

HORIZONS

Magazine mensuel

Edité par l'Agence Mauritanienne d'Information



N° 012 / 1^{er} Juillet 2021

prix: 100 MRU

Secteur de l'Équipement et des Transports..

**Des infrastructures
modernes,
sûres et
prometteuses**





Programme du Président de la République:
Construire les routes et moderniser leur gestion

4

5 Le ministre de l'Équipement et des Transports :
600 km de routes asphaltées achevées au cours des 20 derniers mois et 300 km en cours de réalisation

7 Le contrôle des ouvrages de travaux publics :
Un gage de qualité et de sécurité

12 Le pont de Rosso :
Une passerelle stratégique vecteur d'intégration

13 Le Port Autonome de Nouakchott :
Trafic exceptionnel de plus de 5 millions de tonnes en 2020, malgré la pandémie du COVID-19

15 Routes urbaines:
Les ponts qui changeront le visage de Nouakchott

21 Un tramway à Nouakchott aux horizons 2024, c'est bien possible, selon le directeur des infrastructures et des transports

23 TRANSPORT AERIEN :
L'ANAC, UNE AGENCE DE VEILLE

HORIZONS

Magazine mensuel



Revue Mensuelle Editée par l'Agence Mauritanienne d'Information (AMI)

Directeur de Publication

Mohamed Fall Oumeir Beye,
Directeur Général de l'AMI

Directeur de la Rédaction

Maarouf Ould Oudaa

Rédacteur en Chef

Khalilou Diagana

Secrétaire de Rédaction

Abderrahmane Ould Cheikh

Chef Desk Maquette

Elhadrami Ould Ahmedou

Tel : +(222) 47 00 00 55

had.mac@gmail.com

Cheikh Mamoudou Sy

Photographe : Ahmed O/ Beyah

AMI

Tél. 45 25 29 70 / 45 25 29 40

Fax : 45 25 55 20

Email : chaabrim@gmail.com

amiakhbar@gmail.com

B.P : 371 / 467

Direction Commerciale :

Tél. 45 25 27 77

Email : dgsami@yahoo.fr



Tirage: Imprimerie AL MAZAYA



EDITORIAL

Construire la proximité pour bâtir la prospérité

En s'engageant résolument au service du développement, de l'entretien et de la gestion des infrastructures structurantes pour densifier la base de diversification d'une économie génératrice d'une croissance intégrative, forte, partagée et durable, le Président de la République, a fait d'un axe de transversalité de l'économie et du social une priorité majeure de son programme « Taahoudati ».

Ce choix délibéré exprime une conviction profonde et fondée que les infrastructures de soutien à la croissance et des services constituent un préalable pour le développement économique et social, pour le mouvement des personnes, des idées et des biens.

En générant des emplois et des activités économiques, les infrastructures contribuent effectivement au développement. Elles permettent également de fournir des services, notamment de transport, grâce auxquels les personnes sont économiquement plus actives et plus productives, la prospérité nationale plus stable et mieux partagée et l'expansion économique plus durable.

En effet, la récente réforme du cadre général des mobilités, l'amélioration de la sécurité routière, la construction et l'entretien des routes ainsi que la modernisation des réseaux routiers urbains et interurbains, de même que la construction de ponts, d'échangeurs et la réhabilitation des ports et aéroports participent de la massification du maillage des échanges et des flux intérieurs et extérieurs.

La vétusté des infrastructures de transport a longtemps constitué un facteur de blocage des investissements et un élément réducteur du processus de construction et d'intégration de l'économie nationale.

Tant il est vrai que le capital public routier est source d'avantages comparatifs décisifs pour tout investissement, moteur des activités transactionnelles, générateur d'espaces économiques viables et de pôles de développement pérennes, catalyseur du commerce intrarégional et préalable à l'émergence et à la vie des entreprises.

L'infrastructure en réseau, comme le transport et les communications, stimulent la production économique parce qu'elles offrent des avantages à d'autres secteurs, notamment une efficacité opérationnelle améliorée, des mécanismes efficaces pour coordonner et gérer les chaînes d'approvisionnement et la livraison des produits. Des réseaux résilients et fiables donnent confiance aux entreprises, ce qui entraîne une hausse des investissements d'affaires, de la croissance et de la création de nouvelles possibilités économiques.

Plus particulièrement, l'impact des infrastructures routières qui ne sont pas géocentriques transcende largement les frontières nationales et crée un effet multiplicateur des externalités, générateur d'interactivités économiques, sociales et culturelle démultipliées.

L'existence des réseaux performants d'infrastructures de transport a pour effet d'amplifier les échanges dans l'espace intégré. La baisse des coûts de transport, qui en résulte, s'est traduite par un élargissement du volume des transactions.

En revanche, des infrastructures insuffisantes ou peu fiables peuvent freiner l'investissement de capitaux productifs ou réduire la production. Une infrastructure sous-développée ou vieillissante peut saper la compétitivité économique d'un pays ou d'une région.

Avec les projets infrastructurels déjà construits et les grands chantiers structurants en cours de réalisation, les Mauritaniens peuvent désormais compter sur des infrastructures normées qui leur permettent de jouir d'une certaine qualité de vie, de connaître une progression économique en stimulant la croissance, en créant des emplois et en améliorant la productivité.

Le socle des infrastructures fiables qui se construit progressivement aujourd'hui partout en Mauritanie favorisera l'émergence d'une prospérité mieux partagée et plus durable.

La Rédaction

Programme du Président de la République : Construire les routes et moderniser leur gestion

La problématique du transport en Mauritanie impose des réformes profondes pour éliminer les insuffisances et les inefficacités qui entravent la rentabilité de ce secteur vital, appelé à jouer un rôle prépondérant dans le développement des infrastructures de soutien à la croissance économique du pays.

« Je lancerai un important programme de développement, d'entretien et de gestion des infrastructures structurantes, a souligné le Président de la République, pour permettre aux politiques de diversification de l'économie de produire une croissance forte et durable ». Ce programme, a-t-il précisé, prendra en compte les besoins spécifiques de chaque secteur afin de favoriser une gestion saine et durable de nos différentes ressources et d'augmenter la production ainsi que la productivité ».

Le transport est l'un de ces secteurs prioritaires du Programme du Président de la République pour ce quinquennat car la disponibilité des infrastructures de soutien à la croissance et des services constitue un préalable pour le développement économique et social, pour le mouvement des personnes, des idées et des biens.

C'est pourquoi, l'action du Gouvernement en vue de traduire dans les engagements (Taahoudati) du Président de la République Monsieur Mohamed Ould Cheikh El-ghazouani en matière des transports a porté en priorité sur la réforme du cadre général des mobilités, l'amélioration de la sécurité routière, la construction et l'entretien des routes ainsi que sur la mobilité dans les grandes villes en tête duquel se trouve Nouakchott.

C'est ainsi qu'au niveau institutionnel, le Conseil National de la Sécurité Routière a été réactivé afin qu'il puisse jouer pleinement son rôle mais le Gouvernement a également procédé à la révision des textes régissant la sécurité routière ainsi qu'à l'élaboration des textes portant sur la classification du réseau routier national ; de même, le système de gestion et d'attribution des permis de conduire a été réformé en vue d'assurer la production de ces documents de manière sécurisée.

Au niveau de la construction des routes, le document « bilan et perspectives de l'action du Gouvernement 2020-2021 » indique que 433 km de routes revêtues ont été réalisés, représentant ainsi 29 % de l'objectif assigné à ce secteur durant le quinquennat, les travaux de plusieurs routes ont été achevés (Nouakchott-Rosso, Nouakchott-Boutilimit, Aioun-Gougui, Bassiknoi-Vassala) alors que ceux reliant la Nationale 1 à Benichab, Nouakchott à Boutilimit, Kiffa à Boumdeid et Néma à Achemine, se poursuivent dans de meilleures conditions. La réhabilitation de la route Boutilimit-Aleg a été enga-


Infrastructures routières prévues, entre autres, pour l'année 2021

- Construction de près de **470 kilomètres de routes** concernant les tronçons reliant **Achemine-Nbeiket Lahwache** et **Kankossa-Seilibabi-Ghabou** ;
- Réalisation, dans le cadre du **ProPEP**, de **150 Kilomètres** du périphérique et de voiries urbaines de Nouakchott et à l'intérieur du pays ;
- Construction de deux **ponts giratoires à Nouakchott** ;
- Réalisation d'une route reliant **Amourj à Abdel Begrou** ;
- Réalisation d'une route reliant **Keur Mecène** au Port multifonctionnel de **N'Diogo** ;
- Construction du **Pont de Rosso**.

gée.

Dans les Moughataas périphériques de Nouakchott, 40 km de voirie et le pavage de ces axes est en cours dans le cadre de la composante « Voirie et Pavage du Programme Prioritaire N° 1 » alors que les travaux pour la réalisation de 10 km de voiries urbaines à Sélibabi ont été lancés.

Afin de donner une forte impulsion à ce secteur et

concrétiser l'intérêt que lui apportent les pouvoirs publics, notamment à la réhabilitation et à l'entretien du réseau routier national, le Gouvernement a mis en place une structure pour assurer cette mission.

Par ailleurs, la société de Transport public (STP) a bénéficié d'une action de redynamisation et de renforcement de ses moyens pour lui permettre d'améliorer ses prestations et d'élargir sa desserte des différentes Moughataas afin de contribuer à la solution du problème lancinant du transport urbain.

L'étude de mobilité et du trafic routier au niveau de la ville de Nouakchott ainsi que l'élaboration d'un programme de renouvellement du parc de taxi se poursuivent et seront menés à terme en vue de résoudre de façon durable le problème du transport urbain dans la capitale.

« J'accorde, a indiqué le Président de la République dans Taahoudati, une importance particulière à la problématique de la mobilité urbaine. En effet, les conditions de mobilité constituent un élément déterminant du cadre de vie en milieu urbain, un facteur important de cohésion sociale, de compétitivité et d'attractivité économique pour toute ville, en particulier pour notre capitale ».

Dans ce cadre, il est prévu d'apporter une réponse durable à la problématique de transports urbains à Nouakchott et dans les grandes villes par la construction de 300 km de voies urbaines ainsi que l'introduction de réformes structurelles dans le secteur des Transports.

Il est également prévu la réhabilitation des routes suivantes :

- PK 108 - Boutilimit
- Tintane - Aioun - Néma

Cet effort de construction d'un réseau routier fiable en vue de compléter le maillage du territoire national sera renforcé par le développement d'axes favorisant les échanges sous-régionaux et continentaux en parachevant la construction de routes et tronçons pour relier la Mauritanie aux différents pays voisins, ce qui est de nature à contribuer à son intégration dans les sous-ensembles régionaux.

Construire et entretenir les routes nationales, moderniser leur gestion, représente l'enjeu fondamental du quinquennat en matière de transport afin que ce secteur participe pleinement à la dynamique de développement qu'imprime aujourd'hui la réalisation par le Gouvernement du Programme Taahoudati du Président de la République.

Kankossa - Ould Yenja - Seilibabi
Tidjikja - Boumdeid
Néma - Nbeiket Lehhwache
Amourj - Abdelbegrou
Barkéol - M'Bout
Tintane - Touil -
Voulania - Medbougou - Koubeni
Atar - Chinguilli - Wadane
Boutilimit - R'Kiz - Tekane

Le Transport ferroviaire en Mauritanie se limite à une ligne à voie unique, longue de 704 kilomètres, qui relie les mines de fer de Zouerate (Tiris Zemmour) au port minéralier de Nouadhibou (Capitale économique). Cette ligne, à écartement standard, construite et mise en service en 1963, est exploitée par une société publique, la Société Nationale Industrielle et Minière (SNIM).

Les trains, dont la longueur peut atteindre 2,5 km, sont constitués de 3 ou 4 locomotives diesel-électrique General Motors de 3 300 ch, de 200 à 210 wagons-trémies pour le minerai de fer, d'une charge utile de 84 tonnes, et d'un nombre variable de wagons de service. Six nouvelles locomotives perfectionnées et encore plus puissantes type SD-70-ACS de 4 500 ch construites par EMD (La Grange, Illinois) sont arrivées en 2013 en renfort de l'ancien parc.

Le trafic annuel s'élève à environ 16,6 milliards de tonnes-km.

À certains trains sont attelés des voitures à voyageurs (ainsi que des wagons plats pour le transport des automobiles). Ces services quotidiens desservent notamment les localités de Touajil, Choum, T'Meimichatt, Inal et Boulénouar.

Une ou deux rames appelées « train du désert » sont régulièrement mises en service entre Choum et Zouerate dans un but touristique. Elles sont en général constituées d'une ou deux voitures voyageuses remorquées par une des anciennes locomotives diesel CC Alsthom du parc de la SNIM.

Une brigade spéciale existe pour faire traverser le sable d'un côté à l'autre de la voie. Le travail se fait à la pelle. L'importance stratégique de ce chemin de fer exige de le soigner. Les rails sont régulièrement rectifiés (avec une motrice meuleuse) ou remplacés. Recevoir un train si lourd entraîne beaucoup d'usure.

Le ministre de l'Équipement et des Transports : 600 km de routes asphaltées achevées au cours des 20 derniers mois et 300 km en cours de réalisation

Le ministre de l'Équipement et des Transports, M. Mohamedou Ah-medou M'haimid, a indiqué que le réseau routier bitumé a considérablement évolué au cours des deux dernières années, non seulement en longueur, mais aussi en qualité, qui était presque absente dans le passé, tout en respectant les délais. Il a précisé, dans une interview exclusive avec le magazine Horizons, que quelque 600 kilomètres de routes asphaltées ont été achevées au cours des 20 derniers mois, y compris des projets dont l'avancement était bloqué et qui présentaient des problèmes techniques majeurs en raison d'erreurs dans les études ou d'un manque d'étude. « Quelque 300 kilomètres sont en cours de réalisation et les travaux démarreront pour la réalisation de 500 km avant la fin de 2021 », a ajouté le ministre dans l'interview dont voici l'intégralité :

Horizons : Pouvez-vous faire un diagnostic succinct de la situation actuelle de votre secteur ?

Le ministre de l'Équipement et des Transports : Au cours des dernières années, le secteur a souffert de l'improvisation dans la mise en œuvre des projets d'infrastructures, d'une faiblesse notable du cadre institutionnel et juridique, avec un manque important de mécanismes de planification et de programmation et de leur incompatibilité avec les multiples stratégies élaborées par le secteur en collaboration avec ses partenaires au développement, un grand retard dans la mise en œuvre des projets et des déséquilibres importants au niveau des normes.

Avec la grande importance qu'accorde Son Excellence M. le Président de la République, Mohamed Ould Cheikh El-Ghazouani, à ce secteur de soutien à la croissance et aux défis auxquels il est confronté, son développement était au premier plan de son programme « Taahoudati » qui vise à renforcer la réforme institutionnelle et juridique et de son Programme Prioritaire Elargi. Le secteur, étant également au centre de la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement, a procédé, dans le cadre de la mise en œuvre de ces programmes, à l'élaboration des textes législatifs



et réglementaires et à une restructuration visant à faciliter sa gestion, à améliorer le service et à le rapprocher des citoyens, à accélérer le rythme de réalisation des travaux et à prendre en compte les normes de qualité dans l'exécution des travaux routiers.

Horizons : L'infrastructure routière a connu récemment une extension et innovation remarquables. Quel impact cela aura-t-il sur les prestations du secteur ?

Le ministre de l'Équipement et des Transports : Le Programme du Président de la République a accordé une grande importance aux infrastructures de transport routier, dont le développement et la modernisation ont un impact positif sur le développement économique, social et touristique du pays et jouent un rôle important dans le désenclavement des zones de production. Le réseau routier bitumé a considérablement évolué au cours des deux dernières années, non seulement en longueur, mais aussi en qualité, qui était presque absente dans le passé, tout en respectant les délais. Quelque 600 km de routes asphaltées ont été achevées au cours des 20 derniers mois, y compris des projets dont l'avancement était bloqué

et qui présentaient des problèmes techniques majeurs en raison d'erreurs dans les études ou d'un manque d'étude. Quelque 300 kilomètres sont en cours de réalisation et les travaux démarreront pour la réalisation de 500 km avant la fin de 2021.

Afin de suivre le développement du réseau routier en termes de niveau de service, de longueur totale et de trafic, le Département a initié la préparation de textes pour la classification du réseau routier national et régional. Un établissement national des travaux d'entretien routier a également été créé pour le préserver et le maintenir en mettant en œuvre des travaux d'entretien permanents et périodiques et des interventions d'urgence. Tous ces éléments et dispositions se sont reflétés positivement dans le déplacement des personnes et des biens, le flux du trafic et l'amélioration globale du climat des affaires et de l'activité économique. Malgré la courte période de 20 mois, et malgré l'offense de la COVID qui a paralysé le monde et les économies, c'est d'abord grâce à Dieu, et ensuite à la volonté et sagesse des hautes autorités du pays que le secteur a pris toutes les dispositions nécessaires pour poursuivre ses programmes et projets avec beaucoup de succès.





Horizons : Quelle évaluation faites-vous du programme de sécurité routière plus d'un an après son lancement?

Le ministre de l'Équipement et des Transports : Le plan d'action élaboré par le département en coopération avec les secteurs concernés a connu un certain succès qui marque sa crédibilité et incite à continuer et à renforcer cette stratégie pour réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation. À cet égard, le code de la route a été mis à jour et des extraits ont été traduits en langues nationales dans le cadre de campagnes de sensibilisation sur les accidents de la route menées par le secteur en coopération avec les médias et les organisations de la société civile.

Afin de rapprocher le service des citoyens et d'assurer la transparence des procédures, pour la première fois dans le pays, un Post-office «khadematy» a été mis en place pour examiner les dossiers et les demandes sans avoir besoin d'interventions ou de longues files d'attente. Les procédures d'enregistrement pour l'obtention d'un permis de conduire ont également été établies en créant une plateforme électronique pour toute personne désirant entrer son numéro national et les informations nécessaires pour demander un permis de conduire, sans aucun besoin d'intermédiaires.

Horizons : Les grandes villes du pays, particulièrement Nouakchott, connaissent des embouteillages insupportables dans la circulation automobile ; quelles sont les causes de ce phénomène et quelles mesures comptez-vous prendre pour y remédier ?

Le ministre de l'Équipement et des Transports : Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'un phénomène observé dans les grandes

villes telles que la capitale, Nouakchott, en raison, entre autres, de l'augmentation du nombre de voitures, des axes routiers urbains inappropriés avec la taille et les conditions de circulation, l'état et les conditions mécaniques des voitures, l'absence d'éducation sur la circulation parmi les usagers de la route et le manque de respect de la réglementation de la circulation. Le Ministère prépare, entre autres, une étude sur la régulation de la mobilité du trafic à l'intérieur de la ville de Nouakchott. Il exécute des projets de développement du réseau routier avec l'installation des panneaux de signalisation horizontale et verticale, des feux tri-couleur et, pour la première fois, la réalisation de plusieurs ponts - échangeurs au niveau des intersections où la circulation est dense.

Horizons : Pourquoi la plupart des grandes villes du pays ne sont pas desservies par le transport aérien en dépit de l'existence d'aéroports dans ces villes ?

Le ministre de l'Équipement et des Transports : Il est vrai que toutes les capitales du pays sont dotées d'aéroports dont les caractéristiques varient et dont certains ont été rénovés et mis aux normes tout récemment. Fin 2019, le secteur a lancé une liaison aérienne hebdomadaire entre Nouakchott et Néma, qui a été rapidement affectée, comme d'ailleurs le trafic aérien dans sa globalité, par la pandémie du COVID. L'extension de certains aéroports et la mise aux normes de leurs services et de leurs capacités à recevoir la plupart des avions dans les meilleures conditions ont été programmées.

Horizons : La Mauritanie dépend largement dans ses besoins en approvisionnements du transport maritime ;

à quel point l'infrastructure portuaire existante est capable de répondre à ces besoins ?

Le ministre de l'Équipement et des Transports : Les installations maritimes ont joué un rôle significatif dans le transport des marchandises et l'échange d'actifs, en particulier au cours de la pandémie du COVID, où ce mouvement a atteint en 2020 un niveau record de plus de 5 millions de tonnes pour le Port de Nouakchott qui a pu, malgré les conditions de transport maritime international difficiles imposées par la pandémie, sécuriser les besoins du pays en approvisionnements alimentaires. La productivité de ce Port a été améliorée grâce à d'importantes réformes, parfaitement inscrites dans le programme de Son Excellence M. le Président de la République, qui ont apporté une solution radicale et définitive au problème des 2.400 Dockers qui ont bénéficié d'une assurance maladie et d'une sécurité sociale pour eux-mêmes et leurs familles.

Horizons : Les chemins de fer jouent un rôle crucial dans le développement économique ; y a-t-il un projet en perspective dans ce domaine ?

Le ministre de l'Équipement et des Transports : Le département compte s'appuyer sur le projet ferroviaire du G5 Sahel, dont l'étude de faisabilité est achevée, en vue d'établir la première liaison ferroviaire entre notre pays et notre voisin le Mali, à partir de Nouakchott, en passant par Mederdra, Rkiz, Boghé, Boffal, Kaédi, M'boutt et Selibaby. Cette ligne de chemin de fer soutiendra la croissance économique, reliera les villes, accélérera le rythme du développement économique et d'échange des personnes, des marchandises et des matières premières à travers des moyens plus sûrs et moins coûteux.

Le contrôle des ouvrages de travaux publics :

Un gage de qualité et de sécurité



Hamada Mohamed Saleh

Le contrôle des ouvrages de travaux publics relève d'une mission régalienne de l'Etat en ce sens qu'il garantit la qualité des infrastructures et assure la sécurité de leurs usagers. Il permet, tout au long du processus d'exécution des travaux de procéder aux contrôles techniques, aux essais et aux analyses sur les différentes parties de l'ouvrage pour qu'il réponde aux besoins ciblés par le projet d'infrastructure. Si par le passé, le contrôle a été parfois laxiste, actuellement de nouvelles dispositions ont été prises pour que les normes de qualité et de sécurité les plus élevées soient scrupuleusement observées dans la réalisation de tous les ouvrages publics, notamment de transport.

Pour la réalisation des projets de travaux publics (routes, ponts, ports, aéroports, édifices publics...) qui s'inscrivent dans le cadre du programme élargi du Président de la République, instructions fermes ont été données pour concevoir, étudier et mettre en œuvre les projets dans le

strict respect des plus hautes normes techniques et de sécurité, en rupture totale avec le laxisme qui avait, des fois, prévalu.

C'est ainsi que de nouvelles innovations ont été introduites pour rompre avec le niveau des normes qui étaient en usage depuis les années 50. Des normes qui ne sont plus d'actualité en raison des profondes transformations intervenues depuis lors et qui étaient établies de façon uniforme pour tous les pays de la région.

En plus d'un demi-siècle, le trafic routier qui était à l'époque insignifiant s'est beaucoup intensifié en termes aussi bien de fréquence que de poids à l'essieu. Facteurs démographiques, répartition géographique, conditions climatiques et besoins spécifiques des populations ont énormément changé.

Pour autant, les spécifications techniques des ouvrages n'ont pas changé. C'est pourquoi, bien des ouvrages n'ont pas résisté au delà de deux ans et se sont rapidement dégradés, entraînant, à la longue, des frais d'entretien cumulés qui dépassent parfois le coût initial de la réalisation de l'ouvrage.

Cette situation résulte de l'interaction de plusieurs éléments qui tiennent aussi bien des choix

dictés par la limitation de l'enveloppe financière affectée au projet qui détermine le rapport prix/qualité, que des sous-dimensionnements qu'elle implique ainsi que des mauvaises options retenues par les études stratégiques, techniques et de faisabilité sans compter la mauvaise gestion et les compromissions au niveau de l'exécution.

Autant de facteurs qui déterminent la durée de vie de l'ouvrage et sa résistance face aux diverses pressions.

Actuellement, tous les aspects techniques sont scrupuleusement pris en compte, notamment la topographie du terrain, les caractéristiques géotechniques et hydrologiques, la proximité des carrières et des sources d'eau et l'intensité du trafic.

Bien plus, à la lumière des instructions du Président de la République, le ministère de l'Équipement et des Transports et a adopté une nouvelle approche dans la conduite et l'exécution des projets.

Cette approche porte sur l'accélération du rythme d'exécution des travaux tout en respectant scrupuleusement la qualité des ouvrages ainsi que les normes et spécifications techniques.





Au plan institutionnel, une cellule chargée de l'assurance qualité a été créée au niveau du ministère. Cette cellule suit les projets depuis la conception jusqu'à la réalisation en passant par toutes les études préliminaires.

De même, de nouvelles techniques ont été adoptées dans la mise en œuvre de tous les projets d'infrastructures routières. Auparavant, pour la construction des routes urbaines réalisées dans les quartiers tels que ceux à Nouakchott, on procédait uniquement au décapage, à une couche de base en tout-venant et à un revêtement, du reste

peu densifié.

Actuellement, il est prévu dans les cahiers de charge d'imposer aux entreprises chargées des travaux d'intégrer la technique de «gravibitumé» qui consiste à réaliser la couche de base non pas en tout-venant mais en gravier et bitume, ce qui améliore la solidité et la durée de vie de l'ouvrage

La deuxième technique introduite, entre de nombreuses autres, consiste à améliorer la qualité de l'enrobé au niveau des couches de fondation, de base et de revêtement.

Par ailleurs, tous les paramètres techniques sont

respectés tels que la température de l'enrobé qui doit être, au minimum de 150°. Cette spécification technique n'a jamais été observée au cours de l'exécution de projets routiers. Pour preuve, aucun amoncellement de bitume rejeté ne peut être constaté sur les abords des nouvelles routes, alors qu'il est communément admis que le nombre des fournées et des rotations de camions ne peut qu'engendrer des cargaisons de bitume non conformes.

Par ailleurs, au niveau de l'entretien routier, indispensable pour maintenir les routes en état convenable, un nouvel établissement en charge de l'entretien (Etablissement des Travaux d'Entretien Routier) a été créé. A cet établissement routier a été confiée la mission de rattraper le retard d'entretien enregistré au cours des dernières années ; retard qui est à l'origine de nombreux accidents de la circulation routière et des désagréments sur les axes routiers. De plus, il est chargé de programmer et d'exécuter les entretiens qu'implique toute nouvelle dégradation de la voirie urbaine et des axes routiers interurbains. De même, il a été procédé au redéploiement à la répartition spatiale des équipes d'intervention sur les différentes régions du pays pour conduire les opérations d'entretien des axes routiers et de désensablement. A cet effet, cinq brigades fixes ont été créées pour couvrir les différentes zones du pays.

L'architecture du contrôle a été dynamisée à travers les propres structures du ministère, ses coordinateurs et du Laboratoire national des Travaux publics (LNTTP) et le recours aux bureaux privés

Le cahier des charges, référence du contrôle

Le cahier des charges (CDC) est un document contractuel à respecter lors d'un projet. ... Il décrit précisément les besoins auxquels le prestataire ou le soumissionnaire doit répondre, et organise la relation entre les différents acteurs tout au long du projet.

Ce document décrit les fonctions que devra remplir la solution à l'issue du projet, ainsi que ses spécifications techniques et les besoins auxquels elle devra répondre.

Il peut être utilisé dans différents contextes, en interne comme en externe (appels d'offre, marchés publics...) et notamment pour but de faire gagner du temps aux différents intervenants dans la compréhension du projet.

L'élaboration du cahier des charges tient en compte les éléments liés au contexte et à la présentation du projet, aux besoins et contraintes liés au projet et aux résultats attendus.

Il est indispensable de rédiger un cahier des charges pour encadrer tout type de projet.

Cet outil de pilotage est primordial pour définir les besoins et les spécifications d'un projet et, par dessus tout, les rendre compréhensibles par tous (d'où le formalisme de rigueur pour réaliser ce document, dans son plan comme dans sa mise en page).

On distingue parfois cahier des charges technique et cahier des charges fonctionnel (abrégé CDCF).

Le premier s'intéresse particulièrement aux exigences et contraintes techniques du produit ;

Le second se focalise sur les besoins fonctionnels et la manière dont la solution y répond.

Ce premier type de CDC peut toutefois n'être que la partie technique d'un cahier des charges plus global, qui énumère les contraintes de différents types économiques, industrielles, environnementales, matérielles...



d'étude et de contrôle par voie d'appel d'offres. Le processus de contrôle est réparti entre bureaux privés et le LNTTP. Aux premiers incombent le contrôle d'exécution des travaux en conformité avec le cahier de charges et les normes et spécifications techniques qui y sont consignées et celles en vigueur.

Au Laboratoire national des Travaux publics échoit le contrôle géotechnique, le contrôle de qualité des matériaux, la formulation des enrobés et les essais techniques.

Quelle que soit l'ampleur des travaux à réaliser, le suivi et le contrôle de chantier sont des éléments indispensables à leur bonne exécution. Le respect des délais et du budget alloué en dépend directement. C'est pourquoi, en matière de contrôle et de suivi de chantier certains points doivent faire l'objet d'une attention particulière pour garantir des travaux de qualité.

Ce contrôle s'exerce tant au niveau de la conception, de la réalisation que de la livraison, le tout devant être impérativement conforme au cahier

des charges.

Le suivi et le contrôle du chantier sont gage de travaux de qualité et le maître d'ouvrage est le garant du bon déroulement des travaux et du respect des normes en vigueur.

Une bonne gestion de chantier implique une bonne gestion de l'approvisionnement de matériaux. Il peut se faire directement sur le chantier ou bien à l'entrepôt. Dans les deux cas, il est réalisé au fur et à mesure de l'avancement des travaux afin de coller au mieux aux besoins et d'éviter d'avoir un stock en surplus.

Bien gérer l'approvisionnement est décisif pour respecter le budget du projet de construction. En effet, cela permet à la fois d'agir sur le volume mais aussi sur le coût.

De nombreux critères doivent être pris en considération tels que la nature des produits, leur proximité ou non avec le site de livraison, le planning des travaux, le délai de livraison ou le coût.

Pour éviter de voir des pénalités de retard appliquées conformément au contrat, il est essentiel de suivre le planning de chantier et donc de respecter les délais de livraison.

Toutefois, les délais peuvent être allongés sans application de pénalités notamment en cas d'intempéries provoquant un arrêt forcé du chantier. Le cas échéant, le maître d'ouvrage peut invoquer le cas de force majeure.

Le contrôle du chantier comprend également le contrôle de la qualité qui se traduit par des visites prévues ou non sur le chantier.

Le Laboratoire National des Travaux Publics, outil d'analyses et d'essais

Le Laboratoire National des Travaux Publics (LNTTP) a été créé en 1970. Il a connu plusieurs réorganisations, qui ont fait de lui, successivement, un Etablissement Public à caractère Administratif de 1971 à 1979, pour devenir ensuite un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial de 1979 à 1991, puis un EPA de 1991 à 2009 et de nouveau un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial à partir de 2009.

Toutefois, ces différents changements de statut juridique (passage d'EPA à EPIC et vice versa) n'ont eu, pratiquement, aucune incidence sur la nature des missions confiées au LNTTP, notamment sa mission de promotion de la recherche technologique.

Dans ce même cadre, et en sa qualité de service public, le LNTTP a toujours été chargé de procéder aux études d'intérêt général et aux recherches scientifiques pour la mise au point de matériaux et techniques nouvelles permettant de transposer les normes et méthodes internationales en Mauritanie et, au besoin, les adapter aux conditions climatiques, environnementales et géophysiques du pays.

Le LNTTP comprenait, avant la mise en place du nouvel organigramme, trois entités :

- Une entité technique, avec un responsable et son adjoint,
- Une entité financière, dirigée par un comptable,
- Une entité administrative, avec un responsable.

Outre sa mission d'institution de recherche et de développement technologiques à laquelle il devrait se consacrer le plus, le LNTTP est chargé par l'Etat du contrôle de la qualité des ouvrages depuis l'agrément des matériaux jusqu'à leur mise en œuvre, à travers des essais et des analyses géotechniques, seul ou en partenariat avec les bureaux d'études ou les missions de contrôle.

Mais cet Etablissement de recherche et de prestations s'est transformé, progressivement et au fil des années, en un simple sous-traitant ou prestataire au service des acteurs du BTP (consultants, missions de contrôle, entrepreneurs) en charge de projets soumis à un certain niveau d'exigences techniques et administratives.

Cette situation est bien entendu au détriment de la recherche, de la diffusion de la documentation technique et de la vocation institutionnelle du LNTTP d'outil efficace et indépendant pour le contrôle de la qualité des infrastructures publiques et même privées en cas de besoin et en sa qualité de service public. Les prestations fournies par le LNTTP répondent, quasiment, à tous les besoins en matière de contrôles géotechniques et sont de diverses natures et de durées très variables. Elles concernent notamment mais non limitativement les besoins suivants :

Mise à disposition du personnel,

Mise à disposition du matériel,

Prospection des carrières et gîtes d'emprunts,

Eudes et essais au Laboratoire,

Etudes et essais in situ.

Actuellement, comme la plupart des structures du ministère de l'Équipement et des Transports, le LNTTP fait l'objet d'une mise à niveau et d'un renforcement des moyens dans le cadre de la stratégie sectorielle du département.

HMS

Le directeur général de la Société des Bacs de Mauritanie :

« Le bac est un vecteur d'échanges et un pont de solidarité entre les deux rives »

Le directeur général de la société des bacs de Mauritanie, M. Brahim Fall Mohamed Vall M'Bareck fait le point, dans cette interview à Horizons, sur l'historique de son institution, les différentes évolutions qu'elle a connues, son impact économique, social et culturel et son rôle dans la consolidation des liens entre la Mauritanie et le Sénégal. Il évoque, par ailleurs, les mutations envisagées pour recentrer ses missions à la lumière de la construction imminente de construction du pont de Rosso et de la nécessité de désenclaver des localités riveraines du fleuve.

Horizons : quelle est la vocation de la Société des Bacs de Mauritanie ?

Brahim Fall Mohamed Vall M'Bareck : La Société des Bacs de Mauritanie est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) qui est l'opérateur exclusif des traversées du fleuve Sénégal.

La société des bacs de Rosso, qui a été créée en 1993 pour devenir en 2008, société des bacs de Mauritanie, est chargée du transport des personnes et des véhicules entre les deux rives du fleuve Sénégal.

Un premier bac, pouvant transporter 15 tonnes, a débuté ses activités en 1951 avant d'être remplacé par un autre de 35 tonnes en 1956.

Grâce à la coopération mauritano-allemande, deux bacs de 80 tonnes chacun ont été acquis par la société en 1975 et 1981.

Ces deux bacs et un personnel compétent assurent actuellement la pérennité du trafic qui peut atteindre dans les occasions de fêtes et de saisons culturelles et religieuses, le transport, dans les deux sens, de milliers de personnes et de dizaines de véhicules chargés de marchandises et de moutons. Le bac assurant le transport de personnes et de marchandises entre les deux rives du fleuve Sénégal, depuis plus d'un demi-siècle, et la Mauritanie est une carte de visite et d'identité les plus prégnantes de la ville de Rosso. Il en est un passage obligé et un outil emblématique de la ville.

En attendant la construction du pont de Rosso donnée pour imminente, la direction de la société des bacs de Mauritanie (SBM) fait comme si elle devait assurer le service plusieurs années encore et ne lésine pas sur les moyens pour améliorer la qualité de ses prestations et les rentabiliser au maximum.

La Société des Bacs de Mauritanie offre des centaines d'emplois directs et indirects et contribue au développement du pays en général et de la moughataa de Rosso en particulier. Il existe toute une économie locale qui se développe autour du bac et qui fait,



en réalité, le dynamisme de Rosso.

Elle constitue un outil de contact culturel, religieux, économique et social entre la Mauritanie et le Sénégal, deux pays frères unis par des liens fraternels, culturels et historiques multiséculaires.

Horizons : Quelle évaluation faites-vous de l'impact des liaisons par bac entre les deux rives du fleuve ?

Brahim Fall Mohamed Vall M'Bareck : Comme j'ai eu à le souligner, peut-être brièvement, la Société des Bacs de Mauritanie a des impacts nombreux, importants et de divers types sur la vie des populations des deux côtés du fleuve. D'abord, par sa mission principale de transport des personnes et des biens, assurant avec régularité, un trafic stable et satisfaisant pour ses usagers des deux pays.

Les bacs de la société offrent des moyens de transport quotidien dans les deux sens pour des centaines de passagers et des dizaines de camions, remorques et semi-remorques chargés de marchandises, favorisant ainsi un échange intense entre les deux pays voisins.

Au moindre arrêt des bacs, c'est toute l'économie locale qui s'en ressent. Car une bonne partie de l'approvisionnement des marchés des deux côtés en dépend. Quatre marchés à Rosso-Mauritanie vivent au rythme des rotations des bacs. Vers le Sénégal sont exportés de nombreux produits, notamment le riz, l'huile, le lait en poudre, le thé, le sucre, les dattes, les boissons gazeuses, le savon, le plâtre, les pro-

duits d'électroniques, (télévision, téléphone portable...) et pendant les fêtes des centaines voire des milliers de moutons.

En retour, du Sénégal proviennent les légumes, des produits manufacturés, des motopompes et leurs pièces de rechange.

Quotidiennement, des dizaines de femmes traversent dans les deux sens pour écouler des produits et acheter leur ration de la journée.

Par ailleurs, le bac génère de nombreuses activités notamment les assurances, les bureaux de changes, les sociétés de transit, les facilitateurs (intermédiaires pour les formalités de traversée) les manœuvres, les pousse-pousse, vendeurs à la sauvette, restauration et rafraîchissements... En fait, tout un tissu économique informel extrêmement dense et dynamique qui fait vivre un large pan de la population.

Il est vrai que la pandémie du covid-19 avait considérablement affecté toutes ces activités et les popu-

lations locales ce qui a considérablement pénalisé le secteur informel local. Mais les rotations des bacs se sont notablement accrues ces derniers temps et leur fréquence a augmenté pour atteindre lors des fêtes religieuses et des foras culturels 15 rotations par jour, assurant ainsi le transport quotidien des milliers de personnes environ et de plusieurs dizaines de véhicules.

Horizons : Avec l'âge des équipements et la fréquence des rotations, le service ne risque-t-il pas d'être perturbé voire remis en cause surtout avec la construction imminente du Pont de Rosso ?

Brahim Fall Mohamed Vall M'Bareck : Effectivement, les bacs ont été acquis respectivement en 1974 et 1981 auxquels s'ajoute le bac artisanal de Kaédi. Nous disposons d'ateliers de réparation et de maintenance qui sont équipés en matériel approprié et nous entreprenons régulièrement les opérations de maintenance grâce à une équipe de techniciens qualifiés. Nous générons des dizaines d'emplois directs stables que nous nous attelons à sauver dans le cadre d'une restructuration sur instruction du ministère de l'Équipement et des Transports et conformément à l'ambitieux programme du Président de la République qui fait de la qualité des services rendus aux citoyens et de l'emploi des axes prioritaires.



Au rythme des rotations du bac

C'est dans ce cadre que nous comptons délocaliser rapidement l'activité des bacs vers d'autres points de traversée tels que Gouraye et Toufondé-Civé.

De même des études sont actuellement en cours pour entrevoir les perspectives de viabilisation du domaine actuel de la Société des Bacs de Mauritanie, en le transformant en centre touristique et commercial doté de services haut standing (bacs musées et restaurants flottants) qui vont promouvoir le tourisme dans la zone.

Parallèlement, des nouveaux bacs seront acquis pour servir au transport fluvial pour désenclaver certaines localités riveraines du fleuve, et qui sont d'accès difficile, particulièrement en saison des pluies.

Par ailleurs les importants ateliers de construction et de rénovation mécaniques accompagneront les opérateurs agricoles de la région pour la maintenance de leurs outils de production. A cet effet nous avons déjà engagé des concertations et des échanges avec des partenaires nationaux et étrangers pour tirer profit des expériences réussies dans ce domaine.

La numérisation a aussi été introduite pour rendre fluide la gestion de la carrière et des salaires des employés et mettre fin au désordre, à l'origine de tous les dysfonctionnements constatés. Ainsi, les tickets sont remplacés par un système qui permet de suivre directement les opérations. Pour des mesures de sécurité des instructions ont été données pour que le bac, d'une capacité de chargement de 80 tonnes, n'en prenne que 50, vu que l'un est en service depuis 1975 et l'autre depuis 1983. Il y a un projet d'achat de bascules pour pesage, comme cela se fait de l'autre côté du fleuve, assure le directeur général de la SBM.

D'autres mesures, comme l'enlèvement des ordures, au niveau de l'espace vital de la société, la réparation du bac de Kaédi, ou l'organisation des dockers (reconnaissance avec badges et gilets), ont été prises.

Nous avons également mis de l'ordre dans la manière de travailler, ce qui passe par un contrôle plus strict au niveau des recettes. Un logiciel de contrôle et de gestion a ainsi permis d'augmenter de façon significative les recettes journalières passées de 20.000 UM/jour, à 180.000. Les caméras de surveillance installées contre le gré de certains, y compris au sein des employés, mais avec l'appui du wali, ont contribué grandement à l'amélioration des recettes de la SBM.

En chiffres, le bac de Rosso, c'est 6 rotations en moyenne par jour (durant la période des fêtes religieuses, c'est beaucoup plus), 1000 piétons et une centaine de véhicules par jour.

Nous fonctionnons avec ce que nous gagnons en assurant du travail pour 84 travailleurs permanents et 10 contractuels. Nous ne pouvons pas nous engager dans de grands investissements vu que la construction du Pont est fortement envisagée, mais nous assurons la continuité du service dans les meilleures conditions possibles.

Aujourd'hui, la société est bien structurée, sa gestion est informatisée, ses moyens de contrôle et de surveillance sont numérisés, son personnel bien formé, ses équipements performants.

Le plus important est que ces acquis réalisés par la société, sa modernisation, son capital humain et l'agrégation de ses longues expériences soient capitalisés. C'est là le challenge que nous devons impérativement remporter.

Propos recueillis par HMS



Aux premières heures de la journée, la zone du débarcadère du bac de Rosso est le théâtre d'une intense activité. Dès 7 heures du matin, des groupes de personnes s'agglutinent dans les espaces à son entrée, dans l'attente de l'ouverture du grand portail.

Une file de camions frigos, de remorques, de semi-remorques, de cars et de véhicules légers s'étend de l'entrée du débarcadère jusqu'après le centre de formation militaire, près de quatre cent mètres. A 7h 30 mn, aussitôt que les volets du portail tournent sur leurs gonds, c'est un charivari indescriptible, un monde grouillant qui s'engouffre avec précipitation dans le terre-plein. Des colporteurs, des poussepous, des vendeurs ambulants de cartes de crédits, de masques anti-covid, des talibés bien entreprenants, des « vendeurs » de service public (titre de change, cartes de vaccination ; facilitation auprès des administrations (douanes, police, bac, assurance...). Une trentaine de poussepous sont encore garés en ligne droite leurs manches au ciel telle une batterie de défense anti-aérienne.

Sur la rive, les pirogues sont rangées, n'étant plus de service depuis le début de la pandémie du coronavirus. Leurs coques sont vertes à force de tanguer sur le typha qui tapit toute la berge.

Le service thé ambulant est déjà chaud prêt à être servi. Les moteurs des camions ronronnent dans l'attente du signal du début de la rotation du bac. Le terre-plein du débarcadère est plein à craquer d'un monde mouvant, bruyant, empressé et encombrant.

Des voyageurs trainent leurs valises à roulette dans un frottement assourdissant que ne tempère que le vrombissement irréguliers des moteurs de camions. D'autres ont des bagages sur l'épaule ou sous l'aisselle, parfois les deux à la fois. Tous semblent vouloir emporter le maximum de bagages avec eux. Les femmes ont de grands sceaux en plastique ou en osier sur la tête.

Je me fraye difficilement la route au milieu de ce tohu-bohu pour atteindre le bac pour un aller-retour avec le privilège de me faire accompagner par Mohamed Cheikh Ould Mohamed

Ould Blal, le chef division navigation qui m'installe auprès du pilote Oumar Diop, fils du premier pilote de bac en Mauritanie qui assurait, au cours des années 50, la traversée avec un bac flottant tiré à la corde. L'homme semble avoir la tête de l'emploi et joue avec les manettes de commandes avec une précision déconcertante. Il fait tourner à fond l'un des deux moteurs de six cylindres à hélice chacun et nous voilà propulsés vers l'autre rive.

La plupart des voyageurs piétons sont des femmes chargées de produits divers, des vendeuses qu'on appelle ici les « ndioganes ». Elles se faufilent entre les rangées de véhicules.

La rive de l'autre côté se dessine progressivement laissant paraître un magma humain bigarré, agglutiné sur la rive, prêt prendre le sens inverse.

Après un arrêt pour charger personnes, véhicules et marchandises nous sommes de retour, un trajet qui nous prend exactement six minutes, comme à l'aller. Une régularité de métronome ! Enfin on met pied à terre, à Rosso, au milieu de ce monde qui se fiche de la politique et des cours de Wall-Street. Ici on vit simplement au rythme des rotations du bac ; un bac qui fait battre le pouls de la survie des deux côtés de la rive.

HMS



Le pont de Rosso :

Une passerelle stratégique vecteur d'intégration

La Mauritanie, le Sénégal et la société Polychangda Engineering Co Ltd ont procédé, à Rosso, à la signature du contrat de construction du pont de Rosso sur le fleuve Sénégal ; ouvrage qui va densifier les échanges entre la Mauritanie et le Sénégal et, plus globalement, contribuer au renforcement de la coopération et de l'intégration en Afrique par la réduction des chaînons manquants du Corridor Transafricain N°1 (le Caire-Dakar).

Le projet comprend plusieurs composantes dont celle portant sur les travaux de construction du pont et des voies d'accès. Elle concerne les viaducs d'accès d'une longueur totale d'environ 1 461 m sur le fleuve Sénégal, les mesures environnementales ; 8.367 m de raccordements routiers et l'aménagement de 2 carrefours giratoires ; 9.517 m² de parkings pour les véhicules ; les prestations de contrôle et de surveillance desdits travaux ; et la sensibilisation des populations de la zone du projet sur les questions de santé, de protection de l'environnement et de sécurité routière. Une autre composante concerne la réalisation d'aménagements des deux rives du fleuve.

Côté mauritanien, les travaux porteront sur l'aménagement de 7 km de voirie urbaine ; la construction d'une gare routière, d'un marché municipal, d'un centre social et d'un complexe omnisports ; ainsi que le renforcement du système d'adduction d'eau potable de la ville de Rosso.

Côté rive Sénégal, les aménagements porteront sur la réhabilitation de quatre établissements scolaires ; la construction d'un poste de santé et réhabilitation de deux existants ; la construction d'une gare routière, d'un marché municipal et d'une plateforme multifonctionnelle à Rosso, en plus de l'aménagement de 65 km de pistes rurales dans la Boucle du riz.

En matière de facilitation du transport et du transit, il sera procédé aux études de conception et de fonctionnalité des Postes de Contrôle Frontaliers Juxtaposés (PCFJ) ; à la construction et à l'équipement des Postes de Contrôle Frontaliers Juxtaposés ; aux prestations de contrôle et surveillance des travaux de construction des PCFJ et aux actions de formation/sensibilisation des services frontaliers et des usagers. Dans le même cadre, les procédures douanières des deux pays seront harmonisées ; le manuel de procédures du Poste de Contrôle Unifié Frontalier sera élaboré et l'étude du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la ville de Rosso-Mauritanie, conduite.

Le projet est conjointement financé par la Banque Africaine de Développement (BAD), la Banque



Européenne d'Investissement (BEI), l'Union européenne (UE) et les Etats du Sénégal et de la Mauritanie pour un coût estimatif global de 87,63 millions d'euros.

Le marché relatif aux travaux de construction du pont est attribué à l'Entreprise Polychangda Engineering Co Ltd pour un montant de quarante-sept millions (47 000 000) d'euros. La durée prévisionnelle des travaux est de trente (30) mois.

Description générale du projet

Le projet de construction d'un pont à Rosso à la frontière entre le Sénégal et la Mauritanie devrait révolutionner le quotidien des transporteurs et des habitants qui vivent sur les deux rives. Le pont reliera la commune de Rosso-Mauritanie à sa jumelle Rosso-Sénégal qui sont séparées par le fleuve Sénégal que l'on traverse au moyen d'un bac.

La réalisation de cette infrastructure vitale aura en outre un grand impact direct sur le développement de la ville de Rosso, car une partie du financement mobilisé sera utilisée pour actualiser le plan directeur de la ville, le développement de l'infrastructure urbaine et commerciale. Ces infrastructures porteront, notamment, sur les marchés, les stations et les réseaux routiers, en plus de la réhabilitation de nombreuses infrastructures sanitaires et éducatives, de l'élargissement des réseaux d'eau potable et d'assainissement, du traitement des déchets et de la réhabilitation de l'institut de formation technique qui se trouve dans la ville. Le pont permettra d'assurer la circulation des personnes 24 heures sur 24, et d'améliorer les conditions de passage et de traversée de la frontière entre le Sénégal et la Mauritanie. Ce projet, d'un coût global de 54 milliards de francs Cfa, a été financé par la Banque Africaine de Développement à hauteur de 44 millions d'euros. Le délai d'exécution est de 40 mois.

Objectifs du projet

L'objectif général du projet est de contribuer au renforcement de la coopération et de l'intégration en Afrique par la réduction des chaînons manquants du Corridor Transafricain N°1 (Le Caire-Dakar). En d'autres termes, le projet devrait permettre d'accompagner la croissance que connaît la zone du projet et l'évolution rapide de la circulation commerciale entre les deux pays, d'une part, et de la croissance des échanges entre les pays de la région de l'Afrique du Nord et de l'Afrique de l'Ouest d'autre part. De façon plus spécifique, il vise à améliorer, d'une part, les conditions de passage et de traversée de la frontière entre la Mauritanie et le Sénégal, et d'autre part, l'accessibilité aux services de base et les conditions de vie des populations de la Zone d'Influence du Projet, à savoir la wilaya du Trarza en Mauritanie et la région de Saint-Louis, au Sénégal.

Bénéficiaires

Le projet va impacter de manière positive les populations de la zone (à savoir la wilaya du Trarza (Région du Trarza) en Mauritanie et la Région de Saint-Louis, au Sénégal), mais permettra désormais aux deux peuples de la Mauritanie et du Sénégal de pouvoir se déplacer en toute saison sans aucune contrainte majeure. La ville de Rosso bénéficiera, avec l'implantation de ce pont, de beaucoup de retombées, à savoir des aménagements, avec la réhabilitation de plusieurs écoles, la construction d'un marché moderne, d'une gare routière, la réalisation de 65 kilomètres de routes bitumées, de pistes rurales pour désenclaver les rizières, d'infrastructures de santé, etc.

HMS

Le Port Autonome de Nouakchott :

Trafic exceptionnel de plus de 5 millions de tonnes en 2020, malgré la pandémie du COVID-19



Khalilou Diagana

Le Port Autonome de Nouakchott, dit Port de l'Amitié (PANPA) a enregistré, en 2020, un trafic exceptionnel de 5.097.503 tonnes, malgré la situation pandémique du COVID-19, selon des données fournies par sa direction commerciale et Marketing. Cette évolution est un point de reprise significatif de l'activité portuaire, et dessine une perspective encourageante.

Le tonnage global manipulé a connu une croissance de 2,62% par rapport à 2019 (Trafic 2019 : 4.967.340 tonnes ; trafic 2020 : 5.097.503 tonnes). Une analyse du trafic au cours des mois de 2020, « dégage une tendance irrégulière (en dents de scie). Le plus important volume a été enregistré en juin : 503.201 tonnes. Le plus bas trafic observé par le Port de Nouakchott a été le mois de novembre où l'agitation de la mer a fortement affecté les opérations d'accostage et d'exploitation. »

Le tissu industriel du domaine portuaire «est largement dominé par les cimenteries et les moulins de

blé. C'est ainsi que le clinker occupe une position dominante dans les importations (18,95%), car il constitue la principale matière première des cimenteries situées dans le domaine portuaire. Quant au blé, il représente 17,93% du tonnage débarqué. »

Trafic domestique

Le trafic domestique « constitue l'essentiel de l'activité du Port de Nouakchott, les produits alimentaires (hors produits céréaliers) représentent près de 21,22 % des importations et de 16,72% du trafic global annuel. »

Les produits pétroliers (hydrocarbures), « principalement destinés aux centrales thermiques et au parc automobile, occupent 16,48 % des importations. »

Quant aux exportations, elles restent largement dominées par « le minerai de cuivre, les conteneurs vides, le Gypse, le poisson et, ils représentent respectivement dans les exportations : 66,60% ; 20,41% ; 3,98% et 3,78%. »

Les principales destinations du cuivre sont la Chine et des pays d'Amérique du sud, le volume exporté à travers le port de Nouakchott en 2020 est de : 720.247 tonnes. Il enregistre une hausse de 9,11% par rapport à 2019.

Il faut noter que l'exportation du Gypse vers certains pays africains, le Sénégal et le Ghana, a connu une évolution exceptionnelle au cours des trois dernières années 2017 à 2019.

Conteneurs

Concernant l'évolution du trafic de conteneurs, « le mouvement des navires porte-conteneurs a subi une significative baisse de 14,65% par rapport à 2019, cependant, le nombre de conteneurs en Twenty Equivalent Unity (T.E.U), Equivalent Vingt Pieds, manipulés par le port de Nouakchott en 2020 a atteint 183.318 unités ; soit une hausse de 7,86% par rapport au nombre d'unités obtenues en 2019 (169.950 unités).»

Pour « le mouvement des conteneurs selon les principales sociétés de consignment », l'observation des données sur le trafic de conteneurs montre que « Maersk Line Mauritanie, CMA CGM, SOGECO, constituent les 3 premières sociétés dominant l'activité portuaire en termes de leadership pour le transport de conteneurs au Port de Nouakchott, ceci à l'import comme à l'export. »

Zones géographiques

Pour le trafic annuel par zone géographique, « l'analyse de la provenance des produits débarqués au Port autonome de Nouakchott montre que les importations de la Mauritanie viennent largement du continent européen. » Ainsi, « le volume des marchandises qui en proviennent représentent 40,92% du tonnage annuel débarqué ; soit 1.643.305 tonnes, principalement composé de matériels d'équipement ; de blé ; du sucre ; de clinker et du fer à béton et de produits alimentaires. »

Le continent asiatique est aussi présent dans les liaisons maritimes du Port de Nouakchott, le volume des importations qui en provient a atteint, en 2020, 15.625 tonnes, soit 0,39% du tonnage annuel importé à travers le Port de l'amitié.

L'Amérique du sud, (Brésil) d'où proviennent principalement le sucre et le blé, avec près de 95.806 tonnes en 2020, constitue un pôle d'échange commercial non négligeable dans les liaisons maritimes et commerciales de la Mauritanie ; soit 2,38% des échanges.

Continent africain

Pour les importations en provenance du continent africain, « on note en 2020, une bonne cargaison (7.892 tonnes) provenait de l'Egypte, composée de produits alimentaires (lait et autres), l'Algérie pour le sucre et le clinker : 97.183 tonnes et la Côte d'Ivoire pour le Bois, aliment de bétail et du Matériel de chantier : 5.936 tonnes ; le Royaume du Maroc : 744.918 tonnes, principalement du port hub Tanger Med. Elles représentent 21,32% du tonnage global importé ; soit 855.929 tonnes. »

Au niveau du mouvement des navires, « l'analyse de la structure de la flotte marchande qui fréquente le port de Nouakchott met en exergue la prédominance des navires porte-conteneurs (200 unités), en 2020. Ce type de navires représente 36,5 % du nombre annuel (548 unités) enregistré par la capi-



tainerie. Ils passent de 221 unités en 2019 à 200 unités en 2020, marquant une baisse de 9,50%, conséquence de la situation pandémique du COVID-19 survenue en début de l'année 2020. »

Les navires conventionnels et autres « occupent la deuxième position dans les mouvements avec 25% des fréquences annuelles. Il faut noter que cette catégorie a connu un recul exceptionnel et passent de 255 unités en 2019 à 137 unités en 2020 ; soit une baisse de 46,27%. »

Les navires gaziers, vraquiers et tankers ont connu un accroissement de 9,63% entre 2019 et 2020. Il est à noter que le tonnage du vrac occupe une place prépondérante dans l'activité portuaire.

Accompagner le développement

Le port autonome de Nouakchott entend se mettre à niveau pour accompagner et soutenir le développement du pays et prendre sa place dans les échanges internationaux. C'est le sens de la déclaration de son Directeur général, Sidi Ahmed Ould Rais : « Le développement des industries gazières et pétrolières, et les perspectives d'exportations minières à partir du PANPA, l'appellent s'adapter à une de-

mande qui augmente tous les jours. Soucieux de diversifier ses services, et d'optimiser la gestion de son espace, le PANPA entend s'appuyer sur une expertise de haut niveau, pour élaborer la stratégie nécessaire. Aux portes de l'Afrique, et à 2 jours de l'Europe, le PANPA est décidé à jouer le rôle qui doit être le sien dans le développement des échanges et du commerce régional. »

Historique

Les travaux de construction du Port Autonome de Nouakchott ont débuté en 1979 et se sont achevés en 1987, grâce à l'apport financier et technique de la République Populaire de Chine dont « ce projet représente le deuxième plus grand projet d'aide jamais réalisé en Afrique. »

Depuis cette date le Port Autonome de Nouakchott dit Port de l'Amitié joue pleinement son rôle dans l'économie nationale. C'est le premier port commercial de la Mauritanie par lequel transite 94% des importations du pays.

La République Populaire de Chine « a continué à soutenir et assister le développement de cet ouvrage hautement symbolique de l'excellence et la profondeur de ses relations avec notre pays. »



Routes urbaines:

Les ponts qui changeront le visage de Nouakchott

Dans vingt-quatre mois, la capitale Nouakchott présentera un nouveau visage à ses visiteurs, avec la construction en cours de ponts qui, tout en assurant une plus grande fluidité de la circulation urbaine, ajoutent aussi à la beauté du décor urbain.

Suivant les indications de la Direction des infrastructures de transport routier financées sur ressources internes, la construction en cours des deux ponts de « Hay Saken » et du « Carrefour Bamako » entre dans le cadre de l'exécution du Programme « Mes Priorités » Elargi (ProPEP) de Son Excellence Monsieur le Président de la République qui a supervisé, en personne, le démarrage des travaux de ces deux ouvrages, le 3 juin 2021.

Les deux ponts qui changeront le visage de la capitale Nouakchott coûtent, ensemble, 327 784 799 MRU (7 608 594,53 Euros). Ils seront livrés, d'ici 24 mois, par les deux sociétés Yuanda (Pont Hay Saken) et Poly Changda

(Pont Carrefour Bamako). Les deux ouvrages figurent dans le Programme « Taahoudati » et dans la DPG 2020 (Déclaration de politique générale du gouvernement) comme un début d'exécution d'un programme plus vaste visant à résoudre la problématique de la mobilité urbaine à Nouakchott et dans les grandes villes à travers « la poursuite de l'étude de Mobilité du trafic et le lancement d'un ambitieux programme de construction à Nouakchott de 10 ponts ou passages supérieurs, d'un boulevard périphérique d'une longueur estimée à 65 Km et de quatre grandes gares routières, situées en périphérie de la ville de Nouakchott. »

Les composantes des projets « ponts » montrent tout le soin mis pour que ces ouvrages soient de qualité pour durer le plus possible en offrant l'esthétique requise. Il s'agit en effet de ponts à poutres en béton armé avec une portée de 20 m, une longueur de 200 m, y compris les viaducs, une largeur du tablier de 12 m, une longueur du remblai d'accès avec mur de soutènement de 71 m, une surface des voies revêtues

de 50.000 m², un anneau giratoire de 10.5 m et, enfin, un éclairage Public, une signalisation routière et un dispositif de sécurité.

Bien qu'étant le projet phare exécuté par le MET à Nouakchott, les ponts s'accompagnent, en 2021, d'un projet voirie entamé l'année précédente, malgré la pandémie de la Covid-19, comme faisant partie de la composante « infrastructures » du ProPEP. Financé sur budget propres, pour un montant de 527 641 900 MRU HT, ces travaux qui durent 15 mois sont exécutés par ATTM (une filiale de la SNIM) et portent sur la construction de nouveaux axes et la réhabilitation d'autres.

En 2020, le ministère de l'équipement et des transports avait lancé un projet similaire financé sur ressources internes avec 523 045 895 MRU HT pour la réalisation à Nouakchott de 40 km en linéaire. ATTM qui semble bénéficier de faveurs, dans ce genre de marchés d'envergure moyenne, au nom de la préférence nationale, avait disposé de 14 mois pour exécuter ces travaux.





Ainsi, dans son « Bilan allant d'août 2019 à avril 2021 et perspectives », le ministère de l'Équipement et des transports indique que, au niveau de Nouakchott, dans le cadre de la construction des routes, le bilan global de son action s'est caractérisé par « le lancement de la composante « voirie et pavage » du « programme Priorité 1 » dont le taux d'exécution est 98,8% pour la voirie de 40 Km dans les quartiers des moughataas ayant un déficit d'infrastructures et dont les populations sont les plus nécessiteuses (Toujounie, Arafet, Riyadh, Dar Naim, Teyaret, El Mina et Sebkha), et 92,5% pour le pavage des axes. Comme assurance de qualité, la réalisation de ces infrastructures a connu pour la première fois l'introduction d'une spécificité technique (une couche de 8 cm d'épaisseur en Grave Bitume),

portant l'épaisseur du noir des voiries de 5 cm à 13 cm). »

Le MET souligne également, dans son Bilan d'une année, l'achèvement de l'étude relative à la construction d'un périphérique d'un linéaire de 65 Km, au tour de la capitale du pays, en alignement avec le schéma directeur d'aménagement urbain de la ville de Nouakchott à l'horizon 2040, et de l'étude technique relative à la construction de ponts au niveau de certains carrefours à Nouakchott.

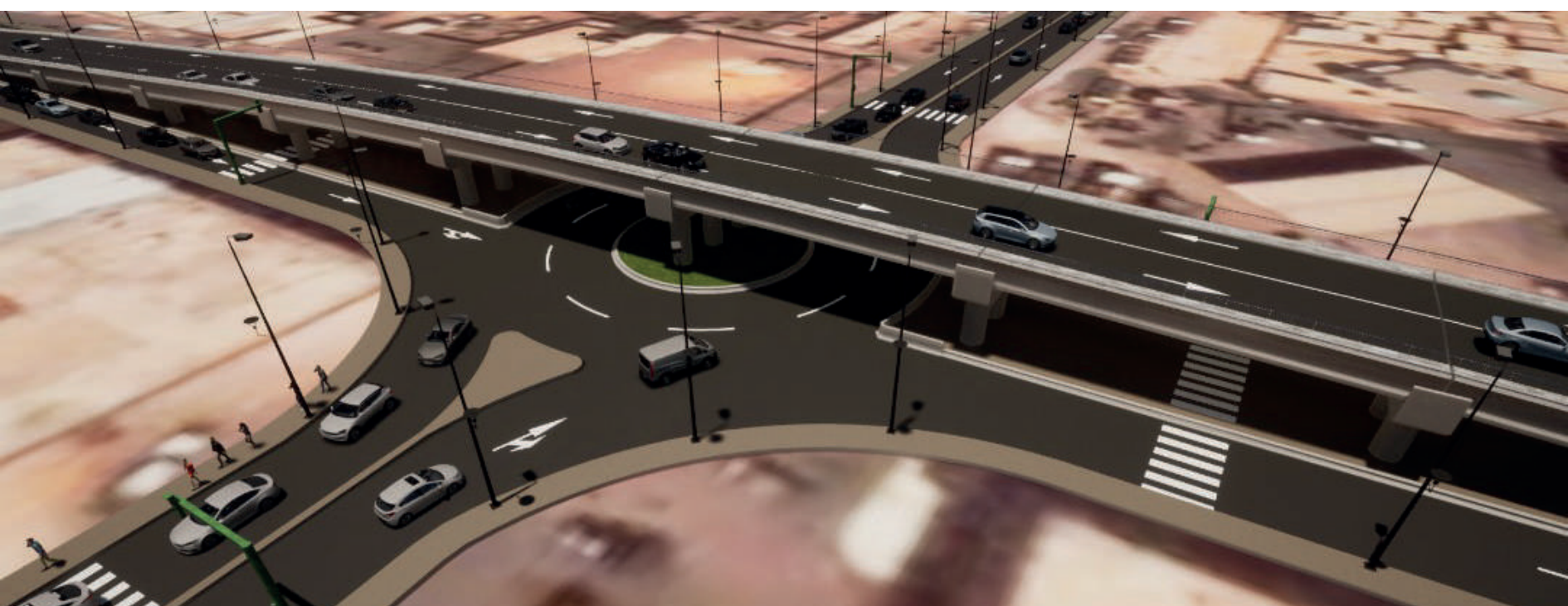
On peut citer, dans le même cadre, la poursuite de la voirie de Sebkha et El Mina (12,11 Km), l'Axe MET-cinéma Saada, l'Axe Hôpital Dia vers axe cinéma Concorde, la Bretelle Hôpital Dia vers Préfecture Sebkha, l'Axe mosquée Thierno Ball- Robinet-Sarakollé, l'Axe jonction axe MET-Cinéma vers axe Jardin - Robinet 10, jonction Hôtel Ikram-Cité plage vers mosquée Niass, Axe virage hôtel Ikram - Cité

Plage, Virage hôtel Ikram - Arrivée Basra, Axe stade sebkha - Braque police, Axe collège 3- Station Brûlée, Pharmacie bonne santé - Carrefour Bouddah (850 ml), CAPEC 6ème - Route Netteg.

Dans ces quartiers longtemps laissés-pour-compte, en termes de réalisation d'infrastructures routières, de nombreuses réhabilitations ont également été entamées mi-2019, comme celles dont ont bénéficié l'axe Carrefour Boudah-Carrefour Camara et la jonction route Netteg-Carrefour Bouddah.

Parmi les projets d'infrastructures prévus à Nouakchott, l'échangeur du Carrefour Madrid est celui qui contribuera le plus à fluidifier le trafic urbain entre le centre-ville et toutes les autres moughataas d'une capitale qui abrite aujourd'hui, selon les dernières estimations, le quart de la population du pays.

Sneiba Mohamed



Infrastructures :

Les routes du développement

S'il est dit communément que « quand le bâtiment va, tout va », il est tout aussi vrai que les infrastructures constituent l'épine dorsale du développement économique dans chaque pays. Là où passe la route, s'organise la vie, comme on le remarque aisément tout le long des Nationales : Route de l'Espoir, Axe Nouakchott-Rosso, Nouakchott-Atar, Nouakchott-Nouadhibou, Rosso-Boghé, etc.

Pour la seule année 2020, et quoique la pandémie du nouveau coronavirus continue encore à préoccuper, le volet infrastructures routières du programme « Taahoudati » a enregistré la réalisation de 267,6 kilomètres comme « linéaire de routes nationales construites » et 103,75 kilomètres, comme « linéaire de routes nationales réhabilitées ». Cela correspond respectivement à 28,7% et 18,9% des objectifs cibles, d'ici 2024, soit la réalisation, au terme du quinquennat en cours de 932 kilomètres de routes et la réhabilitation de 547 km.

Le linéaire des voiries urbaines établi par la direction des études, de la programmation et de la coopération (DEPC) indique que 100,85 km ont été réalisés sur un total prévu de 300 km, soit 33,6%. Autant pour la construction que pour la réhabilitation ou encore les voiries urbaines construites, y compris les élargissements et les travaux connexes (pavage, assainissement...), il s'agit d'un engagement du Président de la République pour construire 300 km de voirie pendant le quinquennat qui court jusqu'à 2024.

Pour le court terme, une quinzaine d'études de faisabilité, de construction ou de réhabilitation sont dans le bac du MET. C'est, au total, 1331 kilomètres de bitume qui concerne l'amélioration de la mobilité urbaine à Nouakchott, le projet tant attendu d'autoroute Nouakchott-Boutilimitt, longue de 150 km, et que le gouvernement aimerait bien réaliser sous forme de PPP (Partenariat public-privé), la route Tintane - Ain Verba - Touil (120 km), ou encore celles de Kankossa - Tanaha (200 km), Timbedra - Bousteilla - Adel Bagrou (220 km). Le MET a aussi entrepris l'actualisation des études de constructions d'autres tronçons comme Barkéol - M'Bout (90 km), Monguel - Sawata (50 km), Sawata - Barkoel (91 km) ou encore la réhabilitation des axes Boghé - Kaedi (100 km), Nouakchott - Nouadhibou, pour le lot n°3 long de 120 km, Tintane - Aioun (70 km) et Akjoujt - Atar (100 km).

Avec la mise en œuvre de nouvelles mesures et exigences de qualité, rien ne sera plus comme avant. Dans le PA (Plan d'action) du MET projeté sur cinq ans, l'élaboration de normes routières pour la construction et l'entretien et celles concernant les matériaux de construction routière sont de nature à doter le pays de route « plus durables », avec l'élaboration d'un schéma directeur routier national définissant les priorités de développement des dif-



férentes catégories de routes. Toujours pour éviter ce qui était, à bien des égards, une navigation à vue préjudiciable au secteur, la Revue des programmes d'investissement routiers proposés dans le PDVN (SDAU) dans une optique de réalisation progressive, en fonction de l'évolution de la demande et des ressources mobilisables avait complété la réflexion qui donnait au Plan d'Action plus de vigueur.

L'exécution de 21 autres projets d'infrastructures routières a permis, au cours de la période allant du 9 Août 2019 au 30 avril 2021, l'achèvement de 433 km revêtus, soit 29% de l'objectif global visé au cours du quinquennat, tel qu'annoncé dans le programme « Taahoudati » de Son Excellence Monsieur le Président de la République et dans la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement présentée par le Premier Ministre M. Mohamed Bilal Messaoud devant le parlement.

La plupart des 25 projets démarrés avant août 2019 avaient un début d'exécution très faible ou étaient quasiment à l'arrêt : Travaux de réhabilitation et d'élargissement de la route Nouakchott-Boutilimitt (Lot 3 PK 108 au PK150, 42 km), Construction de 10km de voirie à Sélibaby, Réhabilitation de la route Boutilimitt-Aleg en ses lots 1 Boutilimitt-Ajouer et lot 2 Ajouer-Aleg, long chacun de 50 Km), travaux de construction de la Route Nema - Achemime (31,435 Km), travaux de reconstruction de la route Nouakchott - Rosso, tronçon PK25 - PK145 (120 km), etc.

Dans les perspectives à très court terme, le MET avait inscrit l'actualisation de l'étude technico-économique relative à la construction de la route Amourj - Aderbegrou, d'un linéaire de 75 Km et le lancement de son Dossier d'Appel d'offre, ouvert finalement le 05/05/2021, le lancement du Dossier d'Appel d'offre pour la construction de la route Ti-

djikja - Sélibaby d'un linéaire de 350 Km et l'achèvement de l'étude technico-économique relative à la réalisation de la route reliant KeurMecène au port multifonction de N'Diogo d'un linéaire de 40 Km.

Mais à elles seules, la construction et la réhabilitation des routes ne suffisent pas. Sans l'entretien, il s'agit d'une action à la Sisyphe. Ainsi, pour améliorer la sécurité routière, un état exhaustif des dégradations sur le réseau routier national et un vaste programme de réhabilitation ont été inscrits comme priorités dans le cadre du programme de relance économique mis en œuvre par le gouvernement pour alléger les impacts négatifs de la pandémie de la Covid-19.

Cela s'est traduit par la création d'un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial dénommé « Etablissement des Travaux d'Entretien Routier » (ETER) doté d'un budget conséquent de 10 milliards d'ouguiyas qui répare la liquidation non justifiée de l'ENER. Par ailleurs, le ministère de l'équipement et des transports a décidé de la poursuite de l'exécution du contrat programme d'entretien routier et du maintien du dispositif mis en place sur la route Nouakchott-Aleg.

Enfin, dans le cadre du programme prioritaire élargi, 40 km de voirie devraient être réalisés dans les chefs-lieux de wilayas qui n'ont pas bénéficié d'une mise à niveau de leurs infrastructures urbaines. Mais parmi les routes attendues pour leur fort impact en termes de désenclavement et d'inclusion économique, celle qui reliera la route de l'Espoir à la route Rosso-Boghé par la construction du tronçon Boutilimitt-Rkiz-Tekane figure en bonne place.

Sneiba Mohamed

Aéroport international de Nouakchott Oumtounsy:

Un chef-d'œuvre pour rendre le voyage agréable et sûr

Le nouvel aéroport international de Nouakchott Oumtounsy est le plus grand aéroport de Mauritanie. Approuvé par le gouvernement en 2011 et entré en service le 23 juin 2016, ce chef d'œuvre, bénéficie des dernières avancées technologiques. De même, ses infrastructures présentent les garanties de sécurité et de confort les plus modernes. Il a constitué le plus grand chantier de travaux publics depuis l'Indépendance du pays.

L'aérogare au design futuriste s'étend sur 30.000m² et peut accueillir deux millions de passagers par an. Les six ponts télescopiques permettent des débarquements et des embarquements rapides, sûrs et confortables. Deux pistes, l'une de 2400m et l'autre de 3400m, permettent l'atterrissage et de décollage des plus gros appareils comme l'Airbus A380.

Tout a été pensé dans le nouvel aéroport international de Nouakchott Oumtounsy pour rendre le transit et le voyage

des passagers davantage agréables. Les zones commerciales, les halls climatisés, les passages douaniers et policiers, les transports (parkings, zones de prise en charge en taxi) et les zones d'attente (embarquement, bagages, etc.) ont été bien aménagés pour rendre chaque voyage parfait.

Véritable « perle » du désert, cet aéroport encore flambant neuf, a vu le jour au milieu du désert, à une trentaine de kilomètres au nord-est de la capitale, en direction de Nouadhibou. Il remplace le vieil aéroport qui se trouvait en plein centre-ville, sur la route d'Akjoujt.

Outre Mauritania Airlines, les compagnies Air France, Air Algérie, Tunisair, Turkish Airlines, Royal Air Maroc, Air Côte d'Ivoire, entre autres desservent l'Aéroport international Oumtounsy.

****Par Baba Dianfa TRAORE**

L'Aéroport international de Nouakchott Oumtounsy est solidement bien construit suivant les normes des règles de l'art. Son développement s'est effectué en tenant compte des dernières technologies et en respectant, entre autres, le génie civil et l'électronique de l'infrastructure.

Le développement du nouvel aéroport se tient sur une ossature composée d'une nouvelle entrée principale, d'un second VIP lounge, d'un salon VIP départ "YA MARHABA", de cantine, de l'assainissement et équipements de l'aéroport, de réfection de l'éclairage du terminal, de réhabilitation des guérites de la gendarmerie (...).

Le programme de développement de l'aéroport international de Nouakchott Oumtounsy initié par l'entreprise Afroport, qui en assure la gestion, montre qu'en coordination avec les autorités compétentes et en respect des standards internationaux en terme de sûreté aéroportuaire, les travaux d'exécution de la nouvelle entrée principale au terminal viennent d'être achevés, le passage au terminal passera dans des conditions de confort optimal. Cette nouvelle configuration aura un impact positif sur l'aspect sécuritaire, commercial et organisationnel.

Des salons VIP modernes

En plus de l'actuel salon VIP, exploité depuis l'ouverture de l'aéroport, est devenu vétuste, Afroport s'est engagée à construire un deuxième "VIP Lounge" de haut standing dans la zone de départ afin de répondre aux attentes des compagnies aériennes, des hommes d'affaires et personnalités utilisant ce service. Le nouveau salon a une capacité de 45 places en plus d'un cyber espace et d'un buffet Avant-After. D'autre part, pour mieux traiter les clients VIP dès leur arrivée à l'aérogare



et dans des conditions de sécurité et confort optimales, l'entreprise Afroport a construit un nouveau salon VIP "YA MARHABA" situé dans la zone des formalités départ entre la zone enregistrement et immigration. Aussi, pour encadrer et organiser le service de restauration du personnel dans de bonnes conditions, et pour répondre aux attentes du personnel et celle des usagers de l'aéroport, Afroport a finalisé les travaux de construction de la cantine de l'aéroport en attendant la livraison du meuble qui a été retardé suite à la pandémie du COVID-19.

Assainissement et entretien**des équipements**

Le programme de développement de l'aéroport international de Nouakchott Oumtounsy accorde une place de choix à l'assainissement et aux équipements de l'aéroport, car étant donné que le système d'assainissement ne marchait pas au moment de la prise en charge de la gestion de l'aéroport par Afroport, tous les systèmes d'assainissement de l'aéroport ont été revus et toutes les pompes ont été renouvelées et mises en service. Tous les équipements ont été entretenus : ascenseur, passerelles télescopiques, système de traitement des bagages (tapies), les balances etc.





avaient des difficultés à se fermer. Par conséquent, il a été décidé de remédier immédiatement à ces carences en procédant au remplacement de toutes les portes défaillantes par de nouvelles adaptées pour cet environnement.

Suite à une étroite collaboration avec la compagnie nationale Mauritania Airlines, il a été convenu d'installer quatre (4) comptoirs d'enregistrement pour assurer une meilleure visibilité dans le terminal et trois (3) nouveaux comptoirs d'enregistrement individuel automatiques.

En 2020, Afroport a investi dans l'aménagement paysager des jardins périphériques et des zones publiques de l'aéroport. D'autres travaux d'aménagement paysager ont été menés conjointement avec la municipalité sur les ronds-points. En collaboration avec le protocole de la présidence, Afroport a investi dans des travaux de réfection du pavillon présidentiel et l'aménagement paysager des jardins périphériques.



Il a été aussi procédé à la réfection de l'éclairage du terminal puisqu'il n'était pas optimal. Mais aussi dans le cadre d'une campagne d'éclairage de l'aéroport, toutes les lampes du terminal, côté piste et parking ont été remplacées par un nouveau système d'éclairage LED. Il s'agit là d'une amélioration du niveau d'éclairage appréciée par les différents exploitants de l'aéroport.

Il est constaté dans ce programme de développement, une bonne prise en charge de la gestion du fret. Sous le contrôle d'un expert étranger et avec la mise en place d'une équipe spécialisée, il y a eu un changement qui répond aux attentes de la clientèle par son traitement et la réhabilitation de l'espace de stockage par les équipements de manutention et l'implantation des étagères de rangement étiquetées. En résultat de cette amélioration, des gros porteurs ont pu être traités dans de très bonnes conditions (ETIHAD, RAM, Air Algérie...).

L'espace aéroport techniquement bien sécurisé

Pour être en conformité avec les normes internationales de sécurité, le système d'alarme incendie a été réparé en 2019 et bien que le système de vidéosurveillance soit sous la responsabilité de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) en termes d'études, d'achat et de livraison, Afroport, étant gestionnaire de l'aéroport et acteur complémentaire dans la sécurité, a investi dans ledit système pour une meilleure couverture caméras. Des caméras supplémentaires ont été nouvellement installées pour couvrir la nouvelle entrée de l'aéroport. Cette initiative a été largement appréciée par les autorités sécuritaires. Pour davantage de vigilance, le système d'alarme anti-incendie a été réparé.

Par ailleurs, après avoir consulté le fournisseur local et dépêché un expert depuis Abu Dhabi, dans le but d'évaluer l'état dans lequel se trouve le système de climatisation de l'aérogare qui n'a jamais été entretenu depuis sa mise en service, il a été jugé nécessaire de procéder à la réhabilitation générale de tout le système de la climatisation. Depuis début 2020, dans le cadre d'un contrat de maintenance si-

gné avec un fournisseur local comprenant la totalité de l'aéroport et le pavillon présidentiel, des campagnes de maintenance périodiques préventives et curatives sont réalisées.

L'hygiène respectée, des comptoirs d'enregistrement installés

Sur un autre plan, le programme de développement de l'aéroport international de Nouakchott Oumtounsy a porté sur le changement des portes des toilettes dans l'aérogare quand on sait que lors de la prise en main de l'aéroport par Afroport, il a été constaté que toutes les portes des toilettes n'étaient pas aux normes pour une utilisation idéale : certaines toilettes ne se fermaient même pas, d'autres

Afroport opte pour des services de qualité

Pour se conformer aux recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), il a été décidé de lancer un programme de maintenance de la sécurité lié à la clôture, au désensablement des routes de patrouille de sécurité entourant l'aéroport et les portails d'évacuation.

En suivant ces mêmes recommandations, un nouveau centre moderne d'opérations a été aménagé et équipée en attendant sa remise à l'ANAC.





En œuvrant pour des services de qualité et de satisfaction des compagnies aériennes et une vision de développement des activités de l'aéroport afin de contribuer à l'évolution du pays, Afroport s'est engagée dans un plan de rénovation, renforcement et acquisition du nouveau GSE (Ground Support Equipment) à savoir la mise en place d'une plateforme 35T qui permet de répondre au cargo du grand volume et spécialement aux demandes des compagnies pétrolières. Actuellement on en possède une seule de 14T. Il y a également deux cobus de dernières générations pour assurer le transport des passagers entre l'aérogare et les avions.

Renforcer la maintenance

L'entreprise Afroport est en train de renforcer le parc par de nouveaux chariots portes palettes et portes conteneurs ce qui va augmenter sa disponibilité pour assurer tous les vols cargos et passagers même en parallèle. En même temps, de nouveaux GPU (Ground Power Unit) ont été achetés. On remarque un renouvellement de la flotte des véhicules de piste pour assurer le déplacement des différentes équipes et effectuer tous les contrôles et inspections sur pistes. Le matériel vétuste a été rénové : escabeaux, plateformes, chariots, fourches de tractages et autres (travaux de peintures, changements des pièces et même des moteurs déjà commandés). Aussi, tous les outillages nécessaires pour effectuer les différentes réparations et interventions ont été fournis à l'atelier d'entretien des GSE.

Un nouvel atelier de maintenance au sol a été mis en place pour garantir un environnement et des conditions de travail optimales aux employés et

particulièrement les techniciens. C'est ainsi que dès sa prise en charge de l'aéroport, Afroport a procédé à des travaux d'amélioration de ces infrastructures en construisant une toiture et une aire aménagée couvrant la zone de travail.

Parking auto et taxi de transport

Le parking auto du terminal pour passagers de l'aéroport Oumtounsy de Nouakchott a une capacité de 500 places. Cette capacité est extensible à 1000 places dans l'avenir. Des aménagements sont en cours pour rehausser le niveau de sécurité du parking (barrières d'accès contrôlé, réservations payantes de places, surveillances permanentes, organisation des stationnements, tickets d'accès etc.). Le parking auto du terminal fret est réservé aux véhicules lourds de transport des marchandises. Des aménagements y sont prévus pour le contrôle de sûreté et de sécurité. Deux autres parkings sont aménagés au voisinage des services administratifs: un parking destiné à l'administration et un second destiné aux véhicules des membres du Comité Des Opérations d'Urgence (CDOU) en cas de gestion des crises aéroportuaires majeures.

Par ailleurs des taxis sont disponibles vers et depuis l'aéroport international de Nouakchott. Les taxis officiels de l'aéroport sont en règle générale plus confortables que les taxis urbains de Nouakchott. Il faut s'assurer que le choix de véhicule est respecté avant de s'engager à payer. La tarification est forfaitaire depuis l'aéroport et négociable vers l'aéroport. Dans ce dernier cas la course doit être négociée avec le chauffeur avant de pénétrer dans le véhicule. Les tarifs moyens constatés varient en

fonction de l'heure de 1000 à 2000 MRU (de 25 à 50€). Le trajet dure entre 35 et 55 minutes pour une distance de 35 à 50 kilomètres en fonction du quartier de destination ou de départ. La navette de transport STP effectuée, quand à elle, plusieurs fois par semaine des rotations entre l'aéroport de Nouakchott et le centre-ville au tarif de 200 MRU.

Police sécuritaire de l'aéroport

L'aéroport de Nouakchott est en permanence soucieux de la sécurité des passagers et aéronefs. Le commissariat de police de l'aéroport est à l'écoute de tous les voyageurs. Les agents de sécurité veillent également au respect des normes internationales. Ils sont présents et en veille pour contrebalancer toute activité qui semble être suspecte. Ils prêtent également attention aux bagages abandonnés non surveillés par leurs propriétaires. Ces bagages peuvent être détruits et leurs propriétaires sont sujets de poursuites judiciaires.

D'autres services non moins importants bénéficient aux passagers tels que l'emballage des bagages, call center, service médical pour les urgences sanitaires (...). Il faut y ajouter que les passagers n'ayant pas eu le temps d'acheter leur billet d'avion ou ayant raté leur vol ont la possibilité d'acheter sur place leur voyage y compris le jour même du départ. Ils peuvent se rendre aux guichets d'enregistrement des compagnies aériennes ou aux bureaux de représentation de celles-ci afin de profiter de ce service.

Boutiques, presse et duty free

Pour égayer et donner un agréable plaisir aux passagers, plusieurs boutiques sont disponibles au sein même de l'aéroport tant dans la zone duty free internationale que dans les halls principaux de départ et d'arrivée. Livres, presse internationale, souvenirs, artisanat, prêt-à-porter, cartes postales et timbres, téléphonie et électronique, parfumerie et tabacs sont autant de produits proposés aux passagers et à leurs accompagnants.

Les lignes domestiques les plus fréquentées de l'Aéroport international de Nouakchott - Oumtounsy (NKC) sont : Nouakchott - Nouadhibou et Nouakchott - Zouerate.

Les lignes Aéroport international de Nouakchott - Oumtounsy (NKC) sont : Nouakchott - Dakar ; Nouakchott - Casablanca ; Nouakchott - Tunis ; Nouakchott - Shanghai ; Nouakchott - Las Palmas ; Nouakchott - Pékin ; Nouakchott - Koweït ; Nouakchott - Istanbul ; Nouakchott - Kuala Lumpur et Nouakchott - Abidjan.

Transport routier :

Un tramway à Nouakchott aux horizons 2024, c'est bien possible, selon le directeur des infrastructures et des transports

Babouna Diagana

La ville de Nouakchott de plus en plus peuplée et étendue, connaît des transformations rapides et aiguës. Les pouvoirs publics conformément aux orientations du Président de la République, Monsieur Mohamed Cheikh El Ghazouani, ambitionnent de faire de la capitale la vitrine du dynamisme économique et de la modernité. Or, l'étalement urbain et la massification des citadins génèrent d'importants défis dont celui de la mobilité avec l'allongement des distances et surtout les énormes embouteillages. C'est pour cette raison, qu'une étude de préféabilité d'un Tramway à Nouakchott est encours au niveau de la direction des Infrastructures et des Transports aériens, portuaires, fluvial et ferroviaire. Selon son directeur M. El Hady Senhoury, l'objectif est de simplifier la circulation routière, le déplacement des populations entre les quartiers les plus éloignés comme l'aéroport, le port, l'Est, le Nord et le Sud et le centre ville. Bien que l'estimation du coût de réalisation du projet semble élevé environ 2 milliards d'Euro, M Senhoury croit dur comme fer qu'il est bien réalisable d'ici 2024.

M Senhoury a d'abord défini le Tramway comme un moyen de transport urbain non polluant fonctionnant à l'électricité circulant sur des voies ferrées équipées de rails plats. Il roule sur son propre site ou sur la voie routière. Il est équipé d'un caténaire qui achemine l'électricité vers les moteurs et fait tourner les roues et, est alimenté en électricité par des fils appelés lignes de contact via une sorte de bras articulé dit pantographe. Parlant des quartiers qui seront desservis par ce moyen de transport, le directeur des infrastructures et de transports aériens a indiqué que le premier tronçon long de 38 km environ ira du carrefour Madrid d'où est prévue la gare centrale, à l'aéroport Oumtowsy. Le deuxième Tronçon de (12.4KM) reliera l'ancien Aéroport-Arrêt bus à Toujounine. Le troisième long de 17KM ira de l'ancien Aéroport au carrefour Sabah en passant par El Mina et Sebkh. quant au quatrième, 12.6KM son trajet est le suivant : Ancien Aéroport- Riyad en passant carrefour Nancy et ouest Arafat. M Senhoury a, en outre, précisé que le coût de l'étude de préféabilité s'élève à près de 200 millions anciennes ouguiyas et qu'une correspondance a été adressée au gouvernement pour la disponibilisation de ce montant.



Pour ce qui est du financement de ce projet, le directeur a souligné qu'étant donné le coût élevé de la réalisation de ce tramway, il est possible que son exécution se fasse dans le cadre d'un partenariat public privé. C'est dit-il, au gouvernement d'en décider. Une fois les études de préféabilité et d'études détaillées terminées, la direction des infrastructures élaborera des dossiers de consultations. En ce moment, les entreprises intéressées pour la réalisation du projet s'adresseront au gouvernement a noté M Senhoury.

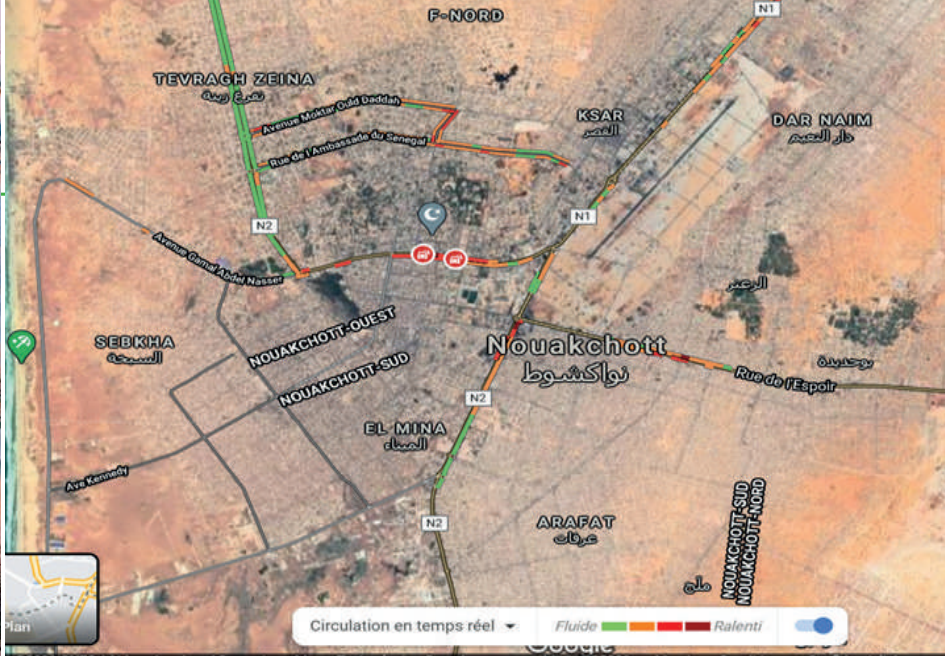
Les multiples avantages du tramway

L'avantage essentiel de la technique du tramway sur rails a précisé M. Senhoury est la possibilité de constituer des rames de 30 à 60 m de long avec une possibilité de surcharge pouvant atteindre 11 t par essieu en charge exceptionnelle (8 voyageurs/m2, ce qui est bien au-delà des surcharges acceptables pour un essieu équipé de pneus. Le confort d'un

tramway, circulant sur une voie bien entretenue, est bien supérieur à celui d'un autobus en raison de la qualité de l'état de la table de roulement (rails) parfaitement plane et dépourvue d'aspérités.

A priori, le tramway est une très bonne idée, puisqu'il aboutit à remplacer un moyen de transport polluant, l'autobus diesel, par un moyen de transport non polluant. Le tramway peut transporter le double de voyageurs que n'en transportait l'autobus qui effectuait ce même parcours. M Senhoury a affirmé également que le tramway va fluidifier le trafic. C'est aussi dit-il, un moyen de transport de qualité pour ceux qui n'ont pas de voiture. L'effet nouveauté joue à plein, avec des véhicules très design, surtout par rapport aux autobus dont beaucoup sont anciens. Ce moyen de transport moderne réduira aussi les gaz à effet de serre (GES), dans un contexte de lutte aux changements climatiques. Il diminuera le trafic grâce au transfert modal projeté vers le transport collectif et, en conséquence, augmentera la sécurité routière et améliorera la santé publique globale grâce à une plus grande utilisation des transports collectifs et actifs au lieu de l'auto-solo. Le tramway permettra également de décroquer certains quartiers. Au plan économique, le projet de construction du tramway, et le développement du transport collectif en général, a des impacts majeurs positifs pour la ville. En termes d'investissement public et surtout dans le contexte de la crise économique actuelle liée à la Covid-19 il s'agit d'un investissement excessivement « rentable »: C'est aussi un outil supplémentaire pour soutenir le développement du tourisme en Mauritanie. Le tramway contribuera à la diminution des inégalités sociales et économiques car, le développement du réseau de transport collectif est un outil fort pour diminuer les inégalités sociales en permettant, entre autres, une meilleure mobilité des personnes à faible revenu. Cela a été souligné à maintes reprises par des organismes communautaires qui travaillent avec des clientèles vulnérables.





Une colonne vertébrale vivante et dynamique

Le tramway est sûr et régulier. C'est aussi un moyen de transport écologique, moderne, rapide et fiable surtout, il permet de faire respirer la ville. C'est en quelque sorte la colonne vertébrale d'une ville vivante et dynamique. Au-delà des implications financières importantes, le tramway changera la ville et certaines habitudes. Le choix d'un mode transport collectif «lourd» comme le tramway est un choix important et névralgique pour une cité comme Nouakchott.

Des projets similaires dans la sous-région

Prenant l'exemple du Maroc dont il s'est inspiré, M Senhoury a dit que le Tramway a largement contribué à la résolution du problème du transport urbain dans les villes Rabat et Casablanca (plusieurs lignes totalisent 74 Km, dont 47 à Casablanca et 27 au Rabat, avec rames Citadis d'Alstom de 32m de longueur, avec un écartement de 1435 CM, 71 stations voyageurs à Casablanca et 43 au 'rabat-salé, avec une vitesse varie entre 20 et 70 KM/H) afin de relier les différents centres d'intérêts des villes, via ce réseau qui peut être considéré léger, et présente une certaine souplesse dans sa mise en œuvre (les lignes se superposent aux chaussées existantes)

Ces lignes ferrées sont souvent encastrées à l'aide de rails à gorge dans les chaussées routières, le projet de TRAMWAY au Maroc a été financé par l'agence française de développement et l'état avec une enveloppe de 1,815 milliard d'euro (en moyenne de 24,5 million d'euro/KM), avec un taux d'intérêt confidentiel

Il a rappelé que les autorités nord africaines se sont lancées massivement lors de la dernière décennie dans le déploiement de systèmes tramway dans leurs agglomérations (plus d'une vingtaine de projets sont en cours...) pour faire face à la congestion routière soutenue par un développement économique rapide et ses conséquences en termes de pollution de l'air, d'émissions de gaz à effet de serre et de dégradation de la qualité de vie. Alger, Casablanca, Rabat, Oran, Constantine sont autant d'exemples de la révolution «tramway» en cours en Algérie et au Maroc. Un rôle majeur dans le déploiement de ses systèmes et propose au travers de cette communication de balayer

Nombreuses sont les villes du Maghreb qui sont en train de se doter de projets de transport collectifs de type tramway. Ces villes qui se dotent de systèmes de tramway voient leur panorama urbain évoluer significativement et profitent de l'arrivée de ces infrastructures de transport collectif performantes pour réorganiser de façon globale leur système de transport et transformer leur ville. Ainsi, et au regard des expériences, il s'avère déjà possible de dresser un ensemble de

conclusions quant aux impacts de l'arrivée de ces projets qui font entrer ces villes dans une nouvelle ère en matière de mobilité et de développement urbain

Hors du Maghreb, au-delà de la communication et de l'anecdote, la mise en place de ce tramway posant la question des mobilités dans des villes qui se transforment très rapidement est au cœur des problématiques des mutations sociales et économiques du continent africain, et particulièrement du développement urbain. Le tramway d'Addis-Abeba par exemple, concentre voire concilie peut-être, les grands enjeux de ces transformations urbaines rapides. D'une part, il est typique de la politique de la « ville-vitrine », symbole de la modernité proclamée et de l'attractivité. Le symbole est renforcé par son caractère inédit : premier tramway d'Afrique subsaharienne, il ambitionne de constituer un modèle pour l'ensemble du continent. D'autre part, il a vocation à relier des zones éloignées aux quartiers centraux de manière efficace, par sa rapidité, mais aussi par son accessibilité sociale. En effet, le coût abordable des titres de transport, largement subventionnés par la puissance publique, pourrait permettre de favoriser la mobilité des habitants en situations précaires.

M Senhoury a enfin noté qu'à ce jour, la flambée du nombre de projets de tramways dans les villes du Maghreb et en Afrique subsaharienne, indique une volonté affirmée des autorités locales à prendre à bras le corps la problématique désormais plus que prégnante et préoccupante de la congestion urbaine. Le tramway constitue en général comme toute infrastructure de transport collectif de qualité une réponse ou du moins une partie de la réponse à ce sujet qui peut par ailleurs être élargi aux questions d'intégration sociale, d'environnement ou encore de qualité de vie. Néanmoins, de la qualité de la conception de ces projets dépendra grandement l'atteinte des objectifs affichés. Ceci n'est pas particulièrement spécifique aux villes du Maghreb mais dans ces espaces urbains en important développement plus qu'ailleurs, les infrastructures de transport collectif doivent être pensées et conçues en intégrant un ensemble de spécificités locales (modes de transports existants, réseau routier et niveaux de congestion, intégration physique du tramway en vue du développement des pratiques multimodales). C'est pour toutes ces raisons que M. El Hady Senhoury se dit très optimiste quant à la réalisation de ce tramway à Nouakchott afin de donner à la capitale en forte croissance les moyens de se développer durablement et de fournir à ses habitants les services qu'ils sont en droit d'exiger.

Le Tramway :

Un mode de transport nécessaire

Faire le choix de prendre un transport écologique comme le tramway, cela contribue à préserver l'environnement d'une ville qui pollue moins et qui innove. Une ville qui respire mieux, c'est mettre en avant des solutions qui préservent et/ou améliorent la qualité de l'air pour une santé favorable de ses citoyens. Le tramway facilite les voyages, les déplacements professionnels, les courses, les enfants pour aller à l'école ou même pour une simple sortie en famille. Avec l'arrivée du tramway, le nombre des déplacements en transport en commun évolue. Des villes mieux desservies, un réseau de bus réorganisé et plus pertinent, un trafic fluidifié pour les bus et automobilistes.

Une nouvelle clientèle dans les transports en commun

Pratique et rapide, le tramway offre un service qui attire une nouvelle clientèle. Le design, le confort et la sécurité attirent notamment les cadres, les hommes et les femmes qui aujourd'hui ne prennent pas ou peu le bus. Le tramway, est aussi un mode de déplacement pratique et adapté pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que pour les enfants ou étudiants.

La facilité des déplacements en centre-ville

Avec plus de déplacements par le biais des transports en commun, le trafic routier est facilité et apaisé en centre-ville. Avec le tramway, le centre-ville est facilement accessible. Écologique, moderne, silencieux, confortable, sûr et économique, le tramway, le tramway offre un circuit de fonctionnement régulier et permet des trajets plus rapides que le bus. Il est un axe de transformation urbaine qui change complètement la vie quotidienne des populations. Il permet de réduire la pollution au centre-ville et favorise la mixité sociale.

B. Diagana

TRANSPORT AERIEN :

L'ANAC, UNE AGENCE DE VEILLE

«Les normes nationales et internationales de sécurité et de sûreté de l'aviation civile sont mises en œuvre au niveau de l'aéroport international Nouakchott-Oumtounsy d'une façon satisfaisante» dixit Monsieur N'Gaidé Abdoulaye Abasse, Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).

Le transport aérien est un des secteurs clef du développement d'un pays. L'agence nationale de l'aviation civile (ANAC) joue un rôle essentiel dans ce secteur. Elle veille au respect, par les partenaires des normes de sécurité et de sûreté des passagers, des installations et des équipements. C'est un organe de veille et de régulation.

POURQUOI L'ANAC ?

Créé par le Décret n° 2004-079 du 11 Août 2004, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile de Mauritanie (ANAC) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) placé sous la tutelle du ministère de l'Équipement et des Transports. Cette création a été dictée par la nécessité de « doter l'Etat Mauritanien d'une autorité de l'aviation civile beaucoup plus forte et mieux organisée pour faire face aux exigences internationales de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile », explique le Dg de l'ANAC.

Sa mission est de participer à la conception de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile et de la mettre en œuvre, d'élaborer la législation et la réglementation de l'aviation civile, d'assurer des tâches de gestion ainsi que la supervision des activités de l'aviation civile, notamment du point de vue de la sécurité et de la sûreté.

Dans le cadre de ses compétences générales, l'ANAC est également chargée d'élaborer et de mettre en œuvre la stratégie nationale en matière d'aviation civile et de transport aérien, du suivi de l'activité des organisations internationales et régionales de l'aviation civile dont la Mauritanie est membre, de la négociation des accords internationaux en matière de droit aérien et de la gestion du portefeuille des droits de trafic issus des accords aériens signés par la Mauritanie (article 2 du Décret N° 2018- 157 du 19 Novembre 2018).

L'ANAC est partenaire de plusieurs organismes internationaux dont principalement l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'Organisation arabe de l'aviation civile (CAAO), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), l'Organisation Mondiale de la Météorologie (OMM), et l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT).

Pour mener à bien sa mission, l'ANAC s'appuie sur deux leviers indispensables de commandes : la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. « La première est défini comme étant l'ensemble des mesures visant à réduire le risque d'accident aérien tandis que la deuxième est quant à elle, l'ensemble des mesures prises pour protéger l'aviation civile contre les actes ou tentatives d'actes d'interventions illicites qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile (prise d'otages à bord d'un aéronef



ou sur les aérodromes, détournement ou destruction d'un aéronef etc.), explique M. N'Gaidé.

Le Dg a rappelé que le transport aérien est un des secteurs indispensables du développement d'un pays. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) joue un rôle majeur dans le transport aérien. Elle veille au respect, par les partenaires des normes de sécurité et de sûreté relatives à l'aviation civile en général. L'ANAC est un organe de régulation.

Le terrorisme observé depuis quelques années a accru le niveau de vigilance dans les aéroports. « Les efforts de la Mauritanie dans ce cadre ont porté leurs fruits ». Les audits conduits par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) ont montré une évolution constante des performances de notre pays en matière de supervision de la sûreté de l'aviation civile, se réjouit le directeur général de l'ANAC, Monsieur Abdoulaye Abasse N'Gaidé. En effet ajoute le DG, l'audit de supervision de sécurité de l'OACI mené en 2018 a montré les progrès significatifs réalisés par la Mauritanie au cours de ces dernières années. Ainsi, « en matière de taux de conformité aux exigences nationales et internationales de sécurité, la Mauritanie est aujourd'hui à 81.49 % de niveau de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système national de supervision alors que ce taux était de 32.5% en 2008. Dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, le taux de conformité de la Mauritanie est actuellement à 65 % alors qu'il était à 55 % en 2010 », se félicite le DG de l'ANAC.

Aéroport International de Nouakchott-Oumtounsy, un bon niveau de sûreté et de sécurité

Le niveau de sécurité d'exploitation de l'aéroport est jugé suffisant par rapport aux standards nationaux et internationaux. En effet les risques

potentiels de sécurité et de sûreté d'exploitation de l'aéroport sont constamment identifiés, évalués en termes de gravité et de probabilité (matrice d'évaluation du risque) et atténués à travers des actions prises régulièrement par les fournisseurs de services chacun dans son domaine. « C'est la démarche traditionnelle de gestion de la sécurité et de la sûreté qui est mise en œuvre de manière appropriée et régulière et chaque fois que nécessaire à la suite d'un événement ou d'un changement qui peut impacter la sûreté ou la sécurité de l'aviation civile », ajoute le Dg de l'ANAC.

Il a fait noter qu'en matière de sûreté de l'aviation civile, il est établi une cellule nationale d'évaluation de la menace et dont le DG de l'ANAC assure le secrétariat. Cette Cellule comprend les premiers responsables

de la sécurité intérieure et des renseignements. Les mesures de sûreté au niveau des aéroports sont renforcées en fonction du niveau de la menace. Actuellement le niveau de la menace est faible.

Même si le niveau de menace reste faible a-t-il ajouté, « les mesures de sûreté sont appliquées avec rigueur au niveau de l'Aéroport International Nouakchott-Oumtounsy. Les forces de l'ordre affectés au niveau de l'aéroport assurent la mise en œuvre des mesures de sûreté avec tout le « professionnalisme et la vigilance qui sont requis », assure le Dg de l'ANAC. La Mauritanie met également en œuvre un programme national de sécurité et un programme national de sûreté de l'aviation qui sont approuvés par décrets et dont les applications sont évaluées à travers les audits et inspections de l'ANAC.

...et une évolution satisfaisante

Créé pour recevoir deux millions de passagers par an, l'aéroport international de Nouakchott-Oumtounsy s'active fortement pour devenir un hub au niveau de la sous-région. Ses performances sont constantes, appréciées et saluées par les organismes attitrés.

Avec ses deux pistes rigides (2400m et 3400 m), l'aéroport International de Nouakchott-Oumtounsy dispose d'aides à la navigation aériennes (NavAids) performantes pour une exploitation sûre. Cette infrastructure peut accueillir toute la gamme des avions les plus contraignants comme l'airbus A380 et le Boeing 747-800.

Satisfécit OACI

Avant son exploitation, des études de sécurité ont été conduites et ont permis de tout mettre en œuvre pour que cet aéroport réponde aux exigences de sécurité et de sûreté de l'aviation civile.

Nombre de passagers à l'arrivée	Nombre de passagers au départ	Fret arrivée (Kg)	Fret départ (Kg)
69 377	196 855	657 422	1 052 778
60 679	65 576	484 695	828 455
- 64 %	- 66 %	- 26 %	- 21 %

Dans la foulée, il fut certifié par l'ANAC, ce qui donna le coup d'envoi de son exploitation en juin 2016. Cette certification prouve qu'il répond aux normes ou exigences internationales édictées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et transcrites dans la réglementation nationale. Ces exigences sont relatives aux infrastructures, services, équipements et à son exploitation, explique le Directeur Général de l'Agence.

L'ANAC qui a conduit la certification de cet aéroport a été audité par l'OACI dans le cadre de l'audit du système national d'aviation de Mauritanie conduit en 2018 et les résultats obtenus qui ont été très satisfaisants lui ont valu les félicitations et des médailles de la part du Président du Conseil de l'OACI qui a constaté les progrès significatifs que la Mauritanie a réalisés au cours de ces dernières années dans les deux domaines de la sécurité et la sûreté.

Une desserte appelée à progresser

Aujourd'hui, 10 compagnies régulières desservent la Mauritanie. Il s'agit de MAI, Tunisair, Air France, RAM, Turkish, Binter, Air Sénégal, Swiftair, Solenta et Air Algérie. A cela s'ajoutent deux compagnies nationales qui font du taxi aérien (Class aviation certifié en 2014 et Global aviation certifiée en 2020). Plusieurs autres compagnies font des vols ponctuels (Vols privés, vols non réguliers et vols charters etc). Ces compagnies exploitent principalement l'aéroport International de Nouakchott-Oumtounsy. Les programmes d'exploitation des compagnies régulières sont approuvés par l'ANAC. Au départ de Nouakchott, l'ensemble des programmes actuellement approuvés permettent, à travers ces compagnies, de desservir 14 destinations (Casablanca - Tunis - Las Palmas - Tenerife - Istanbul - Paris - Bamako -Dakar - Cotonou - Abidjan - Brazzaville - Libreville - Conakry - Zouerate - Nouadhibou) pour 59 fréquences hebdomadaires approuvées. Les vols sont principalement des vols passagers et quelques vols cargo (avec Swiftair) et vols courriers (avec Solenta/DHL).

Une supervision assurée des fournisseurs de services aériens

En plus de la supervision des compagnies aériennes exploitant les aéroports de Mauritanie, l'ANAC assure le contrôle de deux gestionnaires nationaux d'aéroports (AFROPORT et SAM), d'un

fournisseur de services de la navigation aérienne (ASECNA), de trois prestataires privés de sûreté de l'aviation civile (AVISEC- MSP et SECURICIEL) et plusieurs autres fournisseurs de services (assistance en escale, fret et courriers) intervenant au niveau des aéroports (Servair Mauritanie, DHL, SOGECO...) sans compter les activités ponctuelles des compagnies aériennes non régulières.

Au plan intérieur, l'ANAC supervise 14 aéroports ouverts à la circulation aérienne publique et contrôle l'activité d'environ 363 personnels aéronautiques (Pilotes, mécaniciens d'avions, agents techniques d'exploitation, contrôleurs de la circulation aérienne, personnel navigant commercial...) et la gestion de plus 30 machines RX d'inspection filtrage installées au niveau des aéroports Nouakchott-Oumtounsy, Nouadhibou, Atar et Nema.

Pour accomplir ce travail colossal, l'ANAC emploie 136 personnes dont 35% de cadres, 49% d'agents de maîtrise et 16% d'agents d'exécution. Sur cet effectif l'Agence dispose de 42 profils techniques directement liés aux métiers de l'aviation civile et qui constituent, pour l'essentiel, le corps des inspecteurs de l'ANAC. « Celui-ci comprend des inspecteurs sécurité, des inspecteurs de sûreté et des inspecteurs spécialisés dans les autres domaines de compétence de l'Agence », précise M. N'Gaidé.

Ces inspecteurs sont compétents pour la conduite des contrôles, inspections et vérifications de toute nature nécessaires à l'exécution de la mission de supervision de l'Agence.

Impact de la COVID sur le transport aérien en Mauritanie

« De tous les secteurs, celui du transport aérien aura le plus ressenti le contre coup de la COVID 19 » affirme le DG de l'ANAC. Et pour cause, « les avions avaient tout simplement arrêté de voler » suite aux restrictions imposées par les Etats pour éviter la propagation de la pandémie. En effet explique M. N'Gaidé, au delà du transport d'une destination à une autre de passagers infectés « l'avion est considéré comme un des vecteurs importants de transmission du SARS COV 2 à cause de la

proximité des passages entre eux, de l'espace réduit des cabines et également de l'utilisation de toilettes communes ».

L'arrêt du trafic aérien a occasionné du coup, un déficit de liquidité et de fonds de roulement de l'industrie aéronautique. Même certaines compagnies internationales, considérées comme financièrement solides ont été obligées de faire appel à leur Etats pour ne pas disparaître.

Ce qui fait que même aujourd'hui, avec la reprise modeste du trafic aérien, les opérations aériennes mettront du temps pour revenir à leur niveau de 2019. Certaines organisations et associations internationales évoluant dans le secteur du transport aérien ne prévoient la reprise du trafic à son niveau de 2019 que d'ici deux à trois ans », informe le DG de l'ANAC.

« Les pertes financières au niveau international des opérateurs aériens, des gestionnaires d'aéroports et des fournisseurs de services de la navigation aérienne se chiffrent en milliards de dollars US ». (Voir les sites IATA et OACI pour plus de détails). En Mauritanie, la situation n'était guère différente. L'ANAC comme toutes les entreprises qui évoluent autour des activités du transport aérien national a eu son lot de difficultés liées à cette pandémie mondiale.

Face à cette situation, l'ANAC a pu résister tant bien que mal grâce à ses réserves et aussi aux subventions annuelles que lui accorde l'Etat (12%) et l'ASECNA (4%). Et le DG de rappeler que 85 % du budget de l'ANAC provient des redevances « passager » et « sûreté », payées par le passager au départ de nos aéroports. Ces deux redevances, constituent à elles seules, 63 % des redevances aéronautiques. Conséquence « nous avons été obligés de réviser à la baisse notre budget annuel de 2020 et également celui de 2021 » souligne M. N'Gaidé. De leur côté, « nos compagnies aériennes nationales ont pu, elles aussi tenir le coup, ce qui montre notre capacité de résilience face à la pandémie de la COVID 19 qui a été la pire que l'humanité ait eu à affronter au cours du dernier siècle, déplore le DG de l'ANAC.

Enfin, avec la campagne de vaccination en cours un peu partout dans le monde, le DG de l'ANAC espère les voir booster la reprise de l'activité du transport aérien au plan international et national pour le reste de l'année 2021. L'ANAC et les autres intervenants du secteur sont déjà préparés à cette reprise progressive ajoute le DG. Un atelier avait été organisé en juillet 2020 avec tous les intervenants dans le secteur du transport aérien national pour valider le plan stratégique de reprise des activités du secteur en Mauritanie dans le contexte de la Covid-19 et un guide sur les mesures de protection et de lutte contre la propagation du virus par voie aérienne a été élaboré par l'ANAC pour l'ensemble des opérateurs et fournisseurs de services aériens. Cette reprise se passe normalement avec la progression même modeste du trafic.

Athié Alassane



Stratégie nationale de sécurité routière :

Réduire de 50% d'ici 2024 le nombre des accidents de la voie publique

■ Med Abderrahmane Ould Mohamed Yehdhih

Construire un réseau routier performant de 6000km constitue indéniablement un acquis économique majeur dont les retombées sont énormes avec au premier rang le désenclavement de toutes les régions du pays, la fluidité des transports et la promotion des échanges commerciaux.

La disponibilité des routes engendre, également, la diminution des coûts de transport des marchandises et des personnes, et permettra l'amélioration des conditions de vie des populations locales, et leur facilite l'accès aux services essentiels de base comme le transport, la santé et l'enseignement.

Pour l'atteinte de tels objectifs, le gouvernement mauritanien a lancé de gros chantiers routiers sur un territoire national immense, d'une distance de 1.130.000 km², dont des zones sablonneuses et montagneuses ainsi que des plaines et des oueds.

Outres leurs multiples avantages socioéconomiques considérables, les routes sont aussi, malheureusement, la principale cause de périr et d'invalidité, à travers les accidents de la voie publique.

les accidents constituent le premier motif de décès à l'échelle mondiale chez les jeunes âgés de 5 à 29 ans.

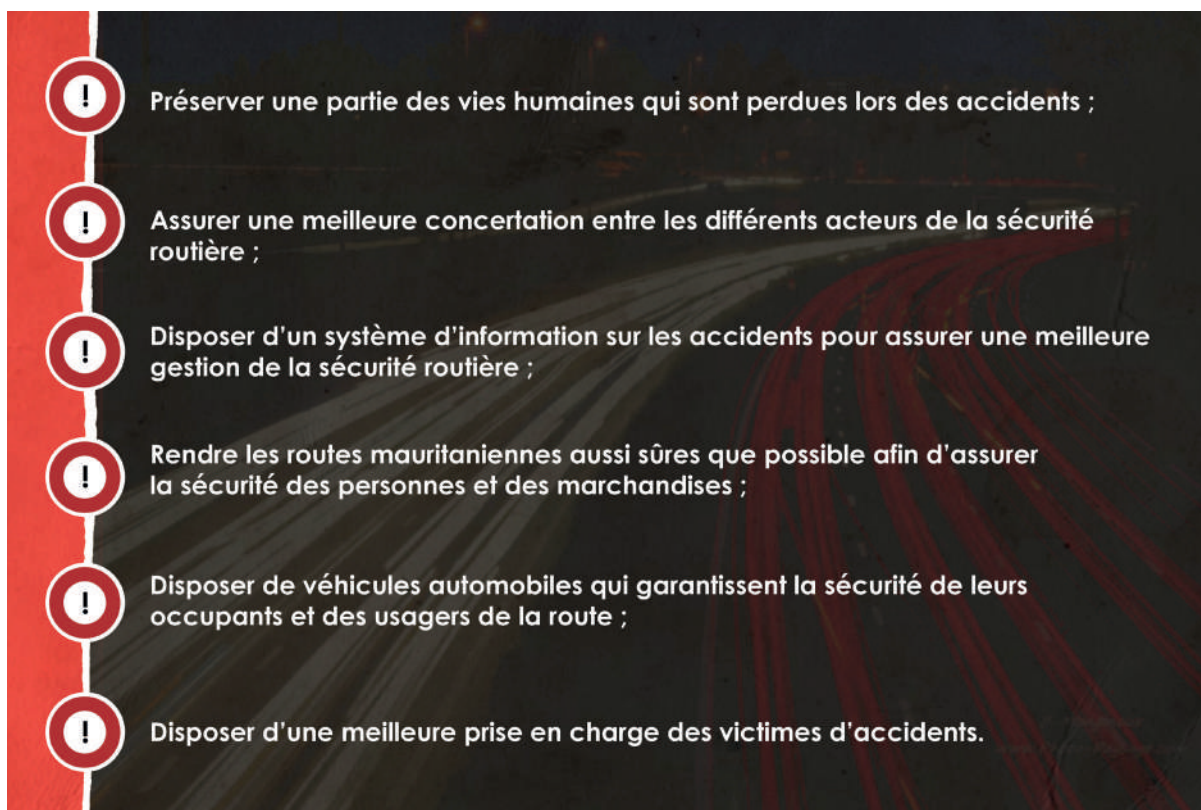
Le nombre de décès et de traumatismes graves occasionnés par les accidents de la route n'a pas hélas, diminué au niveau mondial au cours de la dernière décennie, avec près de 1.3 millions de personnes tuées chaque année.

Le plan mondial pour la deuxième décennie d'actions 2021-2030 pour la sécurité routière se fixe pour objectif de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes d'ici 2030.

En Mauritanie l'amélioration de la sécurité routière constitue est l'une des principales priorités du gouvernement, conformément au programme prioritaire élargi du Président de la République, Monsieur Mohamed Ould Cheikh El Ghazouani.

Pour que les routes soient moins dangereuses et dans le souci de préserver les vies humaines, la Mauritanie a élaboré une ambitieuse stratégie nationale pour la sécurité routière, dont l'objectif est de réduire le nombre des accidents de la route de 50% d'ici 2024.

Plus spécifiquement, la nouvelle Stratégie nationale de Sécurité routière vise l'amélioration des différents aspects de la sécurité routière : Le cadre institutionnel et réglementaire, l'éducation et la sensibilisation, l'état technique des véhicules automobiles, la sécurité des infrastructures routières et la prise en charge des accidentés.

**Pourquoi une stratégie nationale de Sécurité routière?**

Au regard du lourd tribut que paient les populations, surtout en vies humaines et au nombre considérable de blessés et des autres dégâts engendrés par les accidents de la voie publique (AVP), la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité routière cohérente et inclusive devient une priorité nationale. Les statistiques de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) attribuent aux AVP la responsabilité de 1,5 million de décès, annuellement, et de plus de 30 millions de blessés au niveau mondial.

En Mauritanie, la situation est aggravée par un certain nombre de facteurs qui rendent le défi beaucoup plus important.

Il s'agit de la vastitude du pays, de la dégradation du réseau routier et des comportements délictueux des conducteurs.

Les statistiques indiquent que 87% des accidents en Mauritanie sont dus à un facteur humain, d'où la nécessité de mettre l'accent sur la sensibilisation, selon le conseiller technique du ministre de l'Équipement et des Transports en charge du Transport terrestre, M. Mohamed Lemine Ould Cheikh Abdallahi.

Le conseiller s'exprimait, lors d'une rencontre réunissant des conducteurs professionnels, des repré-

sentants des fédérations, des représentants communaux, des membres de la société civile ainsi que des différents démembrements de l'Etat concernés par la question.

M. Cheikh Abdallahi a déclaré, également, que l'application de la stratégie gouvernementale en matière de sécurité routière a permis de diminuer considérablement le nombre de décès et de blessés causés par les accidents.

Il a, enfin, annoncé que son ministère va mettre en œuvre la phase pilote d'un système qui permet à n'importe quel internaute d'identifier les zones dangereuses sur notre réseau routier national.

Des études récemment publiées montrent que 40 % des décès surviennent sur le lieu de l'accident, 30 % durant le transport à l'hôpital, et seulement 30 % après l'arrivée à l'hôpital.

Naturellement, toute prise en charge efficace doit commencer sur le lieu de l'accident et les spécialistes parlent de la « golden hour » (heure d'or), cette première heure après l'accident, qui est jugée déterminante», estiment les responsables sanitaires.

« Conscient de la gravité de la situation, le gouvernement mauritanien a mis en place au mois de novembre 2019, l'ébauche d'un dispositif visant à réduire la morbi-mortalité liée aux AVP », note Dr Abdallahi Abouhabib, directeur de la lutte contre les maladies non transmissibles au ministère de la Santé.



Il ajoute : Cinq mois plus tard, ce dispositif est devenu l'un des volets essentiels du Programme prioritaire du Président de la République (ProPEP). L'aspect lié à la prise en charge des accidents de la voie publique (AVP) est piloté techniquement par la direction de la Lutte contre les maladies non transmissibles au ministère de la Santé, à travers le service des traumatismes et accidents de la voie publique.

D'autres actions sont en perspective pour rendre le trafic routier moins dangereux parmi lesquelles figure la réalisation d'une future autoroute Nouakchott-Boutilimit-Aleg de 260km.

Son étude technique est déjà parachevée. Elle sera réalisée dans le cadre du partenariat privé public (PPP).

Avec toutes ces réalisations routières, la Mauritanie aura réalisé des avancées significatives dans un domaine vital et économiquement porteur, surtout dans un contexte mondial de récession économique et de crise sanitaire Covid-19.

Sous peu de temps son territoire sera un paradis des voyageurs et touristes désireux de vivre des moments agréables dans un paysage attrayant embelli par les montagnes, les dunes de sable dorées, des palmeraies verdoyantes et charmantes, et surtout l'hospitalité généreuse des populations et leur culture riche et diversifiée.

Face à des routes de belle qualité et de forte mobilité, les services concernés au ministère des Transports appellent les usagers à faire preuve de

sagesse, de retenue et de respecter la vitesse de référence fixée à 80km à l'heure.

Les usagers doivent, également, veiller sur l'état des routes, qui nécessitent, comme tout ouvrage, de l'entretien et de la maintenance. Les routes ont une durée de vie limitée dans le temps allant de 15 à 20 ans, suivant les zones et les caractéristiques géographiques.

Principales caractéristiques de la stratégie nationale de Sécurité routière

La stratégie nationale de la sécurité routière se distingue par sa dimension humaine destinée pour l'essentiel à préserver les vies humaines qui périssent suite aux accidents de la voie publique (AVP). Un cordon médical Nouakchott – Aleg, composé de quatre unités de sécurité routière (USR) a été mis en place par le ministère de la santé.

Chaque unité dispose d'une ambulance dotée de tous les équipements nécessaires à la prise en charge des victimes et d'un personnel soignant comprenant deux infirmiers et un chauffeur formés sur les modalités de la prise en charge des victimes des AVP.

«La seconde phase de l'extension du dispositif, qui passe de quatre à douze USR a été rendue possible après l'acquisition de la de huit ambulances (don de la Fondation de la SNIM), dont l'équipement a été complété par le ministère de la Santé. Ces unités sont positionnées sur les deux axes nord

du pays (cinq USR sur l'axe Nouakchott – Nouadhibou, et trois sur l'axe Nouakchott – Zouerate)», selon le directeur de la lutte contre les maladies non transmissibles au ministère de la santé.

S'agissant des perspectives d'avenir, le patron de la lutte contre les maladies non transmissibles évoque une troisième phase du volet sanitaire de la sécurité routière du Programme prioritaire du Président de la République.

Il s'agit de l'extension très importante, en 2021, avec le passage de douze à trente-deux USR, ce qui permettra de couvrir cinq axes principaux du pays : Nouakchott – Nema, Nouakchott – Rosso-Rosso-Bogué-Kaédi-Sélibabi, Nouakchott – Nouadhibou, Nouakchott- Zouerate.

«Notre objectif est d'assurer la couverture de tous les axes routiers du pays avant la fin de l'année 2023, avec un dispositif d'ambulances dotées de matériels et équipements nécessaires, et avec suffisamment de personnels formés et motivés», note le responsable de la Lutte contre les maladies .

Au sujet un nombre croissant des traumatismes dans les campements des orpailleurs dans les zones du Sahara de Tiris Zemmour; zones privées de toute structure sanitaire, le directeur a indiqué que le département de la Santé a accompagné le déplacement des orpailleurs vers Chegatt avec cinq unités SR, et a mis en place un dispositif permanent composé de deux USR.

Il a également déploré l'absence des données statistiques fiables sur les AVP, tout en réaffirmant que le nombre de décès à la suite d'accidents de la voie publique a connu une diminution importante en 2020.

La stratégie nationale de la sécurité routière a une dimension multidisciplinaire. Elle est le fruit d'une concertation englobant plusieurs intervenants comme les ministères de l'Intérieur et de la Décentralisation, de la Défense nationale, de la Santé, de l'Education, de la Justice et de l'Equipement et des Transports ainsi que les organisations de transporteurs œuvrant sous sa tutelle.

Des actions de sensibilisation et de conscientisation, à travers les médias, pour l'amélioration de la communication sur la sécurité routière, intégration de l'éducation à la sécurité routière dans les programmes d'enseignement et l'éducation des enfants non scolarisés à la sécurité routière sont prévues pour la stratégie à moyen terme.



Sur le plan de l'amélioration du cadre institutionnel et réglementaire de la sécurité routière, la stratégie prévoit un certain nombre d'actions, dont figurent le renforcement du contrôle de la répression des infractions, l'amélioration des conditions de travail des conducteurs routiers et la mise en place d'un mécanisme pérenne de financement de la sécurité routière.

Le document propose, également, un certain nombre d'activités pour améliorer l'état technique des véhicules automobiles, de moderniser leur contrôle technique et surtout de réglementer l'importation des véhicules d'occasion.

S'agissant du volet relatif à l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières, la stratégie prévoit des actions permettant d'identifier et de réduire les points noirs d'accident sur les routes, et de contrôler et maîtriser les vitesses pratiquées sur les routes bitumées.

Pour apporter davantage de précisions sur le sujet, le magazine **HORIZONS** a interviewé le directeur de la Prévention et de la Sécurité Routière (DPSR) au ministère de l'Équipement et des Transports, Monsieur Malick Fall, au sujet des données statistiques, des actions phares prévues par la stratégie, des causes des accidents, de l'état des routes nationale et de la vulgarisation du code de la route.

Voici le texte intégral de l'interview du directeur de la prévention et de la sécurité routière :

Réduction notoire des accidents mortels au niveau national depuis le lancement de la stratégie

Horizons : Avez-vous, M. le directeur, des données statistiques sur les décès liés aux accidents de la route à l'échelle nationale ?

Réponses du DPSR : La stratégie nationale de sécurité routière avait prévu la mise en place d'un système de suivi des accidents corporels. C'est ainsi qu'en 2016, un projet de bulletin d'analyse des accidents de la circulation (BAAC) a été initié au sein de l'ancienne direction générale des transports terrestres. Face aux difficultés d'opérationnalisation le projet n'a pas donné les résultats escomptés.

Malgré cela, nous détenons des indicateurs de suivi du secteur des transports : Le nombre d'accidents de la circulation en 2019 était de 5306 et de 6400 en 2020/2021. Ces accidents ont causé la mort de 161 personnes en 2019 et 130 en 2020/2021.

Le nombre total de blessés victimes des accidents routiers est passé de 2205 pour 2019 à 2697 pour 2020/2021.

Il faut noter que l'objectif est de réduire de moitié les chiffres des accidents de la route, avant 2024.

Des équipes du bureau de contrôle routier sont installées dans les carrefours en construction à Nouakchott

Horizons : Quelles sont les actions phares entreprises depuis le lancement de la stratégie en 2020, par le Premier ministre ?

Réponses du DPSR : Dans le cadre de la réorganisation de l'administration interne du Ministère de l'Équipement et des Transports, une direction centrale dénommée direction de la Prévention et de la Sécurité Routière (DPSR) a été créée au mois de mai dernier. Le bureau de contrôle routier (BCR) relevant de cette direction poursuit le travail de sensibilisation et de contrôle routier sur les axes le plus dangereux.

Les équipes du BCR sont, également, installées dans les carrefours en construction à Nouakchott.

D'autres actions d'éducation et de sensibilisation d'envergures, telles que le port de ceinture de sécurité, la limitation de vitesse (plombage de la vitesse à 90km/h), le redéploiement du BAAC, etc. seront prochainement lancées.

Plusieurs départements ministériels interviennent dans la stratégie nationale de sécurité routière

Horizons : Quels sont les différents intervenants dans la stratégie nationale de sécurité routière ?

Réponses du DPSR : Certains ministères interviennent dans la sécurité routière en Mauritanie auxquels il faut ajouter les collectivités locales, dont le conseil régional de Nouakchott, les auto-écoles, les sociétés d'assurance, les



associations de promotion de la sécurité routière et les organisations socioprofessionnelles de transporteurs et de conducteurs :

Il s'agit du Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation, qui intervient à travers la Police Nationale, le Groupement Général de la Sécurité des Routes et la Direction Générale de la Protection Civile.

La Police Nationale effectuent les constats d'accident et assurent le contrôle de la circulation routière. Le Groupement Général de la Sécurité des Routes (GGSR) est chargé, entre autres, d'assurer le contrôle de la réglementation concernant la sécurité routière, la constatation et la répression des infractions relatives à la sécurité routière et au contrôle des documents délivrés en matière de circulation et de transport routier (permis de conduire, vignette, licence, visite technique, assurance).

La Direction Générale de la Protection Civile assure, entre autres, le secours et le transport des accidentés de la voie publique vers les hôpitaux.

Le ministère de la Défense nationale est impliqué, à travers la Gendarmerie nationale, dont brigades de gendarmerie assurent le contrôle de la circulation routière sur les routes nationales, puis constatent les accidents en milieu urbain dans lesquels sont impliqués des militaires ou des véhicules de l'armée, des gendarmes ou des véhicules de gendarmerie, puis tous les accidents corporels et matériels survenus en rase campagne dont ils sont saisis.

Le ministère de la Santé est impliqué à travers les principaux hôpitaux de Nouakchott ainsi que les Centres Hospitaliers Régionaux dans les Wilayas.

Le ministère de l'Éducation nationale et de la Réforme du Secteur éducatif est impliqué, à travers ses représentants au Comité Technique de rédaction des programmes scolaires d'enseignement de la sécurité routière destinés aux enfants de 6 à 12 ans.

Le ministère de l'Emploi et de la Formation Professionnelle est un acteur de la sécurité routière par le rôle que jouent les médias publics et privés dans le cadre de la sensibilisation à la sécurité routière.

Le ministère de la Justice intervient dans la sécurité routière, à travers les Tribunaux dans les procès opposant les parties impliquées dans les accidents de circulation.

Les collectivités locales sont impliquées dans la sécurité routière de par la gestion de la mobilité urbaine qu'elles assurent en élaborant les textes réglementaires relatifs à la circulation.

Les acteurs privés : Ce sont les auto-écoles, les sociétés d'assurance et les associations de sécurité routière.

Les organisations de transporteurs Ils existent plusieurs fédérations de transporteurs, identifiées et répertoriées au Ministère de l'Équipement et des Transports.

Les associations de sécurité routière Ce sont des organismes non gouvernementaux qui œuvrent à l'amélioration de la sécurité routière.



En Mauritanie, la quasi-totalité des accidents de la circulation sont dus au comportement délictueux des conducteurs

Horizons : Quelles sont les principales causes des accidents dans la circulation en Mauritanie ?

Réponses du DPSR : Un accident est le résultat d'un processus générateur d'insécurité. Plusieurs causes qui s'enchaînent, et dont il n'est que l'aboutissement. Par exemple un excès de vitesse, peut être dû à un retard et provoque le non observation de la priorité, qui, à son tour provoque un accident.

Il faut quand même noter que chez nous, la quasi-totalité des accidents de circulation sont liés au comportement des conducteurs.

Si des mesures efficaces de prévention ne sont pas mises en œuvre, il faut s'attendre hélas à un accroissement du nombre d'accidents. Cela du fait de l'insécurité routière, conjuguée à la croissance démographique, à l'urbanisation croissante et à l'augmentation du taux de motorisation.

Un comité technique est déjà désigné pour la rédaction des programmes scolaires d'enseignement de la sécurité routière destinés aux enfants de 6 à 12 ans

Horizons : Ne pensez vous pas que la sécurité routière doit être intégrée dans les programmes scolaires ?

Réponses du DPSR : Un comité technique de rédaction des programmes scolaires d'enseignement de la sécurité routière destinés aux enfants de 6 à 12 ans avait été mis en place. En attendant la mise en œuvre des programmes prévus, il y'a lieu de rappeler que le service des pistes éducatives est chargé de la programmation des établissements scolaires sélectionnés pour la vulgarisation de la prévention et de la sécurité routière. D'autres actions sont en perspectives.

Les routes ne sont pas les seuls responsables des accidents de la voie publique en Mauritanie

Horizons : L'état des routes dans le pays est considéré comme responsable d'une bonne partie des accidents de la route, est ce que cela est vrai ?

Réponses du DPSR : L'état défectueux des routes, l'ensablement des abords des routes, l'absence d'équipements de sécurité sur les routes bitumées, la quasi absence de signalisation sur certaines routes nationales, la divagation des animaux, la proximité des poteaux électriques des chaussées notamment dans les villes traversées par les routes nationales sont des facteurs aggravant de l'insécurité routière du pays.

La nouvelle dynamique insufflée au sein du département de l'Equipeement et des Transports ainsi que la création de l'ETER devraient permettre de juguler cette situation.

Il faut aussi noter que les accidents de nuit sont généralement mortels en raison de l'absence d'éclairage. Le stationnement sans signalisation de véhicules en panne notamment des camions est également source de nombreux accidents graves.

Promouvoir l'information, la sensibilisation et la communication sur la sécurité routière :

Horizons : Le code de la route est peu connu du public. Que comptez-vous faire pour corriger cette situation ?

Réponses du DPSR : La seconde composante de la stratégie nationale de sécurité routière consiste à « Renforcer l'éducation et la sensibilisation à la sécurité routière ». Il est prévu d'introduire, d'éduquer les enfants à la sécurité routière, de promouvoir l'information, la sensibilisation et la communication sur la sécurité routière.

Conformément à cette stratégie nous mènerons des campagnes de sensibilisation multiforme et d'envergure sur le code de la route.

Le Bureau de Contrôle Routier (BCR)

Le Bureau du Contrôle Routier a été créé par Arrêté pris par le Ministre de l'Equipeement et des Transports. Le BCR exerce sous l'autorité de la Direction de la Prévention et de la Sécurité Routière.

Les missions du BCR sont :

Effectuer les missions de contrôle routier et de sensibilisation conformément aux dispositions du décret 2007-006 du 05/01/2007 fixant les modalités d'application de l'ordonnance n°2006 – 0047 du 06 Décembre 2006 portant code de la route ;

Relever les infractions ; dresser les procès verbaux et procéder aux sanctions prévues par les dispositions du code de la route notamment les infractions relatives à la documentation relative à l'organisation des transports terrestres , à l'identification des véhicules et des conducteurs (certificat d'immatriculation , assurance, vignette, permis de conduire etc.), le volume et la charge à l'essieu ;

Le Conseil National de la Sécurité Routière

Le décret N° 2013 – 105 du 18 juin 2013, créant le Conseil National de la Sécurité Routière, stipule en son article 2, que le CNSR, est chargé entre autre de « (i) mettre en place une base de données sur les accidents de la circulation, (ii) de contribuer avec tous les moyens, en particulier les media, à l'éducation du public, (iii) d'améliorer les relations de coopération et (iv) de mettre les moyens matériels et humains à la disposition des services en charge de la sécurité et de la prévention routière...»,

Actions Prioritaires envisagées par la DPSR dans le cadre du Conseil de la Sécurité Routière :

1
2
3
4
5
6
7
8

- Campagne nationale de sensibilisation multiforme sur la sécurité routière,
- Organiser régulièrement les réunions du Comité Technique National de la Sécurité Routière,
- Elaborer une réglementation garantissant la modernisation du système d'immatriculation des véhicules, pour une meilleure identification,
- Elaborer une réglementation pour les motocycles,
- Eduquer/Sensibiliser le public :
 - **étape 1** : formation de agents sensibilisateurs à Nouakchott
 - **2eme étape** : Des équipes déployées dans toutes les moughataa du pays, pour sensibiliser dans les gares routières, les marchés, les associations locales et à travers des émissions de radio locale,
- Audit et reprise en main du BAAC : Dans le cadre de la coopération, recruter un consultant et un personnel dédié au BAAC,
- Acquérir le matériel (Radars, Cônes, GPS, etc.) pour les services en charge de la sécurité routière,
- Formations des agents et renforcement des missions du BCR.

- Assurer le suivi des études de la mise en place et de l'exploitation des stations de pesage mobiles et fixes ;
- Effectuer les campagnes de comptage et d'évaluation du trafic routier au profit de la Direction de la Prévention et de la Sécurité Routière;
- Etablir et transmettre à la Direction de la Prévention et de la Sécurité Routière (DPSR) les statistiques du trafic routier et l'évaluation des zones accidentogènes ;
- Constater les infractions relatives à l'organisation des transports terrestres, à l'identification des véhicules, à la constatation des dommages causés aux voies publiques et à leurs dépendances, ainsi que les infractions relatives aux poids, dimensions des véhicules et autorisations délivrées par les services du Ministère conformément aux dispositions du code de la route et des textes réglementaires y afférant.

Ordonnance 2006-047 du 6 décembre 2006 portant Code de la Route (Dispositions législatives)

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER : Le Code de la Route est constitué de la présente ordonnance et des textes réglementaires y afférents.

ARTICLE 2 : Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule. Toutefois, lorsque le conducteur a agi en qualité de préposé, le tribunal pourra, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail, décider que le paiement des amendes de police prononcées en vertu de la présente ordonnance, ainsi que les frais de justice qui peuvent s'ajouter à ces amendes seront en totalité ou en partie à la charge du commettant.

ARTICLE 3 : Par dérogation aux règles du code pénal, les amendes édictées par la présente ordonnance pour sanctionner les infractions à ses dispositions et à celles des textes pris pour son application sont des amendes contraventionnelles, quel qu'en soit le montant, lorsque la sanction est l'amende.

ARTICLE 4 : Le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est responsable pécuniairement des amendes forfaitaires encourues, prévues par la présente ordonnance, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un événement de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction. Pour un véhicule loué à un tiers, cette responsabilité pèse, avec les mêmes réserves, sur le locataire. Lorsque le certificat d'immatriculation du véhicule est établi au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire incombe, sous les mêmes réserves, au représentant légal de cette personne morale.

ARTICLE 5: Par dérogation aux dispositions ci-dessus, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt du véhicule, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction.

La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas la suspension ou le retrait du permis de conduire ou des points affectés au permis de conduire le cas échéant.

ARTICLE 6: Les véhicules dont la circulation ou le stationnement en infraction aux dispositions de la



présente ordonnance, aux règlements de police ou à la réglementation relative à l'assurance obligatoire des véhicules à moteur, compromet la sécurité ou la réparation des dommages causés aux usagers de la route, la tranquillité ou l'hygiène publique, l'esthétique des sites et des paysages classés, la conservation ou l'utilisation normale des voies ouvertes à la circulation publique et de leurs dépendances, notamment par les véhicules de transport en commun, peuvent, dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres, être immobilisés, mis en fourrière, retirés de la circulation et, le cas échéant, aliénés ou livrés à la destruction.

Indépendamment des mesures prévues à l'alinéa ci-dessus, les véhicules laissés en stationnement en un même point de la voie publique ou ses dépendances pendant une durée excédant sept jours peuvent être mis en fourrière.

ARTICLE 7 : Les véhicules dont l'état ne permet pas la circulation dans les conditions normales de sécurité ne peuvent être retirés de la fourrière que par des réparateurs chargés par le propriétaire d'effectuer des travaux reconnus indispensables. Ils ne peuvent être restitués à leurs propriétaires qu'après vérification de la bonne exécution des travaux. En cas de désaccord sur l'état du véhicule, un expert est désigné dans les conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres. S'il constate que le véhicule n'est pas en état de circuler dans les conditions normales de sécurité, il détermine les travaux à effectuer avant sa remise au propriétaire.

ARTICLE 8 : Les frais d'enlèvement, de garde en fourrière, d'expertise et de vente ou de destruction du véhicule sont à la charge du propriétaire.

ARTICLE 9: Préalablement à la vente de tout véhicule immatriculé, le propriétaire est tenu de remettre à l'acquéreur un certificat datant de moins de trois mois et attestant qu'il n'a pas été fait opposition au transfert du certificat d'immatriculation dudit véhicule en application des dispositions législatives ou réglementaires en vigueur.

CHAPITRE II: INFRACTIONS AUX REGLES CONCERNANT LA CONDUITE DES VEHICULES

ARTICLE 10 : Sera puni d'un emprisonnement de onze jours à trois mois et d'une amende de 6.000 à 40.000 ouguiyas ou de l'une de ces deux peines seulement :

1. tout conducteur d'un véhicule à moteur qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté
2. d'échapper à la responsabilité civile ou pénale qu'il peut avoir encourue ;
3. toute personne qui aura conduit ou tenté de conduire un véhicule alors qu'elle se trouvait sous l'emprise de substances qui sont de nature à réduire les capacités physiques ou mentales du conducteur;

4. 3. toute personne qui aura conduit un véhicule sans être titulaire du permis de conduire valable pour la catégorie du véhicule utilisé ou alors que ce permis ou cette autorisation faisaient l'objet d'une mesure de suspension, de retrait ou d'annulation;

5. 4. toute personne qui, étant propriétaire ou ayant l'usage ou la garde d'un véhicule, l'aura fait ou laissé conduire volontairement ou par négligence par un tiers qu'il savait démunir du permis requis.

ARTICLE 11 : Sera puni des peines prévues au Code pénal, tout conducteur d'un véhicule qui aura fait obstacle à l'immobilisation de celui-ci par un agent habilité à cet effet.

CHAPITRE III : Infractions aux règles concernant l'usage des voies ouvertes à la circulation publique

ARTICLE 12 : Sera puni d'un emprisonnement de onze jours à 6 mois et d'une amende de 4.000 à 100.000 ouguiyas ou de l'une des deux peines seulement, quiconque :

1. aura, en vue d'entraver ou de gêner la circulation et sans autorisation légitime, fait obstacle par un moyen quelconque au passage des véhicules ;
2. aura enfreint sciemment les dispositions légales ou réglementaires visant à conserver et maintenir ouverts à la circulation les voies publiques, les ponts, les bacs et autres ouvrages d'art qui en constituent le prolongement ou s'y trouvent incorporés.

ARTICLE 13 : Seront punis d'un emprisonnement de six mois au moins et d'une amende de 24.000 à 140.000 ouguiyas ou de l'une de ces deux peines seulement, ceux qui auront organisé des courses de véhicules à moteur sans autorisation de l'autorité administrative.

CHAPITRE IV : INFRACTIONS AUX REGLES CONCERNANT LES VEHICULES ET LEUR EQUIPEMENT

ARTICLE 14 : Sera puni d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de 5.000 à 50.000 ouguiyas ou de l'une de ces deux peines seulement sans préjudice des sanctions prévues par le Code des douanes, quiconque aura sciemment conduit un véhicule dont l'orientation ou l'aménagement des phares, lanternes, feux et dispositifs accessoires d'éclairage aura été volontairement modifié de telle sorte que cet éclairage cesse d'être conformes aux dispositifs réglementaires et constitue un danger pour les usagers de la route.

ARTICLE 15 : Est puni d'une amende de 50 000 à 300 000 ouguiyas par véhicule, tout constructeur, concessionnaire, importateur ou propriétaire, de véhicule ou de remorque qui :

- 1) présente à la vente un ou plusieurs véhicules ou remorques non homologués ou non conformes au type homologué ;
- 2) néglige ou refuse de soumettre à l'homologation son ou ses véhicules ou remorques ;
- 3) ayant fait une fausse déclaration à l'homologation des caractéristiques techniques d'un véhicule et notamment le poids total en charge maximum pour lequel le véhicule est construit ou le poids total roulant admissible de l'ensemble de véhicules ou de l'ensemble que l'on peut former à partir de ce véhicule à moteur.

Le tribunal peut ordonner la confiscation du véhicule au profit de l'Etat.

Article 16 : Tout constructeur, concessionnaire automobile, importateur ou propriétaire de véhicule à moteur, négligeant ou refusant de soumettre son

véhicule isolé, ayant subi des transformations des caractéristiques techniques, à une nouvelle homologation, est puni d'une amende de 50 000 à 300 000 ouguiyas. Le tribunal peut ordonner la confiscation du véhicule au profit de l'Etat.

Le véhicule objet de l'infraction est immobilisé et mis en fourrière pour une durée de 7 jours ; sa remise en circulation n'est autorisée qu'après sa mise en conformité à la réglementation en vigueur

ARTICLE 17 : Sera puni d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de 5.000 à 50.000 ouguiyas ou de l'une de ces deux peines seulement sans préjudice des sanctions prévues par le Code des douanes, quiconque :

1. aura sciemment mis en circulation un véhicule à moteur ou remorqué sans être titulaire des autorisations ou pièces administratives exigées pour la circulation de ce véhicule ;
2. aura volontairement fait usage d'une plaque d'immatriculation portant des indications fausses ou supposées telles ou d'autorisation et de pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules qu'il savait fausses, périmées ou annulées;
3. aura fait circuler un véhicule à moteur ou remorqué sans que ce véhicule soit muni des plaques ou des inscriptions exigées par les règlements et qui aura, en outre, sciemment déclaré un numéro, un nom ou un domicile faux ou supposés.

ARTICLE 18 : Sera puni d'un emprisonnement de onze jours à six mois

Et d'une amende de 4.000 à 40.000 ouguiyas ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

1. aura mis ou maintenu en circulation un véhicule à moteur destiné aux transports en commun de personnes, dont l'état général présente un danger manifeste pour les usagers et les passagers et qui n'a pas été soumis à la visite technique dans les délais réglementaires ;
2. aura enfreint les textes réglementant le transport public des personnes et des biens.

Dans les cas prévus aux alinéas ci-dessus, le tribunal pourra prononcer en outre la confiscation du véhicule.

ARTICLE 19 : Peut-être immobilisé, toute automobile, tout vélomoteur ou motocyclette de 100 cm³ de cylindrée et plus qui circule sans que le conducteur et le passager soient coiffés de casques ou munis des équipements obligatoires destinés à garantir leur propre sécurité. Si, dans un délai de soixante-douze (72) heures, le conducteur ou le passager du véhicule n'a pas justifié la cessation de l'infraction, l'immobilisation pourra être transformée en mise en fourrière.

Tout contrevenant aux dispositions du présent article sera puni d'un emprisonnement de onze jours à trois mois et d'une amende de 4.000 à 40.000 ouguiyas ou de l'une de ces deux peines seulement.

MAMY



L'ASECNA :

Fournir les services de la navigation aérienne en toute sécurité

PAR ELY MAGHLAH

L'Agence pour la Sécurité de la navigation aérienne en Afrique et au Madagascar a été créée, avant les indépendances (1959) par la France pour gérer l'espace aérien des colonies d'Outremer.

Après les indépendances, les pays d'Afrique ont tenu à conserver cette institution étant donné l'importance de sa mission dans le cadre de la complémentarité entre ces Etats nouvellement indépendants. A ce titre, ils ont renouvelé la convention de l'ASECNA en 1974 ;

Durant la période écoulée entre 1959 et 1974, les français étaient toujours présents au niveau de l'Agence, dont des pays africains avaient pris en charge la gestion et le fonctionnement de certains services.

A partir de 1974, des directeurs africains ont été désignés à la tête de l'Asecna. Ils sont élus, à la majorité simple, par le Conseil des ministres des 17 pays de l'ASECNA .

Le premier directeur de l'ASECNA, de 1959 à 1974, était un français, il sera remplacé successivement par deux directeurs gabonais, un malgache, un nigérien, un tchadien, un malien et un nigérien qui est actuellement à la tête de l'agence.

Il s'agit d'une agence à caractère internationale et régionale jouissant d'une autonomie financière.

La Convention de création de l'ASECNA a été révisée en 2010. Cette convention s'inspire de la convention de Vienne relative à la diplomatie.

L'agence est une institution publique dans chaque pays, mais avec la particularité d'être la représentation des 17 Etats d'Afrique et de Madagascar.

Assurer le service de la navigation

Selon Sidi Mohamed Sidi Représentant de l'Asecna auprès de la Mauritanie, la mission principale du représentant consiste à « veiller à ce que les services de navigations aérienne s'effectuent dans les meilleures conditions de sécurité ».

Pour assurer cette mission, l'ASECNA a mis à la disposition de ses représentations un ensemble de moyens, dont des ressources humaines, des moyens techniques au sol en plus d'un arsenal procédurier pour permettre de gérer de navigation aérienne conformément aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'OACI élabore les textes organisant l'activité de l'aviation civile, de façon uniforme dans tous les pays. Elle a le pouvoir de contrôle sur l'ASECNA et sur l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC).

L'OACI organise l'espace aérien en secteurs techniques pour mieux assurer la sécurité de la navigation.



gation. A ce titre la représentation de Mauritanie gère, techniquement, des parties de l'espace aérien du Sahara, du Mali et du Niger.

« Le but principal de tout cela est d'assurer le passage en toute sécurité le passage des avions (près de 140 avions par jour) à travers l'espace aérien de la Mauritanie qui comprend 36 lignes avec 39 carrefours », a souligné le représentant.



Et d'ajouter : « Dans l'absence d'une autorité qui prend en charge la régulation de ces espaces et de ce trafic, vous pouvez imaginer les dégâts que cela pourrait provoquer ».

La représentation de l'ASECNA dispose d'un Centre de navigation aérienne qui permet la gestion du mouvement transcontinental des avions.

Elle a également le service d'aérodrome qui prend en charge les avions au moment de l'approche de l'espace aérien mauritanien et de l'atterrissage.

« Un avion doit atterrir et décoller en toute sécurité dans les conditions les plus appropriées », mentionne le représentant.

Pour entrer en communication avec les avions, l'ASECNA dispose des moyens adéquats

En Mauritanie, il y a le Centre régional pour la gestion de la navigation aérienne implanté à Nouakchott, équipé de moyens radars (ADS spatial) avec des écrans qui permettent de visualiser tout avion avec un transpondeur en marche, dans l'espace aérien mauritanien. Les contrôleurs de ce centre travaillent 24 H/24 H.

Parmi les moyens au sol, il y a également les stations de navigation aérienne qui indiquent les azimuts et caps en fonction des destinations aux avions pour le guidage des avions. Elles sont implantées à Nouakchott, Nouadhibou, Zouerate et Néma.

L'ASECNA dispose d'autres moyens de télécommunication de type VHF (émetteurs-récepteurs), dont une station centrale à Nouakchott avec sept stations secondaires, à Néma, Lemgheitty, Tidjikja, Atar, Zouerate, Bir Mogrein, Nouadhibou, Lemreya et Ain Bintily.

Les deux dernières seront mise en place d'ici peu, selon le représentant.



Ces stations permettent de communiquer avec tout avion présent dans l'espace aérien mauritanien.

La représentation dispose d'un système très sophistiqué dit « ADS spatial » acquis par l'ASECNA auprès des USA qui permet de suivre le mouvement des avions en temps réel, a précisé le représentant de l'Asecna. Ce guidage radar permet de faire passer le maximum d'avion en offrant aux compagnies une économie de temps et de moyen avec un minimum de temps de présence dans l'espace aérien, ce qui a un effet écologique grâce à la limitation des rejets de gaz, a-t-il poursuivi.

Des services supports performants

La représentation dispose également de services supports, dont l'administration, les finances, l'IGC(infrastructure), la maintenance(de tous les moyens et équipements).

Du point de vue équipement, l'aéroport Oum-Tounsy fait le double de l'ancien aéroport, dont deux systèmes de guidage par piste(ULS). Il s'agit d'appareils de haute précision, coûteux et fiables, dont la maintenance est couteuse. Leur validation demande la présence d'un avion laboratoire dont l'ASECNA dispose à Dakar et qui procède à la vérification et au contrôle de ces moyens tous les six mois.

L'Agence met en service des équipements GNSS pour la navigation par satellites qui permettent de guider les avions jusqu'à l'atterrissage sans avoir besoin de recourir à d'autres moyens. C'est la procédure conventionnelle GNSS qui permet aux avions d'atterrir en toute sécurité sur les pistes des aéroports.

Incendie, sauvetage et informations

Par ailleurs, nous sommes responsables des services pompiers de l'aéroport et du sauvetage pour cela nous disposons du service de lutte contre incendie (SLI) comprenant des casernes pompier, a mentionné le représentant de l'Asecna.

L'Agence fournit, en permanence, les informations sur l'espace aérien qu'elle met à la disposition de tous les usagers de l'espace aérien avec une mise à jour permanente.

A titre d'exemple si il y a une nouvelle antenne implantée quelque part, il nous revient de la localiser et d'en informer les usagers en plus des informations sur les aéroports et la météorologie.

« Pour assurer une navigation aérienne, vous avez besoin d'équipements (météo, radar, radio, pompier, informations, balisage) fiables, parce qu'il s'agit de vies humaines et d'équipements de grande valeur qui sont mises en jeu », a souligné Sidi Mohamed Sidi.

Nous avons également la mission d'assurer l'alimentation en électricité de l'ensemble des installations sans compter, en premier lieu, sur le réseau local. Notre service ne peut en aucun cas dépendre de tiers, a-t-il dit.

Pour cela, l'ASECNA a construit une centrale pho-



to- voltaïque que les services mettent en marches, la nuit, en se déconnectant du réseau de la Somelec. « Nous disposons également d'une centrale thermique qui sert d'alimentation de secours pour nos installations au sol », a précisé le représentant.

De façon générale, la responsabilité de l'ASECNA, par rapport à l'aéroport, englobe l'éclairage, la navigation aérienne, la lutte contre l'incendie, les informations sur l'espace aérien et l'appui de la navigation aérienne à travers les données météorologiques.

Ressources humaines

Pour mener à bien sa mission, la représentation de l'ASECNA en Mauritanie emploie plus de 300 agents sur les deux sites de Nouakchott et de Nouadhibou.

Le personnel technique jouit d'une formation de base dans les métiers de l'aviation civile et suit régulièrement des formations continues pour la qualification et le maintien de compétences.

Tout le personnel et leurs familles bénéficient d'une assurance maladie internationale et les agents ASECNA sont affiliés à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS).

Responsabilité en cas de problèmes ou de catastrophe

Les problèmes qui peuvent survenir dans la navigation aérienne sont de différentes natures. Ils peuvent comprendre les zones de turbulence, la piraterie ou d'autres situations plus graves.

En cas de présence de pirate, l'ASECNA informe les autorités mauritaniennes tout en maintenant le contact avec le ravisseur jusqu'à l'atterrissage en attendant que la procédure de gestion de crise, dont l'ASECNA est membre, siège pour mandater quelqu'un à afin de négocier.

Parfois, un employé de l'ASECNA peut recevoir ce mandat par réquisition.

Moyens d'alerte

En cas de problème techniques, l'agence dispose de moyens d'alerte qui diffèrent d'un cas à l'autre en fonction de la nature ou de la gravité de la situation.

Si nous estimons que l'avion a fait un retard, nous lançons une INCERFA au Centre de recherche et de sauvetage de l'aviation civile relevant de l'ANAC et de l'Armée de l'Air, a expliqué le représentant. Après 40 minutes, quand nous estimons que l'avion est menacé de panne sèche et qu'il a large-

ment dépassé le temps d'arrivée, nous lançons une DETRESFA, a-t-il ajouté. A ce stade, l'avion a probablement rencontré un grand problème.

En cas d'écrasement, l'ASECNA trace la zone où doit se trouver probablement l'épave qu'elle soumet au Centre de recherche et de sauvetage responsable en définitive de la recherche, du moment qu'il dispose des moyens de coordination au niveau de l'Etat, notamment les services de l'administration, de la sécurité et des populations. Par conséquent, la responsabilité de l'ASECNA s'arrête quand la DETRESFA est lancée.

Autonomie financière

Initialement l'ASECNA était financée par les Etats avec la participation de la France qui en est membre. Mais depuis 1994, elle a pu passer à l'autonomie financière étant donné l'importance des fonds réalisés à partir des taxes de l'aviation civile. Aujourd'hui, les Etats n'apportent plus de contribution pour le fonctionnement de l'agence, par contre, cette dernière paye des participations des pays membres à certaines organisations internationales. Avant la pandémie de la COVID19, l'ASECNA apportait une contribution significative au financement des Agences nationales de l'aviation civile(ANAC), mais la pandémie a réduit, de façon drastique et imprévisible, les entrées en raison de la fermeture des aéroports. « Nous sommes passé de 2500 avions à 500 avions seulement », a souligné le représentant de l'ASECNA en Mauritanie.

« La Compagnie continue à tenir, en dépit des perturbations nées de la pandémie de la COVID19, tous ses engagements grâce à la sagesse du Directeur général, M. Mohamed Moussa, qui est un fils de l'agence où il a pu graver les échelons depuis qu'il était technicien, puis ingénieur jusqu'à en être le DG », a affirmé le représentant de l'ANAC.

C'est a-t-il ajouté, M. Mohamed Moussa qui a pris l'initiative de réaliser la première centrale photovoltaïque pilote en Mauritanie. Depuis qu'il est là, l'ASECNA a investi 26 milliards de FCFA en Mauritanie.

Aujourd'hui, l'ASECNA verse au trésor public annuellement 330 millions d'ouguiyas représentant les salaires des employés, a précisé le représentant.

« De façon simple, on peut dire que la mission de l'ASECNA en Mauritanie consiste à fournir les services de la navigation aérienne en toute sécurité aux avions qui atterrissent en Mauritanie ou qui transitent par l'espace aérien de ce pays », a-t-il conclu.

L'Autorité de Régulation et d'Organisation du Transport Routier :

Organiser et agir pour un avenir meilleur

L'Autorité de Régulation et d'Organisation du Transport Routier (AROTR) a été créée en 2011, par la loi 031-2011 du 5 juillet 2011 dans la perspective de mettre en application la vision de l'Etat mauritanien en matière d'organisation de ce secteur vital. Elle relève de la tutelle du Ministère des transports. Auparavant l'organisation et la gestion du transport routier était une affaire de fédérations de transporteurs.

En 2005, des journées de concertations avaient été organisées autour de la situation du transport routier dans le pays.

A l'issue de ces journées des recommandations ont été émises, dont notamment la création d'un organe étatique qui devra prendre en charge l'organisation et la gestion de tout le transport.

Cette recommandation sera satisfaite, plus tard, avec la création de l'Autorité de régulation du transport routier en 2011.

L'institution naissante a pris en charge le rôle d'interface entre l'Etat et les syndicats professionnels des transports, ainsi l'organisation des transports terrestres dans le pays.

Même si elle a été créée par un texte réglementaire en 2011, son travail effectif n'a commencé sur le terrain qu'en avril 2012.

Qu'il s'agisse du transport interurbain, urbain ou international, tous ces domaines ont été soumis à des règles d'organisation bien définies depuis la mise en place de l'AROTR.

Entrée en action

L'année 2011 ayant été consacrée à la mise en place du cadre juridique indispensable pour le fonctionnement de l'Autorité de régulation des transports, laquelle a, d'abord commencé à travailler à Nouakchott, Nouadhibou et Rosso.

Il a fallu attendre l'année 2013 pour procéder à l'ouverture de sections dans les différentes capitales des wilayas du pays.

Selon Mohamed Mahmoud Ould Lemrabott, Directeur du transport urbain, Elle est aujourd'hui représentée dans toutes les chefs-lieux des wilayas et des moughatas couvertes par le réseau routier et dispose également de bureaux au niveau de tous les points de passages frontaliers terrestres.

« Cette institution fonctionne grâce à des fonds issues d'autofinancement. L'existence de ces ressources a été rendue possible par la perception de taxes payées par les transporteurs », a affirmé le directeur des transports urbains.

Les recettes de l'Autorité de Régulation et d'Organisation du Transport Terrestre sont réparties comme suit :

- 50% pour l'autorité de régulation
- 30% sont alloués à la contribution de l'Autorité à la Caisse de l'entretien routier
- 15 pour cent l'appui de la réforme du secteur



-5% alloués aux intervenants (GGSR, Police, Gendarmerie)

Etat des lieux

Avant la création de cette institution, un désordre monumental régnait dans toutes les activités du transport terrestre, notamment le transport urbain

Aucune institution ne se chargeait de la gestion du transport terrestre qui était entre les mains de fédération ou de syndicats s'il n'est pas à la merci de particuliers.

Le désordre régnait partout ; tant sur le plan organisationnel que sur celui du comportement des usagers et des propriétaires des moyens de transport.

Le transport ne se résume pas seulement à l'activité elle-même, mais il s'agit plutôt d'un secteur vaste qui absorbe une main d'œuvre issue des couches les plus fragiles de la société.

Aussi, le transport terrestre contribue, de façon considérable, à alimenter le trésor public à travers les taxes payées par les transporteurs.

Ce secteur contribue également à la sécurité de façon générale, du moment que son organisation permet fréquemment de mettre à jour des actes criminels, notamment les trafics de tous genres. Il permet également de suivre et de localiser les déplacements de personnes soupçonnées de crimes, du moment que tous les détails de cette activité sont enregistrés et répertoriés.

L'organisation de transport terrestre se base essentiellement sur les gares publiques ou privées où se font les départs et les arrivées.



qui était presque envahi par des ressortissants étrangers. Il n'y avait ni des infrastructures de base fiables, ni un cadre juridique ou organisationnel auquel on pouvait se référer.





Nous comptons, très prochainement, construire une gare centrale où tous les transporteurs seront regroupés, le terrain qui devra accueillir cette structure est déjà acquis.

Il convient, ici de souligner que le comportement des individus est très important pour la réussite de toute organisation. Le voyageur doit éviter de prendre un moyen de transport inconnu rencontré sur une place inappropriée pour se mettre en sécurité. Si le degré d'éveil du citoyen reste à la traîne, aucune loi ne pourra être appliquée.

Dans l'absence des infrastructures adéquates, des gares improvisées fleurissent dans tous les quartiers de la capitale. Il y a plus de 95 gares (communément appelées garage) de transports urbains (taxi tout droit) qui se trouvent à Nouakchott.

Ces gares concernent aussi bien l'Autorité de régulations du transport terrestre, dans la partie organisation (définition des propriétaires, des syndicats, du billet et de l'axe), la commune qui autorise l'implantation sur telle ou telle place et la police qui prend en charge la protection de l'activité.

Nous avons une base de données mise à jour en permanence, où sont enregistrées toutes les informations sur les gares, les propriétaires de voitures, les axes, le billet et bien d'autres détails.

Encadrer les fédérations en vue de l'intérêt public

Parmi les principaux objectifs de cette institution figurait l'encadrement des fédérations qui étaient présentes dans le domaine pour les soumettre à un cadre organisé avec un rendement pour le service public à travers le rôle d'interface avec l'Etat et l'emploi des responsables de ces entités.

Cela a permis de garantir la fluidité du trafic terrestre tout en respectant le caractère libéral de cette activité.

Les sociétés de transport choisissent initialement leurs destinations ou axe, nous déterminons, de commun accord le billet et nous veillons au respect de ces engagements pour répondre à un souci permanent d'organisation et de traçabilité. « Il

est important de savoir que tout cela n'existait pas avant la mise en place de l'autorité de régulation des transports terrestres », a souligné le directeur du transport urbain.

Nous avons, cherché, en 2014 à adopter les couleurs spécifiques pour les véhicules de transport urbain et imposer le renouvellement du parc, mais les acteurs du secteur se sont chargés de la question.

Une étude est actuellement en cours pour mettre à jour un système d'identification qui permettra de distinguer chaque véhicule, en fonction du genre de transport pratiqué (urbain, axe, interurbain, etc...)

Transport par applications

Le transport dit « par application » est un phénomène moderne que connaissent plusieurs pays. Il a la caractéristique de ne pas suivre l'ordre ou une organisation donnée. Mais il peut tout de même contribuer à créer une concurrence en matière de qualité du service.

Les sociétés de ce genre sont apparues en Mauritanie à partir de 2018 pour atteindre une dizaine, dont seulement trois continuent à exercer leur activité. Il s'agit de sociétés naissantes qui ne jouissent pas encore d'autorisation et qui utilisent des voitures personnelles pour exercer le transport urbain.

Nous les avons appelés pour les inciter à s'organiser afin qu'on puisse leur trouver un cadre juridique adéquat pour leur activité.

Le constat que nous faisons est qu'il s'agit d'un service de transport de qualité qui contribue à réduire le chômage tout en étant fiable sur le plan sécuritaire. Les éliminer, immédiatement, ne contribue, ni à l'intérêt public, ni à celui du citoyen.

Etant donné qu'il est impossible de les gérer par les mêmes textes que le transport classique, nous les incitons à produire une vision et à nous approcher pour que, ensemble, on puisse travailler à mettre en place le cadre organisationnel adéquat pour leur activité.

Des réalisations de taille

Parmi les principales réalisations accomplies par l'Autorité de Régulation du Transport Routier figure la mise en place du cadre juridique et organisationnel adéquat pour la gestion du transport

terrestre sur toute l'étendue du territoire national.

L'AROTR a réussi à intégrer, dans un cadre organisationnel au service du secteur public, toutes les fédérations de transports qui existaient avant sa création.

La réalisation, sur ses propres ressources, d'importantes infrastructures de base dont une gare de transport complète dans la wilaya de Nouakchott Sud, une gare de transport complète dans la wilaya de l'Inchri, précisément à Akjoujt, construction de bureaux de gare au PK55 de Nouadhibou et la réalisation d'une gare de transport complète à Gogui.

Parmi ces réalisations, on peut également citer la réhabilitation des gares routières qui étaient gérées par les communes jusqu'à leur réception par l'Autorité (Rosso, Tintane, Sélibaby, Kaédi, Boutlimitt, Aioune...)

L'AROTR a apporté sa participation à l'organisation du transport urbain à Nouakchott et mis en place une base de données importante concernant tous les détails liés à cette activité.

Sur le plan social, elle a contribué à résorber le chômage à travers la création de 700 emplois, dont des cadres, des permanents et de non-permanents

Encore des objectifs à réaliser...

L'AROTR entend multiplier ses activités au cours de cette année, notamment par la construction, à Nouakchott, d'une grande gare de transport routier regroupant tous les acteurs du transport terrestre en plus de son propre siège.

La construction d'une gare principale à Nouadhibou (appel d'offre déjà lancé), le renouvellement du parc automobile sur financement de l'Etat, la révision des textes juridiques, l'Organisation et la construction de parking ou d'aires de stationnement pour mieux assurer la fluidité du trafic figurent également parmi les objectifs à réaliser par l'AROTR. En effet, notre institution vise, globalement à mettre en application la vision de l'Etat en matière de transport routier, a conclu le directeur des transports urbains.

Par ELY MAGHLAH

Transports Terrestres :

Un service de proximité efficace et fiable

Pour moderniser et rendre plus efficace et plus accessible, le transport terrestre, les autoritaires de tutelle en application des engagements électoraux de « Taahoudati » du Président de la République M. Mohamed Ould Cheikh El Ghazouani ont mis en œuvre des mesures énergiques de relance du secteur. Les premiers fruits de cette orientation : les cartes grises déjà biométriques et les permis de conduire seront biométriques dans quelques mois. 4628 demandes de permis de conduire sont enregistrées et un accès rapide aux documents (permis de conduire, carte grise, autorisation transports et délivrance... est constaté du fait de l'introduction du service Khadamaty. Au niveau du transport public, la

STP (Société de Transport Public) ; une année de mise en exécution dudit PSD-Horizon-2023 (Plan Stratégique de Développement), montre l'atteinte des objectifs ciblés en termes du kilométrage parcouru, de voyageurs transportés et de résultats financiers et un grand effort en faveur de la visibilité du service, de sa régularité et sa continuité a été observé sur les principales lignes, à travers l'augmentation des poteaux d'arrêts et l'intensification de l'offre. Selon le directeur des transports terrestres, M. Mohamed Mahmoud Lemrabott, un grand pas vient d'être franchi vers la modernisation du secteur et le rapprochement de ses services au citoyen.

Dossier réalisé par: Sidi Moustapha Bellali et Samba Mamadou Gueye



la direction des transports terrestres, a-t-il expliqué, est une direction centrale au ministère de l'équipement et des transports, elle a essentiellement pour attributions la définition et l'exécution des politiques et stratégies nationales en matière des transports terrestres, la délivrance et le renouvellement du permis de conduire, l'autorisation de transport, l'établissement des certificats d'immatriculation des véhicules automobiles en coopération avec l'Agence Nationale du Registre des Populations et des Titres Sécurisés (ANRPTS) qui produit les titres.

Les cartes grises biométriques sécurisées aussi sont produites par l'ANRPTS et le permis de

conduire sera biométrique dans quelque mois. Les informations de ces titres après la validation du directeur des transports terrestres sont transférées à l'ANRPTS via un réseau sécurisé pour la production des titres sécurisés.

D'autre part la direction des transports terrestres est essentiellement concernée pour les services suivant : préparer, construire les documents de permis de conduire, les autorisations de transports terrestres et les immatriculations des véhicules personnelles ou officielles. Il a indiqué qu'auparavant les documents qui parviennent à la direction des transports terrestres n'étaient pas du tout sécurisés. Aujourd'hui avec les nouvelles mesures prises par les

pouvoirs publics, tous les documents qui sont enregistrés au niveau de la direction sont informatisés et sécurisés.

« D'ailleurs la direction est en coopération avec l'Agence Nationale du Registre des Populations et des Titres Sécurisés (ANRPTS), le producteur des titres. Nous avons mis en place un nouveau système en parfaite liaison avec la douane Nationale et l'ANRPTS pour traiter les dossiers qui nous concernent.

S'agissant des services de la carte grise nous avons des archives de chaque voiture depuis l'indépendance à nos jours. Ces archives jouent un rôle très important et nous aident à donner des informations pour accéder à l'origine de toutes les voitures qui entrent dans notre pays et nous facilitent la tâche pour régler certains litiges entre propriétaires de véhicules.

Toutefois, il convient d'insister sur deux points essentiels pour l'immatriculation : en effet, il existe un réseau qui nous lie entre la douane et l'ANRPTS pour sécuriser l'information elle-même et les documents eux-mêmes. Pour les permis de conduire beaucoup de choses ont changé depuis l'avènement des autorités actuelles. Un site internet en ligne a été créé par la direction pour permettre aux gens de s'inscrire et déposer leurs candidatures à distance au lieu de rester toute une journée à faire le rang. Ensuite vous avez votre date de suivi d'inscription pour obtenir un rendez-vous avec un code et poursuivre le processus. Une commission est sur place pour superviser le déroulement du concours avec la présence physique de la personne et sa pièce d'identité qui sera enregistrée automatiquement et sécurisée avec un programme pour vérifier les données du candidat. Dès que la commission finit son travail de validation elle nous envoie directement les résultats. Cette nouvelle application rentre dans le cadre de la modernisation du secteur des transports terrestres et nous facilite la tâche pour libérer le plus rapidement possible les admis au concours.





« Sur instruction du premier ministre, Monsieur Mohamed Ould Bilal, le ministre de l'Équipement et des Transports, Monsieur Mohamedou Ahmedou M'haimid a donné de nouvelles procédures informatisées pour le concours du permis de conduire. On peut dire qu'un grand pas est réalisé dans le domaine des concours pour l'obtention du permis de conduire avec une nouvelle application qui est mise en place et ne reste que la production du permis de conduire qui sera biométrique dans quelque mois. Pour ce qui est du déroulement des procédures administratives des documents de transport (permis de conduire, certificat d'immatriculation). Je donne ici un exemple pour les permis de conduire. Aujourd'hui pour déposer sa candidature au concours il suffit de consulter le site en ligne que je viens d'évoquer et vous avez votre code de suivi jusqu'au rendez-vous donné et vous participez au concours sans aucun problème ni déplacements inutiles. Ensuite vous passer à l'examen. Une fois finit la direction vas faire son travail d'approbation pour l'enregistrement des dossiers et sa sécurisation. Les

candidats déclarés admis vont passer au guichet de paiement pour recevoir leurs documents bien enregistrés et sauvegardés dans les archivages numériques.

Le Programme "Khadamaty"

Le programme "Khadamaty" a été officiellement lancé au niveau national en 2021, par notre tutelle, le ministère de l'équipement et des transports terrestres, à partir de la direction des transports terrestres. Le programme Kadamaty vise le rapprochement effectif de l'administration du citoyen, à travers la simplification des procédures permettant d'accéder aux services en temps et lieu voulu.

Vous savez que ce programme vise la modernisation de l'administration par l'accès rapide aux documents : permis de conduire, carte grise, autorisation transports dont la délivrance s'effectue désormais par un message convoquant le propriétaire après le parachèvement des procédures.

Donc il s'agit d'une réforme intéressante de l'administration qui concrétise les engagements du Président de la République, Son Excellence Monsieur

Mohamed Ould Cheikh El Ghazouani, notamment le volet relatif à la construction d'un Etat moderne et des institutions fortes. Cependant, il faut retenir 3 choses : le rapprochement du service aux citoyens, l'organisation du fil de rang pour accéder aux différents services et mettre à l'aise les citoyens dans une salle d'attente bien confortable en attendant leurs services.

Il existe 8 guichets de khadamaty au niveau de la direction des transports terrestres au service des citoyens et chaque guichet est représenté par une personne de Khadamaty qui traite les dossiers et vous avez un rendez-vous très proche.

Mieux encore, il existe un guichet de Khadamaty pour les réclamations et les informations sans oublier bien sûr le guichet du trésor destiné à faciliter le paiement. Chaque guichet réceptionne environ 80 dossiers par jour.

Le titre sécurisé

La carte d'immatriculation des véhicules (dite carte grise) contient toutes les informations relatives au véhicule et au propriétaire. Les données du véhicule et son propriétaire sont sécurisés au niveau de l'Agence Nationale du Registre des Populations et des Titres Sécurisés. Le permis de conduire, quant à lui, sera biométrique dans quelque mois. La carte est fabriquée en polycarbonate et comporte une puce électronique dans laquelle sont intégrées toutes les données relatives au véhicule et au propriétaire. Les données sont gravées sur cette carte par le laser ce qui la met à l'abri de toute falsification et usage frauduleux.

Pour ce qui est du nombre de demande de permis de conduire nous avons 4628 au total entre l'année 2020-2021, 10.808 de nouvelles immatriculations à travers les 12 régions du pays, et 11.108 matricules de véhicules en 2021. Concernant les autorisations de transport nous avons délivré 9 autorisations de transports en 2020 et 2 autorisations en 2021.



La STP :

Une société publique pour un transport urbain régulier et accessible

La Société de Transport Public (STP) assure un transport urbain collectif, à tarif social, essentiellement pour la population de Nouakchott. Actuellement le réseau de la Société comporte 37 lignes d'une longueur totale de 421 Km, desservant l'ensemble de la zone urbaine de Nouakchott. Le parc exploitable est de 147 bus dont 29 articulés. La Société transporte quotidiennement, en moyenne 40 000 passagers et ses bus parcourent 12300 kilomètres environ. Ce sont là quelques éléments du bilan que nous a dressé la directrice générale de la Société de Transport Public (STP), Mme. Mariem Mint El Mouvid El Hacem, après avoir présenté l'institution de service public qu'elle dirige.

« Le décret n°2010-046 du 1er mars 2010, portant création de la STP, lui assigne comme mission principale, d'assurer le transport de voyageurs sur l'ensemble du territoire national ».

Pour assurer sa mission de manière durable, la STP a élaboré un Plan Stratégique de Développement (PSD), qui définit la vision et les orientations stratégiques à moyen terme de la Société et qui constitue une feuille de route détaillée des réformes institutionnelles à engager, des actions à mener et des financements à mobiliser pour faire de la STP, un outil de développement d'un transport urbain collectif régulier, fiable et accessible à la majorité des usagers urbains. Ce plan devra permettre à la Société de transporter 48,8 Millions de voyageurs et de produire 21 000 000 km, sur la période 2019/2024, dont onze (11) millions pour la seule année 2024. La durée globale du PDS-Horizon-2024 a été fixée à 6 ans repartis en deux plans triennaux.

- Le premier plan triennal 2019-2021, doit permettre à la STP de consolider les acquis techniques, financiers et d'ordre organisationnel des années précédentes, de moderniser l'outil de gestion, de développer une offre adaptée de transport par bus qui soit régulière, continue, fiable et sûre.

- Le deuxième plan triennal 2022-2024, vise principalement à redéployer le système de transport par bus autour d'une ligne de Transport en Commun



sur Site Propre (TCSP) qui soit la mieux adaptée en termes d'infrastructures et de coûts, conformément à la vision et à la volonté politique en faveur de différents choix (BRT/BHSN, TRAMWAY, etc.). Le bilan de mise en exécution de deux années et demie du PSD-Horizon-2024, montre l'atteinte des objectifs relatifs à l'amélioration et à l'extension de l'offre. En effet, sur le premier trimestre de 2021 l'offre a été en hausse de 38%, 52% et 180 % respectivement par rapport à 2020, 2019 et 2018.

L'offre de la STP à Nouakchott couvre trois (3) sous-réseaux : l'urbain, l'urbain rapide (minibus) et celui du nouveau complexe universitaire.

Le réseau urbain : ce réseau dessert l'ensemble de la zone urbaine de Nouakchott et il s'organise autour de lignes structurantes, au départ des périphériques de la ville sur les grands axes vers le centre-ville avec des fréquences en Heures de Pointes de 7 à 10 minutes et une offre sur les heures creuses adaptées à la demande. Des lignes de rabattement vers les lignes structurantes qui font de la desserte fine des quartiers populaires de la ville. Des lignes express avec peu d'arrêts entre le centre-ville et le périphérique, et qui sont en service le matin et le soir. L'amplitude du service est de quinze heures et demi (de 6h00 à 21h30) du lundi au samedi (inclus) et de 7h à 20h30 le dimanche.

Le réseau urbain rapide (minibus) : ce réseau de lignes directes et rapides en minibus, permet notamment la desserte du Centre National de Cardiologie (CNC), situé à l'extrémité Nord de la ville, et du quartier de Tenweich, extrême est et d'autres

centres d'intérêt de la ville.

Le Réseau desservant le complexe universitaire : ce réseau est destiné à desservir le nouvel complexe universitaire situé sur la route NDB. Le matériel utilisé sur ce réseau est composé de bus articulés d'une capacité de 155 places et de bus standards d'une capacité entre 123 à 100 places. Les étudiants bénéficient d'un tarif réduit sur ce réseau, de 5 MRU quel que soit la longueur du trajet, des abonnements à 1 550 MRU pour l'année universitaire leurs sont également proposés. La longueur moyenne d'un trajet sur ce réseau est de 16 Km.

L'antenne de Rosso propose un service essentiellement dédié aux étudiants de l'école de santé, aux employés du Centre Hospitalier (7 km au nord du centre-ville de Rosso) et à la population du Pk7. Ces bus desservent aussi Garack à partir du centre-ville (1 à 2 voyages le matin et le soir). Le nombre de voyageurs avoisine les 400 passagers par jour et 2 à 3 bus sont dédiés à ce service.

Le développement et l'amélioration de la qualité du service sont tributaires, de la réforme du cadre de mobilité urbaine qui permettra, d'une part une meilleure intégration des différents modes de transports, une coordination entre les acteurs et une meilleure prise en compte des spécificités du transport collectif par bus d'autre part. Elle permettra aussi le développement du mobilier et infrastructures urbains (couloirs-bus, encoches, gares de stationnement) qui sont essentiels pour la visibilité, la performance et l'accessibilité d'un réseau de transport urbain.



Mauritania Airlines :

Un outil de souveraineté d'intérêt national

Symbole de souveraineté nationale ; la compagnie Mauritania Airlines exploite six avions au total, dont trois Boeings : un 737-700, un 737-800, et un 737-MAX 8 et trois Embraers : deux ERJ 175 et un ERJ 145. Elle emploie environ 247 personnes dont 134 qui sont employés dans les domaines des opérations en vol (83 agents) et des opérations au sol (51 agents). L'exploitation de la compagnie couvre un réseau régional ouest africain dynamique et assure des liaisons régulières vers des destinations maghrébines et européennes.

Symbole de souveraineté nationale, Mauritania Airlines International (MAIL International) est une société nationale à capitaux publics, créée par le décret n° 169-2009 du 03 mai 2009 et dont le siège social est à Nouakchott. En créant la compagnie, les pouvoirs publics ont souhaité doter le pays d'un outil de souveraineté remplissant les missions d'intérêt national et palliant au déficit existant dans le secteur du transport aérien.

Au démarrage des activités en 2011, Mauritania Airlines disposait d'une flotte composée de 3 Boeing 737 (deux 500 et un 700). Le premier vol commercial eut lieu le 10 Mai 2011.

Fiche identitaire:

Le capital social de la compagnie est de 2,099 milliards d'Ouguiyas MRU, réparti comme suit:

Le Personnel

Mauritania Airlines emploie environ 247 personnes dont 134 qui sont employés dans les domaines des opérations en vol (83 agents) et des opérations au sol (51 agents).

Les activités de la compagnie :

L'activité principale de la compagnie est axée sur le transport des passagers en offrant aux citoyens des possibilités de voyage sûres, fiables et à prix défiant toute concurrence. Toutefois la compagnie assure également le transport de fret et mène une activité d'affrètement et d'assistance aéroportuaire aux aéroports domestiques.

La flotte :

Mauritania Airlines exploite six avions au total, dont trois Boeings : un 737-700, un 737-800, et un 737-MAX 8 (remise en service en cours après immobilisation depuis mars 2019), et trois Embraers :

deux ERJ 175 et un ERJ 145.

Le « 737-800 » et 737-800 MAX ont été acquis en état neufs de la firme Boeing respectivement au mois de Novembre 2016 et décembre 2017 dans le cadre de la modernisation de la flotte. Dans ce même cadre la compagnie a réceptionné deux Embraers EJR 175 au mois de mars et d'avril 2019 acquis directement auprès du constructeur.

Destinations :

L'exploitation de la compagnie couvre un réseau régional ouest africain dynamique et assure des liaisons régulières vers des destinations maghrébines et européennes.

Sur le plan domestique :

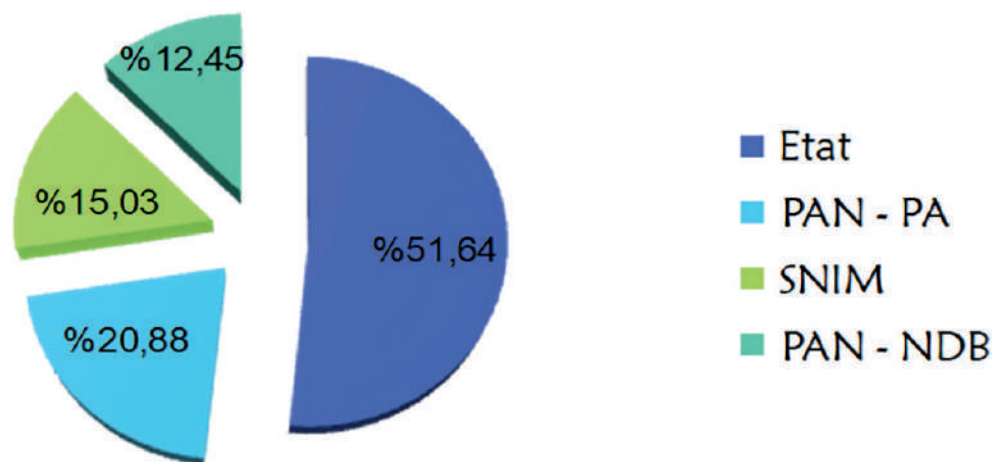
Mauritania Airlines dessert les villes de Nouadhibou, de Zouerate et de Néma.

Sur le plan régional et international :

La compagnie dessert : Dakar (Sénégal), Conakry (Guinée), Bamako (Mali), Abidjan (Côte d'Ivoire), Cotonou (Benin), Libreville (Gabon), Pointe-Noire et Brazzaville (Congo), Las Palmas de Gran Canaria (Espagne), Casablanca (Maroc) et Tunis (Tunisie)

Indicateurs

Statistiques de passagers transportés et de recettes réalisées au 1er trimestre 2021 comparées à la même période de l'année précédente.

Parts des actionnaires

Sidi Moustapha Ould BELLALI

Sociétés privées de transport :

Des acteurs du secteur expriment leurs doléances



Dans le contexte de la crise de la covid 19 et ses conséquences négatives sur les activités des sociétés de transport, des acteurs du secteur nous ont relaté les conséquences de cette crise sur la marche de leur entreprise et ont appelé les décideurs à appuyer les sociétés de transport public pour leur permettre de sortir de cette mauvaise passe.

Ely Cheikh Ould Ahmed Wahena, directeur de Wahena Transport

« Nous subissons beaucoup de blocages »

C'est pour moi une opportunité inattendue de m'exprimer dans les colonnes du quotidien de service public, une tribune idéale de transmission de nos doléances aux décideurs. Notre secteur a besoin d'être relancé. En effet il y a énormément de blocages aussi bien au niveau des trajets de voyage qu'au niveau du ministère. Nous avons toujours fait des réclamations et des propositions de solutions qui n'ont abouti à rien.

S'agissant de l'autorité de régulation des transports, elle ne nous donne pas du tout satisfaction en ce sens que beaucoup de règlements n'existent que sur le papier et n'ont par conséquent aucun début d'application.

Sur le plan du personnel, nous avons toujours recommandé de ne recruter que des chauffeurs diplômés qui ont un niveau suffisant leur permettant d'assimiler les codes et normes de sécurité. La conjoncture engendrée par la pandémie est très difficile mais nous déployons beaucoup d'efforts pour maintenir notre personnel.

Ahmedou Ould Ahmed Dahan Hanchy de Teyssir – voyages

« Nous attendons beaucoup de l'Etat pour endiguer les contrecoups de la covid 19 sur nos activités. »

J'appartiens à une famille qui est dans le secteur du transport depuis les années 80 et en 2010 nous avons décidé de monter une agence de transport qui dessert essentiellement le Nord du pays, notamment des villes comme Atar, Zouerate, Akjoujt, Chinguetti, Ouadane, Benichab....

Nous faisons de notre mieux pour garantir aux pas-

sagers le maximum de confort, de convivialité, de sécurité... nous respectons scrupuleusement les règles édictées par le Ministère des transports en particulier l'autorité de régulation. Je signale toutefois que la pandémie du Covid 19 a beaucoup freiné nos activités et nous a mis dans une situation économique difficilement tenable. C'est pourquoi nous attendons beaucoup de l'Etat pour endiguer les contrecoups de la covid 19 sur nos activités.

M. Mohamed Ould Sleimane directeur de Salima voyages, membre du bureau exécutif de la FNT

« Le plus dur fut l'arrêt total de nos activités. »

La pandémie de la covid 19 nous a éprouvés à trois niveaux mais le plus dur était l'arrêt total des nos activités au moment où on avait des charges fixes et les salaires du personnel. Ensuite le redémarrage de l'établissement et l'atteinte d'un niveau d'activité rentable fut difficile. La troisième contrainte réside dans les mesures sanitaires imposées par les autorités pour faire face au fléau. Notamment les couvre-feux qui impactent négativement nos activités. Tout ceci nous a causé un certain manque à gagner du à la baisse de revenus.

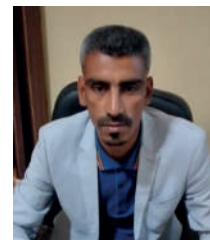
A la demande de l'Etat, nous avons donné nos doléances pour sortir de cette conjoncture mais jusqu'à présent rien n'a été fait. Nos revendications ont porté sur des appuis sous forme d'aide ou simplement de prêts. Nous comptons beaucoup sur la guetna et les vacances d'été pour renflouer davantage nos caisses car on en a besoin vu la conjoncture. S'agissant du pourcentage des femmes dans notre boîte nous avons atteint le chiffre record de 40 pour cent. Ce qui n'est pas mal à mon avis. Je termine en lançant un appel aux autorités pour les exhorter à veiller davantage sur la sécurité en renforçant le dispositif de veille dans nos routes.

Yeslim Abdoullahi Leil, directeur général de la SONEF

« Les autorités ne doivent pas perdre

de vue que nous avons des charges fixes incompressibles»

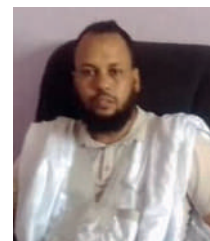
Vous savez que la covid 19 a créé une crise à impacts négatifs plus catastrophiques sur le plan économique que sur le plan sanitaire. En notre qualité de société de transport, nous avons été frappés de plein fouet et toutes nos activités ont connu un arrêt total. Mais nous avons pu in-



extremis conserver notre personnel qui était payé sous forme d'aide sociale autrement dit notre société n'a fait aucune compression. Cependant les autorités publiques ne doivent pas perdre de vue que nous travaillons avec un matériel amortissable et nos assurances ont elles aussi un échéancier bien précis et nous avons des charges fixes de loyer à honorer. Ce qui fait qu'un arrêt des nos activités conduit à coup sûr à la faillite.

Tah Ould Abed Souleymane de Salama voyages
« Pour des raisons sociales, nous avons maintenu notre personnel »

Comme vous le savez, la conjoncture induite par la pandémie du covid19 a été très difficile pour tous les établissements et entreprises de transport. Mais en dépit du fait nous avons eu des périodes d'inactivités, nous avons pu malgré tout dépasser cette situation.



S'agissant de l'appui éventuel de l'Etat, je tiens à souligner avant tout que l'Etat lui-même était en difficulté. Des mesures ont été prises pour notre secteur mais on s'attendait à une exonération ou une révision à la baisse de l'assiette des impôts des sociétés de transport privés ou à tout le moins un report jusqu'à nouvel ordre. C'est pourquoi notre surprise fut grande quand des agents des services des impôts se présentèrent à nous des les premiers jours de notre réouverture. S'agissant de compressions éventuelles du personnel, nous n'avons pas pu pour des raisons sociales.



L'ONM élabore la prévision climatique saisonnière

L'Office National de la Météorologie (ONM) est une institution à caractère administratif qui dépend du ministère de l'Équipement et des Transports. Créée en 2006, sa mission principale est de contribuer à la sécurité des personnes et des biens, d'une part et de rendre efficaces et rentables toutes les activités socio-économiques du pays, d'autre part.

L'ONM a pour mission essentielle l'observation et l'étude du temps, du climat et des constituants atmosphériques en vue d'assurer la sécurité des personnes et des biens, d'une part, et de rendre efficaces et rentables toutes les activités liées au développement économique et social du pays par la fourniture des informations météorologiques et climatologiques appropriées à tous les usagers, d'autre part.

Missions principales de l'ONM

A ce titre, l'ONM est chargé pour le compte de l'Etat de la conception et de la mise en œuvre de la politique nationale en matière de météorologie. Ainsi, l'ONM se doit d'observer le comportement de l'atmosphère, d'en prévoir les évolutions et de diffuser les informations correspondantes. L'ONM est aussi chargé de prévoir les catastrophes naturelles d'origine météorologique et d'aider à atténuer leurs effets et de participer à la lutte contre la désertification et la préservation de l'environnement en collaboration avec les structures concernées. L'ONM étudie la variabilité et les changements climatiques en collaboration avec les services concernés. Il assiste le monde rural notamment les agriculteurs et les éleveurs pour une meilleure adaptation au changement climatique. L'ONM livre les données et services météorologiques et océanographiques destinés à assurer la sécurité de la navigation maritime et offre l'assistance météorologique nécessaire dans les aéroports de l'intérieur du pays. D'autre part, cette institution contribue à la sécurité de notre espace aérien par la fourniture des données météorologiques sur le Système Mondial de Transmission de données SMT. L'ONM s'efforce à mettre en place un réseau d'observations marines composé notamment de stations côtières et de navires bénévoles d'observations et représente la Mauritanie auprès de l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM). De ce fait, il assure, à l'échelon régional et international, la coordination de l'ensemble des structures météorologiques en plus des échanges internationaux de données météorologiques en application des accords et conventions signés par le pays en la matière. L'ONM a, dans ses prérogatives, le rôle de mettre en œuvre un système d'observation, de traitement, de prévision, de diffusion et d'archivage des données météorologiques et de



surcroît, d'assurer l'entretien, l'amélioration, la gestion et l'exploitation du réseau d'observation et de télécommunication météorologique. L'ONM définit, coordonne et se charge d'harmoniser la politique nationale en matière de météorologie, d'apporter toute l'assistance météorologique nécessaire au monde rural et d'assurer le suivi de la campagne agricole en collaboration avec les autres services concernés. L'ONM a l'obligation de fournir les informations et les données météorologiques au service de la lutte antiacridienne. Il lui revient également le droit de définir les besoins en formation et en perfectionnement du personnel météorologique et de recruter les ressources humaines qualifiées pour l'exécution des tâches. Tout en surveillant et en prévoyant l'état de la mer, l'ONM émet au quotidien des prévisions et des avis de météorologie marine destinés aux populations et aux pouvoirs publics et les diffuse via l'Internet et par d'autres moyens de communication ;

L'ONM fournit les données et des informations météorologiques au service de la lutte contre la pollution marine et la préservation du milieu marin. Des efforts ont été déployés par l'Etat ces dernières années afin de réhabiliter le réseau d'observation météorologique national composé de 23 stations dont 05 maritimes et 06 agro-météorologiques. Le manque de moyens financiers pour le suivi, l'entretien et l'acquisition de pièces de rechange pour ces équipements qui ont coûté très cher à l'Etat, rendent la tâche de l'ONM plus difficile, réduisant ainsi considérablement son rendement et menacent la continuité des services rendus aux différents usagers.

En plus, l'ONM souffre d'un manque cruel de personnel technique qualifié. Peu motivé, le maigre

personnel sur place ne bénéficie pas des heures de nuits et des heures supplémentaires. Le personnel se sent frustré par la baisse de la grille salariale par rapport aux institutions similaires au niveau national et régional.

L'ONM ne dispose pas de siège à Nouakchott et continue la location d'un local qui ne répond pas aux normes et aux besoins d'extension et du développement de ses services. Ceci entrave l'amélioration des outils utilisés vue l'impossibilité d'installation du matériel lourd prévu par les projets et notamment le projet MESA qui doit fournir le matériel qu'il faut à l'installation d'une station PUMA qui nécessite une grande salle pour une unité informatique et une aire sécurisée pour l'installation de l'antenne.

A l'exception de Néma, Aioun, Kiffa, Tidjikja et Sélibaby ayant bénéficié d'un financement de la BCI pour la construction des bureaux et logements en 2007, les infrastructures bâties dans les 07 stations restantes sont dans un état de dégradation avancé et doivent être réhabilitées et entretenues afin de garantir un environnement propice au travail.

L'ONM et ses partenaires

L'introduction d'un système de gestion de la qualité (QMS) exigé par l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) et l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et recommandé par la conférence des ministres chargés de la Météorologie (AMCOMET) demeure une préoccupation majeure dont la mise en œuvre nécessite des moyens importants que l'ONM doit mobiliser.

عادي الي وضعية عجز المنطقة 2

25
40
35



35

45

20

عادي الي فانض المنطقة 1

En dépit des difficultés citées plus haut, l'ONM a pu avoir avec des partenaires le financement de deux projets, l'un par le Fonds Européen de Développement (PAIST-Programme d'Appui Institutionnel au Secteur des Transports) et le deuxième par l'Union Européenne/PNUD Mauritanie et GIZ (AMCC-Alliance Mondiale contre le Changement Climatique en Mauritanie, pour enclencher un processus de résilience en matière de sécurité alimentaire). Ces projets favorisent le renforcement de notre réseau d'observation météorologique. Ils ont permis l'obtention de 02 stations synoptiques destinées à Bir Moghreïn et Boutilimit.

L'acquisition d'une station synoptique pour Aleg et de 06 stations agro-météorologiques pour les régions du Brakna, de l'Assaba et d'un système de communication efficace entre les deux centres régionaux (Atar et Néma) et le centre de Nouakchott est toutefois nécessaire.

On peut ajouter à cela le renforcement de capacités en matière de formation des ressources humaines dans le cadre de ces deux projets pour une production et une diffusion de l'information météorologique et climatique. On signale toutefois que l'ONM n'assurera pas directement l'exécution financière de ces projets.

L'ONM n'a pas de siège

L'ONM ne dispose pas de siège à Nouakchott et continue la location d'un local qui ne répond pas aux besoins d'extension et du développement de ces services et entrave l'amélioration des outils utilisés vu l'impossibilité d'installation du matériel lourds prévus par les projets et notamment le projet MESA qui doit fournir le matériel adéquat pour l'installation d'une station PUMA qui nécessite une grande salle pour le matériel informatique et une aire sécurisée pour l'érection de l'antenne.

Sur un autre plan, le défaut de paiement de nos cotisations au profit du Trésor, de la CNSS et de la CNAM pour la couverture sociale de nos employés pourrait entraîner à terme, des pénalités pour non-paiement pour l'ONM, la suspension des services rendus par ces organismes aux employés ce qui pourrait engendrer des perturbations d'ordre social

préjudiciables, affirme-t-on dans un document remis à la presse.

Le CNAM ne fournit plus ces services à notre personnel depuis le 25 Janvier 2016, précise la même source.

Cependant, l'ONM est en face de deux situations majeures qui nécessitent une rallonge budgétaire. Cette rallonge servira à couvrir la charge du personnel dont les effectifs ont plus que doublé entraînant une masse salariale qui correspond à plus de 110% du budget actuel. Malgré tout, l'ONM souffre d'un manque crucial de personnel qualifié. Cette rallonge financière permet comme précisé plus haut d'assurer le fonctionnement de l'ONM c'est-à-dire régler en particulier les salaires du personnel et réaliser les activités de routine de l'institution et payer certaine dettes pour éviter l'interruption de livraison de pièces pour les stations météorologiques. Cela sert aussi à couvrir les cotisations de la CNAM. C'est pourquoi l'ONM a besoin d'un important investissement pour la réhabilitation et la modernisation des stations existantes. Cet établissement veut comme inscrit à son programme compléter le réseau national de stations météorologiques et mettre en place un plan de formation et de mise à niveau du personnel en vue d'être en phase normative avec l'OMM et de l'OACI. Ployant sous le poids d'une pléthore de personnel de seconde main et l'inadéquation de l'organigramme avec les missions et les compétences requises pour un fonctionnement optimal, l'ONM manque de personnel qualifié. Cette importante et respectueuse institution étatique a besoin d'un siège qui lui est propre et d'être moins redevable vis-à-vis de l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) au sujet de sa la cotisation annuelle.

Un démarrage tardif de l'hivernage, selon l'ONM

Récemment, l'Office National de la Météorologie (ONM) a rendu publiques des prévisions saisonnières selon lesquelles Les conditions thermiques pourraient être défavorables pour l'hivernage 2021, tout au moins pour son début. L'ONM précise que les pluies en Mauritanie sont, en grande partie, in-

fluencées par ces conditions thermiques au niveau des différentes surfaces océaniques (Océans Pacifique, Atlantique, Indien et Méditerranée).

Nos météorologues ajoutent que 'l'analyse des températures de surface de la mer (TSM) observées au niveau des océans, suivant leurs évolutions futures et les projections des modèles climatiques des grands centres de la prévision conduisent à ce résultat. Il s'ensuit une situation normale à tendance déficitaire sur une grande partie de la zone agro-sylvo-pastorale du pays si toutefois le refroidissement observé actuellement sur l'Atlantique nord (côtes mauritano-sénégalaises) persiste au cours des prochains mois.

Cependant, une tendance propice globalement à une année normale à humide est attendue cette année sur la bande sahélienne y compris l'extrême sud-est (Hodh Chargui), le centre et le nord de notre pays." Par ailleurs, "cette prévision a été confirmée par les outils statistiques et dynamiques utilisés par les experts de l'Office National de la Météorologie (ONM), qui ont contribué avec leurs collègues des autres pays de la sous-région à travers des vidéoconférences durant la période du 31 mai au 04 juin 2021 à l'élaboration de la mise à jour de la prévision consensuelle pour toute la région du Sahel. Les caractéristiques agro-hydro-climatiques pour l'hivernage 2021 en Mauritanie seront marquées par un démarrage normal à précoce sur l'extrême sud-est et tardif sur l'ouest de la bande sud du pays. En début de saison, les séquences sèches (pauses pluviométriques prolongées) pourraient être de longue durée sur la majeure partie de la bande agro-sylvo-pastorale du pays, affirme-ton..

Pour la période juin-juillet et août (JJA) 2021", l'étude affirme encore que "des cumuls pluviométriques normaux à excédentaires (équivalents ou supérieurs à la moyenne des cumuls pour la période de référence 1981-2010) sont attendus sur l'extrême sud-est, le centre et le nord du pays. Des cumuls pluviométriques normaux à déficitaires (équivalents ou inférieurs à la moyenne des cumuls pour la période de référence 1981-2010) sont attendus sur le reste du pays" dans l'étude remise à la presse.



Pour la période juillet-août et septembre (JAS) 2021, des cumuls pluviométriques normaux à excédentaires (équivalents ou supérieurs à la moyenne des cumuls pour la période de référence 1981-2010) sont attendus sur l'extrême sud-est du Hodh Chargui, le centre et l'est du Tagant, l'Adrar, l'Inchiri, le Tiris-Zemmour et Dakhlet Nouadhibou. Il ressort encore de cette étude que "des cumuls pluviométriques normaux à déficitaires (équivalents ou inférieurs à la moyenne des cumuls pour la période de référence 1981-2010) sont attendus sur le reste du pays, (voir carte de la zone 2 qui couvre le sud-est du Hodh Chargui, le Hodh Gharbi, le sud-ouest du Tagant, l'Assaba, le Guidimakha, le Gorgol, le Brakna, le Trarza et Nouakchott)." Selon la même étude, ces prévisions donnent une appréciation globale sur les cumuls pluviométriques des deux périodes juin, juillet, août et juillet, août, septembre de la saison 2021, comparés à la moyenne de la période de référence 1981-2010.



D'autre part, un suivi continu et des mises à jour régulières de l'évolution des indicateurs et des modèles climatiques seront effectués par l'ONM sur le reste de la saison. On affirme que "les conditions thermiques pourraient être défavorables pour l'hivernage de cette année 2021, tout au moins pour le début de l'hivernage, c'est ce qui ressort des

prévisions saisonnières de l'Office National de la Météorologie rendues publiques récemment. On prévoit aussi que les pluies en Mauritanie sont, en grande partie, influencées par ces conditions thermiques au niveau des différentes surfaces océaniques (Océans Pacifique, Atlantique, Indien et de la Mer Méditerranéenne).



Le directeur d'Exploitation et des Prévisions météorologiques :

L'ONM souffre d'un manque crucial de moyens

L'ONM dispose de 3 réseaux d'observation météorologiques : un premier réseau de stations synoptiques composé de 15 stations sera installé dans les capitales régionales, un second réseau de stations composé de 3 stations installées sur le littoral et un troisième réseau composé de 11 stations installées au niveau du triangle de l'Espoir. L'Office National de la Météorologie dispose aussi d'outils de suivi des images satellitaires et de réception de produits de



modèles qui nous permettent de suivre les phénomènes météorologiques et de lancer des avis d'alerte précoces. L'ONM élabore un ensemble de produits à savoir les bulletins décennaires pour 10 jours. Il élabore également chaque année la prévision climatique saisonnière qui anticipe la nature de la saison des pluies afin de permettre aux autorités de prendre les décisions en tenant compte des tendances prévues.

C'est qu'a déclaré à notre reporter, M. Sidi Ould Mohamed Lemine, directeur de l'Exploitation et des Prévisions météorologiques.

Selon lui, l'ONM manque de personnel technique au niveau des centres de Nouakchott et des stations de l'intérieur qui manquent de moyens pour suivre et soutenir des réseaux d'observation météorologique et des pièces de rechange. Il ajoute que beaucoup de chefs de stations et agents d'observation sont allés à la retraite et ne sont pas encore remplacés. Le directeur de l'Exploitation et des Prévisions météorologiques regrette le manque de moyens pour entretenir des infrastructures bâties dans un état de délabrement

défectueux. Il affirme avec peine qu'au niveau de Nouakchott, l'ONM loue une maison qui lui sert de siège et qui est loin de satisfaire les besoins liés au service que cette importante institution doit offrir à ses abonnés que sont la radio, la télévision, l'Agence mauritanienne d'Information, la Snim, le Port de Nouadhibou, l'ANAC, la SAM. L'ONM ne dispose pas de véhicules pour effectuer des missions d'entretien aussi bien à Nouakchott qu'à l'intérieur du pays, a-t-il indiqué.

M. Sidi Ould Mohamed Lemine estime que "cette institution, qui a la lourde mission de prévoir, est confrontée à des problèmes de formation pour être en phase avec ce qui se fait ailleurs. Aujourd'hui, les données ont changé. Celles qui sont en notre possession sont obsolètes. Elles ne sont plus fiables. Elles ne répondent plus aux normes, a-t-il martelé. Nos stations ne disposent même plus de thermomètre ordinaire. Ce qui nous handicape énormément dans l'exécution quotidienne de notre mission, a-t-il noté. Pour toutes ces raisons, M. Sidi Ould Mohamed Lemine pense que "nos partenaires ne paient plus la contrepartie des services que rendons ou bien s'ils paient cela va directement dans les caisses du Trésor étant donné que nous sommes devenus une institution administrative. Nos partenaires versent directement au Trésor. Donc nous n'avons pas accès à cette somme dans la mesure où le contact a été rompu. Dès lors, on travaille avec les moyens de bord. Dans d'autres pays tels que Sénégal et le Mali, l'ASECNA prend charge le budget de fonctionnement des stations. Le personnel de l'ONM est mal payé contrairement à leurs confrères des

autres pays membres de l'ASECNA".

Malgré tout et grâce à la collaboration des confrères de l'ASECNA et du peu de matériels désuets mis à notre disposition, nos services parviennent à livrer des données météorologiques. C'est ainsi que dans chaque station, il y a un ou deux agents qui s'acharment pour faire leur travail comme ils peuvent et comme les moyens le permettent.

Pourtant l'ONM, qui passe pour le parent pauvre du ministère de l'Équipement et des Transports, peut s'il est bien géré, générer de l'argent avec le produit qui doit être commercialisé. Cependant, on n'est pas autorisé à commercialiser notre produit qui, pourtant, sert l'agriculteur, l'éleveur, toute la superstructure, la radio, la télévision, l'Agence mauritanienne d'Information, la Snim, le Port de Nouadhibou, l'ANAC, la SAM et j'en passe. Ainsi, toutes les inondations qui ont eu lieu en Mauritanie ont été précédées d'un avis météorologique émis par nos services 48 heures avant. Chaque année, on donne les tendances des pluies. Sur les 20 ans passés, on n'a eu que 3 échecs. On se base sur les mouvements de la mer. Cette année, nos services prévoient des difficultés et que les agriculteurs doivent utiliser, au risque de décevoir les consommateurs, des semences à cycle court. Pour toutes ces raisons que je viens d'évoquer plus haut, on doit nécessairement, investir dans la météorologie pour qu'on puisse améliorer la fiabilité des informations que nous livrons.

D'ici à 5 ans, si les choses ne changent pas, l'Office national de la Météorologie risque tout simplement de disparaître. On n'a même pas de pluviomètre, a affirmé M. Sidi Ould Mohamed Lemine, directeur de l'Exploitation et des Prévisions météorologiques.

Propos recueillis par Abdelkader SY





Aussi, l'analyse des températures de surface de la mer (TSM) observées au niveau des océans, suivant leurs évolutions futures et les projections des modèles climatiques des grands centres de la prévision conduisent à ce résultat, relève-t-on dans le bulletin publié par l'ONM. Heureusement qu'il s'ensuit une situation normale à tendance néanmoins déficitaire sur une grande partie de la zone agro-sylvo-pastorale du pays si toutefois le refroidissement observé actuellement sur l'Atlantique nord (côtes mauritano-sénégalaises) persistera au cours des prochaines mois. Toutefois, une tendance propice globalement à une année normale à humide est attendue cette année sur la bande sahélienne y compris l'extrême sud-est (Hodh Chargui), le centre et le nord de notre pays. Cette prévision a été confirmée par les experts de l'Office National de la Météorologie (ONM). Les caractéristiques agro-hydro-climatiques pour l'hivernage de cette année 2021 en Mauritanie seront marquées par un démarrage normal à précoce sur l'extrême sud-est et tardif sur l'ouest de la bande sud du pays, ajoutent nos météorologues. En début de saison, les séquences sèches (pauses pluviométriques prolongées) pourraient être de longue durée sur la majeure partie de la bande agro-sylvo pastorale du pays.

Pour la période juin-juillet et août (JJA) 2021, des cumuls pluviométriques normaux à excédentaires (équivalents ou supérieurs à la moyenne des cumuls pour la période de référence 1981-2010) sont attendus sur l'extrême sud-est, le centre et le nord du pays, nous signale-t-on. D'autre part, des cumuls pluviométriques normaux à déficitaires (équivalents ou inférieurs à la moyenne des cumuls pour la période de référence 1981-2010) sont attendus sur le reste du pays.

Pour la période juillet-août et septembre (JAS) 2021, des cumuls pluviométriques normaux à excédentaires (équivalents ou supérieurs à la moyenne des cumuls pour la période de référence 1981-2010) sont attendus sur l'extrême sud-est du Hodh Chargui, le centre et l'est du Tagant, l'Adrar, l'Inchiri, le Tiris-Zemour et Dakhlet Nouadhibou.

Des cumuls pluviométriques normaux à déficitaires (équivalents ou inférieurs à la moyenne des cumuls pour la période de référence 1981-2010) sont attendus sur le reste du pays, (voir carte de la zone 2 qui couvre le sud-est du Hodh Chargui,

le Hodh El Gharbi, le sud-ouest du Tagant, l'As-saba, le Guidimagha, le Gorgol, le Brakna, le Trarza et Nouakchott, ajoute le prévisionniste. Dans sa conclusion, il indique que "ces prévisions donnent une appréciation globale sur les cumuls pluviométriques des deux périodes juin-juillet et août et juillet, août septembre de la saison 2021, comparés à la moyenne de la période de référence 1981-2010". Pour lui, un suivi continu et des mises à jour régulières de l'évolution des indicateurs et des modèles climatiques seront effectués par l'ONM sur le restant de la saison. Dès lors, des dispositions s'imposent aux agriculteurs et aux éleveurs mais aussi aux autorités afin de ne pas être prises au dépourvu par cette situation.

Quelles dispositions prendre ?

Il s'agit pour les agriculteurs et les éleveurs de la zone 1 (sud-est, centre et nord du pays), et d'investir d'avantage dans les semences des variétés améliorées, aussi bien pour les cultures vivrières que pour les cultures de rente; d'apporter des fertilisants (fumure organique et engrais minéral) et renforcer la vigilance contre les déprédateurs des cultures (criquets et autres insectes nuisibles). Les agriculteurs et les éleveurs de la zone se doivent de mettre en place des dispositifs pour prévenir les risques d'inondations et limiter l'exploitation des zones inondables. Ils doivent aussi investir plus dans l'aquaculture et ne pas baisser la garde vis-à-vis d'éventuelles fortes pluies pour minimiser les dégâts sur les vies humaines et les biens matériels. Au niveau de la zone 2 (sud-ouest du pays), l'ONM estime qu'il est plus probable d'observer des débuts de saison tardifs, et des séquences sèches normales à plus longues après le démarrage de la saison. Des cumuls pluviométriques normaux à déficitaires sont aussi attendus. Dès lors, les agriculteurs ont, très tôt, été alertés dans l'optique de s'abstenir de semer tôt, pour économiser les semences, les fertilisants, la main d'œuvre et les capitaux. Ces derniers sont dus à des ressemis multiples généralement liés à une installation contrastée de la saison; à l'usage de variétés résistantes à la sécheresse et/ou à cycles courts. On précise qu'il faut ainsi limiter l'utilisation des espèces/variétés nécessitant une grande quantité d'eau. Du coup, on évite d'utiliser les engrais tels que l'azote. Aussi, l'ONM recommande

de "privilégier les techniques culturales favorisant l'économie de l'eau du sol, l'exploitation des bas-fonds, de planifier le recours à l'irrigation d'appoint mais aussi de consulter régulièrement les techniciens des services de vulgarisation agricole en vue d'un usage efficient des ressources en eau". Pour les éleveurs, les pasteurs et agropasteurs situés dans la zone 1 (sud-est, centre et nord du pays), il y a également probabilité des cumuls pluviométriques normales à excédentaires et d'une installation précoce de la saison des pluies et d'une date de fin de pluie précoce à normale. De ce fait, il convient d'envisager la mise en place d'aliments de bétail, de faciliter aux animaux l'accès aux points d'eau les plus proches pour les mettre à l'abri des effets du manque d'eau et d'éviter les conflits entre agriculteurs et éleveurs. Il s'agit surtout de veiller à éviter aux animaux les risques de noyade, de prévenir les épizooties à germes adeptes de l'humidité. L'étude menée par l'ONM précise que pour les pasteurs et agropasteurs de la zone 2 (sud-ouest du pays) à probabilité d'une installation tardive à normale de la saison des pluies, il importe de mettre à disposition des aliments bétail mais aussi de faciliter aux animaux l'accès aux points d'eau les plus proches pour surtout éviter les conflits entre agriculteurs et éleveurs.

L'étude menée par l'ONM recommande de disposer suffisamment les intrants agricoles tels que les semences améliorées, les engrais et les aliments de bétail dans les différentes zones. Elle conseille aux autorités de bien équiper les services d'agriculture et les producteurs pour la pratique de l'irrigation autour des points d'eau utiles. On doit, selon l'ONM, prendre les dispositions pour résorber les déficits de production potentiels dans les zones à fin précoce de la saison des pluies à travers la promotion du maraîchage, de l'agroforesterie et d'autres activités génératrices de revenus ;

L'étude menée par l'ONM recommande également de favoriser la communication de l'information climatique et de renforcer l'encadrement des producteurs, de veille et de réponse aux risques liés au climat. Il est ainsi du devoir de tous les acteurs intervenant dans le processus de faire réduire les dégâts et les pertes liés aux inondations et aux invasions des ravageurs des cultures, dans les zones à risques. Dès lors, l'étude menée par l'ONM recommande de renforcer les capacités d'intervention des services techniques de manière à ne pas baisser la garde par rapport au suivi des risques d'inondation et d'invasion acridiennes dans les zones vulnérables. Elle recommande qu'au niveau du secteur de la santé, de protéger les populations contre les maladies climato sensibles surtout le paludisme, le choléra, la fièvre de la vallée du rift etc... On doit aussi prévoir la disponibilité des stocks de médicaments antipaludéens, de moustiquaires imprégnées, etc. dans les zones à accès difficile.

A propos du secteur de l'Environnement, l'ONM recommande un reboisement planifié et conçu en concertation avec les partenaires concernés.

ABDELKADER SY



Société des Aéroports de Mauritanie :

Des Défis à relever

La Société des aéroports de Mauritanie (SAM) créée il y a 27 ans a connu des périodes différentes. Si à sa création, elle gérât une dizaine d'aéroports avec un trafic régulier, elle évolue depuis un certain temps dans un contexte marqué par l'absence de vols intérieurs et la gestion du plus grand aéroport du pays par un groupe étranger. C'est à ces contraintes que le nouveau directeur, sur place depuis octobre 2020 doit faire face. Le DG de la SAM, M. Abdallahi Ould Ahmed Damou, est un homme présenté comme un cadre de haut niveau connu pour ses compétences, sa rigueur, sa fermeté dans les prises de décisions et sa gestion transparente des affaires publiques.

La SAM a été créée en février 1994. Le décret n°94.105 du 15 décembre 1994 lui accorde la concession de l'aéroport de Nouakchott et de celui de Nouadhibou et un mandat de gestion pour les autres aéroports de l'intérieur, les salons d'honneur et les stations météo.

Au terme de la concession, la SAM devrait gérer, exploiter et entretenir les aéroports de Nouakchott et de Nouadhibou.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires tenue en novembre 2010 avait décidé de transformer la société anonyme en société d'économie mixte. Son capital de 458,47 millions est détenu par l'Etat (66%), Asecna services (3,78%), Aéroport de Bordeaux (0,94% et Privés mauritaniens (29,28%).

La gestion de l'aéroport de Nouakchott, devenu aéroport international de Nouakchott Oumtounsy (AINO) est désormais confiée à la société Emiratie Afroport qui a signé une convention avec le gouvernement mauritanien, aux termes de laquelle, elle a la concession de gestion de l'aéroport de Nouakchott à partir du 20 juillet 2018, pour une durée de 25 ans.

En attendant la prise en charge définitive de l'aéroport par Afroport, une période transitoire de trois mois a été convenue avec la SAM.

Le nouveau gestionnaire de l'aéroport international de Nouakchott Oumtounsy (AINO) a signé le 17 avril 2019 un contrat avec la SAM pour gérer à sa place et pour son compte et profit, le parking auto de l'aéroport, l'assistance aux passagers (gestion des chariots bagages) et le transport de son personnel (ville-aéroport-ville). Ce contrat a été suspendu depuis le 17 mars 2020.

La SAM doit notamment pour les aéroports de l'intérieur, assurer l'entretien et le fonctionnement, fournir les services d'informations de vol et



d'alerte, assurer la protection contre les incendies.

Les aéroports dont dispose la SAM sont de différentes dimensions : aéroport de Nouadhibou (piste : 2425 m de long sur 45 m de large), aéroport d'Atar (piste : 3000 m sur 30 m), aéroport de Néma (piste : 2 550 m sur 45 m), aéroport de Sélibaby (piste : 2 500 m sur 45 m), Kaédi (piste : 2 500 m sur 45 m), Tidjikja (piste : 1 600 m sur 30 m), aéroport de Kiffa (piste : 1 600 m sur 30 m), aéroport d'Aïoun (piste : 1 600 m sur 30 m) et aéroport de Zouerate (piste : 2 500 m sur 45 m). En dehors de celui de Nouadhibou, ces aéroports sont inactifs avec l'absence de vols intérieurs.

Depuis quelque temps la SAM se penche sur certains axes de réflexion et de travail. L'objectif est l'amélioration de la sûreté, de la sécurité et de la qualité des services fournis aux usagers, la formation du personnel et le développement des recettes extra-aéronautiques.

C'est ainsi qu'un large programme de formation pour le personnel a été récemment élaboré et sera incessamment mis en exécution. En plus, un programme pour la réhabilitation des clôtures, la délimitation du domaine aéroportuaire de l'ensemble des aéroports, la révision et l'armement des camions de lutte contre les incendies et les véhicules d'exploitation a été mis en exécution.

Contraintes multiples

La SAM a acquis une grande expérience dans le domaine de la gestion des aéroports, elle dispose d'un personnel bien formé. Elle emploie plus de 200 per-

sonnes à la direction générale et à l'intérieur. Elle fait cependant face à certaines contraintes :

- niveau de trafic trop faible voire inexistant
- absence de vols intérieurs,
- état des infrastructures dans certains aéroports (par exemple, l'aéroport de Nouadhibou est en partie situé dans une zone inondable).

Malgré l'absence d'un trafic commercial sur les aéroports de l'intérieur, la SAM est tenue de les maintenir en état de fonctionnement et d'assurer un niveau de sûreté et de sécurité, conformément aux normes de l'OACI, notamment pour les aéroports dits internationaux, en l'occurrence, les aéroports d'Atar, de Nouadhibou, de Zouérate et de Néma. Le personnel de la SAM est maintenu sur place avec tout l'équipement nécessaire (véhicules anti-incendie, eau, électricité, internet, etc.)

Une autre contrainte était l'accompagnement de l'ONM plusieurs années durant. La presse a souvent fait état de manifestations de travailleurs de la SAM. Il s'agit en réalité des agents de l'Office national de météorologie (ONM). A un moment ces agents étaient payés par la SAM parce qu'ils relevaient d'un de ses services. Mais depuis la création de l'ONM en 2006, établissement public à caractère administratif, ces agents ne relèvent plus de la SAM qui a pourtant continué d'accompagner l'ONM par une participation annuelle dans son budget, jusqu'au retrait de la concession de l'aéroport Oumtounsy.

Djigo Aboubakry

Chemin de fer du G5 Sahel « Transsahélien »:

Les rails du développement et de l'intégration sous-régionale



Le projet du chemin de fer G5 Sahel est prometteur. Il contribuera fortement au développement, au progrès et à la prospérité de la sous-région. La réalisation prochaine de cette voie ferrée permettra de mettre en réseau les cinq pays de manière plus dynamique et de désenclaver une grande partie de l'hinterland. Cet état de fait va évidemment améliorer la communication entre les producteurs et les consommateurs, entre les exportateurs et les importateurs.

par **Baba Dianfa TRAORE**

C'est ainsi qu'en plus de sa valeur économique, cette ligne favorisera également le brassage des cultures entre populations des pays de la sous région.

Selon la direction des Infrastructures de Transport aérien, portuaire, fluvial et ferroviaire au ministère de l'Équipement et des Transports, le chemin de fer "le Transsahélien" traversera l'espace G5 SAHEL en reliant les cinq pays membre (la Mauritanie, le Mali, le Burkina Faso, le Niger et le Tchad) en vue de renforcer les infrastructures du transport dans cette sous-région.

En Mauritanie se sont les villes de Nouakchott-Mederdra-Rkiz-Boghé-Bofal-Kaedi-Mbout-Sélibaby

qui seront desservies par cette voie ferrée. Il s'agit d'une voie unique avec un évitement tous les 30 km. Ce chemin de fer sera doté de six principales gares, au droit de capitales G5 SAHEL et quarante gares intermédiaires.

La gestion globale des circulations et de la sécurité de la ligne s'effectuera depuis quatre centres de commande centralisée (CCR), en utilisant un système de télécommunications (dorsale de fibre optique et d'un réseau radio GSM-R).

Le Transsahélien: une décision prise en 2015

Décidé lors du premier sommet ordinaire du G5 Sahel en 2015, ce projet est actuellement inscrit dans le Programme d'investissement prioritaire du Groupe. Sa première phase couvre la période 2019-2021 et contient 40 projets structurants à impact rapide. Ce chemin de fer permettra de garantir des déplacements rapides et sûrs pour les personnes comme pour les marchandises. Il prend ainsi une importance majeure sur le plan économique et social, mais aussi militaire, en réduisant considérablement la durée des mobilisations et le temps de transport des troupes.

Les 5 pays du G5 Sahel avaient ambitionné depuis quelque temps de construire cette ligne ferroviaire transfrontalière. En tant que projet structurant à

impact rapide, le « Transsahélien » est vu comme levier pour booster les échanges économiques et surtout combattre plus efficacement l'insécurité galopante dans la région.

Le Transsahélien est un important projet ferroviaire qui devrait, à terme, relier nos pays.

Un projet sur fonds propres

On rappelle qu'au cours d'une réunion à N'Djamena, les chefs d'Etat du G5 Sahel se sont félicités de la réalisation, sur fonds propres, de l'étude de faisabilité du projet de construction de ce chemin de fer. Démarrée début 2020, cette étude de faisabilité qui aura duré environ 10 mois a consisté, entre autres, à définir la structure des liaisons ferroviaires existantes, les tracés possibles, ainsi qu'une estimation sommaire des coûts d'investissement requis et le mécanisme de financement du projet.

Le tracé sommaire disponible est actuellement de 5 000 km, en tenant compte des sections de rails existant dans certains pays. Pour les chefs d'Etat, la réalisation de ce projet contribuera à améliorer l'accessibilité des pays de l'hinterland, renforçant ainsi l'intégration régionale et la création d'opportunités dans tous les domaines. On s'attend également à ce que le projet ouvre la voie au développement d'importantes potentialités minières et agropastorales non encore exploitées dans les zones traversées.



Aider à sauvegarder l'environnement

Il est établi que le chemin de fer permet de garantir des déplacements rapides et sûrs, pour les personnes comme pour les marchandises. A titre d'exemple, au niveau des pays les plus développés du monde, il a contribué puissamment à la révolution industrielle, à la capitalisation et au développement du secteur financier et du commerce, et au développement urbain qui ont marqué le XIXe siècle. Le chemin de fer a bénéficié en retour des avancées technologiques du siècle et des moyens d'investissement importants que nécessitent ses coûteuses infrastructures.

Le chemin de fer prend ainsi une importance majeure sur le plan économique et social, mais aussi militaire, en réduisant considérablement la durée des mobilisations et le temps de transport des troupes. Il intéresse ainsi les États, qui exercent tous à des degrés divers une tutelle ou un contrôle sur les réseaux nationaux. Certains États deviennent même constructeurs et exploitants de réseaux, notamment pour pallier les carences du secteur privé.

Dans le contexte mondial de réduction de l'extrême pauvreté et celle des émissions de gaz à effet de

serre, le chemin de fer, dans certains pays, présente des atouts qui dans le cadre de l'aménagement du territoire et du soutien aux échanges vitaux des populations, peuvent-être décisifs. Les voies ferrées ont des répercussions positives sur le développement pour tous et la sauvegarde de l'environnement.

Des voies ferrées qui font la fierté du continent

Il y a longtemps la ligne ferroviaire reliant Dakar (Sénégal) à Bamako (Mali) faisait la fierté de tous les africains. Sur cette voie ferrée, des échanges de tout genre et les déplacements des populations ont aidé à un développement économique remarquable des deux pays mais aussi des territoires riverains. D'ailleurs, le chemin de fer du train express Dakar-Bamako connaît présentement un vaste programme de modernisation.

Toutefois, les chemins de fer africains ont été les infrastructures de transport les plus emblématiques lors de la colonisation. Ils étaient les outils de contrôle des territoires, d'accès aux espaces enclavés, d'exportation des matières premières. A l'exception de l'Afrique du sud cependant, ils ne constituaient pas de véritables réseaux.

Repenser les chemins de fer

Aujourd'hui, les chemins de fer sont confrontés à la concurrence de la route qui condamne de nombreuses lignes. Les avantages comparatifs du rail s'affirment dans le transport des pondéreux, des produits non périssables, comme le montre l'organisation multimodale des transports dans les corridors de développement. Ce sont les voies ferrées minières qui offrent les meilleures perspectives dans un contexte de croissance de la production minière. La question de l'avenir du chemin de fer est ainsi posée entre aménagement du territoire et exutoire minier.

La plupart des chemins de fer africains ont subi un recul important au cours des dernières décennies. Le transport ferroviaire est un secteur bien développé dans les pays avancés qui après une période de décadence enregistre un retour en force. La redécouverte de l'attrait pour le chemin de fer se fonde sur la capacité dudit secteur à transporter d'énormes volumes de marchandises ou un nombre important de voyageurs avec une plus grande efficacité énergétique, tout en étant respectueux de l'environnement.

PHASE I: Section 2 (Bamako-Ouagadougou)

PHASE II: Section 3 (Ouagadougou -Niamey)

PHASE III: Section 4 (Niamey -Ndjamena)

PHASE IV: Section 1 (Nouakchott-Bamako)

La longueur développée du réseau serait 4915 KM

Section 1 (1275 KM) : Nouakchott-Bamako

Section 2 (889 KM): Bamako-Ouagadougou

Section 3 (584 KM) : Ouagadougou –Niamey

Section 4 (2167KM): Niamey -Ndjamena

L'histoire des chemins de fer en quelques lignes...

L'histoire des chemins de fer, c'est-à-dire d'un moyen de transport guidé, associant une voie ferrée et des véhicules spécifiques tractés par un engin à moteur, commence en Grande-Bretagne à la fin du XVIIIe siècle et au début du XIXe, puis progresse en quelques décennies au fur et à mesure des progrès techniques, pour donner lieu à l'intense développement ferroviaire des années 1840. Le chemin de fer devient alors le mode de transport terrestre dominant pendant près d'un siècle, avant d'être supplanté, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, par le transport routier automobile, et concurrencé par le transport aérien.

L'histoire du transport guidé commence cependant bien plus tôt, avec l'utilisation d'ornières creusées dans la pierre, et en remontant plus loin dans le temps des systèmes utilisant le bois comme chemin sont une des hypothèses envisagées pour expliquer le transport des charges lourdes dans l'Antiquité.

C'est l'invention de la locomotive, favorisée par les développements donnés à la machine à vapeur dans le courant du XVIIIe siècle, et les progrès rapides réalisés dans ce domaine, ainsi que dans la conception des rails et de la voie, qui permettent en peu de temps de passer de systèmes utilisant des rails en bois, puis en fonte ou en fer, à des voies à rails d'acier, et de la traction humaine ou animale, à la puissante traction des machines.





ISO 9001

CERTIFICATION



مطبعة المزايا
Imprimerie Al Mazaya



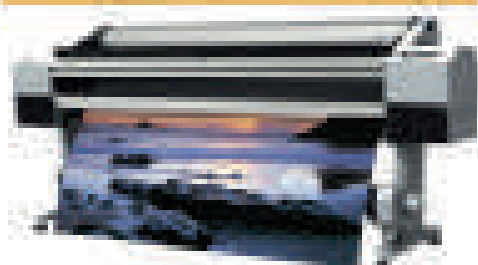
Nous poussons toujours plus loin nos engagements envers vous.
L'imprimerie Al Mazaya est fière de vous annoncer l'obtention de
la certification **ISO 9001** version 2015.

Impression offset

Impression numérique



Impression banderoles



Nos Services

- Agenda
- Bloc Note Standard/ Personnalisé
- Cahier
- Carte de Visite
- Chemise à rabat
- Carnet de souche
- Dépliant
- Papier en-tête
- Impression personnalisée
- Etc

we print
in Mauritania

www.imprimerie-mazaya.com

43 33 01 23 - 43 33 02 03 | bonjour@imprimerie-mazaya.com