



# Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale

Diagnostic et propositions  
pour améliorer l'offre de services logistiques  
*Cas des pays du Maghreb :*  
*Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie*

Octobre 2010

## Étude monographique

## Mauritanie

Étude financée par  
l'Union européenne à travers l'Office de coopération EuropeAid (pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie)  
et le CETMO (pour la Libye et la Mauritanie)





# Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale

Diagnostic et propositions  
pour améliorer l'offre de services logistiques

*Cas des pays du Maghreb :  
Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie*

## Étude monographique

### Mauritanie

Octobre 2010

Étude financée par  
la Commission européenne  
à travers l'Office de coopération EuropeAid (pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie)



et par le CETMO (pour la Libye et la Mauritanie)



et réalisée par le CETMO  
dans le cadre du Forum Euromed Transports et des travaux du GTMO 5+5

CETMO

Avinguda Josep Tarradellas, 10, 7a 4t

08029 Barcelona

☎ (34) 93 430 52 35

☎ (34) 93 419 92 37

[cetmo@cetmo.org](mailto:cetmo@cetmo.org) • [www.cetmo.org](http://www.cetmo.org)

## Mauritanie : étude monographique

### Index

Description de la méthodologie employée .....	1
Le secteur logistique mauritanien.....	7
1. Contexte du secteur logistique.....	7
1.1. Contexte social et économique.....	7
1.1.1 Caractéristiques du secteur de la production	
1.1.2 Caractéristiques du commerce	
1.1.3 Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale	
1.2. Contexte réglementaire et administratif .....	10
1.2.1 Réglementation	
1.2.2 Organisation administrative	
1.3. Bases du système logistique .....	11
1.3.1 Infrastructures	
1.3.2 Formation	
1.4. Politiques gouvernementales et contexte politique étranger .....	13
1.4.1 Accords commerciaux	
1.4.2 Investissements	
2. Le secteur logistique .....	14
2.1. Chiffres macro-économiques du secteur logistique .....	14
2.1.1 Description du secteur des transports	
2.1.2 Évaluation du secteur logistique	
2.1.3 Coûts logistiques	
2.2. Dimension du secteur logistique .....	15
2.2.1 Le transport routier	
2.2.2 Le transport ferroviaire	
2.2.3 Le transport maritime	
2.2.4 Services logistiques	
Tables et figures.....	21
Tableau 1: PIB nominal par secteur d'activité (millions d'ouguiya)	
Tableau 2: exportations (hors pétrole, or et cuivre) de la Mauritanie selon la destination (millions UM)	
Tableau 3: exportations mauritaniennes par type de produit (millions d'ouguiya, tonnes)	
Tableau 4: importations de la Mauritanie en valeur (millions d'ouguiya)	
Tableau 5: importations de la Mauritanie selon l'origine (millions UM)	
Tableau 6: commerce extérieur de la Mauritanie avec la UE et l'UMA (millions UM)	
Tableau 7: accords et conventions internationaux de transport	
Tableau 8: programme du Plan national de transports	
Tableau 9: part de marché par société de consignation en 2008	
Tableau 10: type de cargaison par société de consignation en 2008	
Figure 1: PIB nominal par secteur d'activité (en % du PIB global, 2008)	
Figure 2: évolution des volumes import-export et balance commerciale de la Mauritanie	

Figure 3: variation interannuelle des volumes import-export de la Mauritanie

Figure 4: évolution des volumes import-export et balance commerciale de la Mauritanie avec la zone euro

Figure 5: évolution des exportations de la Mauritanie pour la région UMA

Figure 6: évolution des importations des pays de la région UMA à la Mauritanie

Liste des entreprises et organismes contactés .....	29
Principales sources bibliographiques .....	31
Acronymes des organismes et institutions mauritaniennes .....	33

## Description de la méthodologie employée

Jusqu'à présent, les études sur la logistique au Maghreb ont toujours été orientées vers le potentiel de ces pays d'un point de vue stratégique ; elles concernaient des aspects comme les infrastructures, la réglementation et fiscalité, les organes régulateurs, les professions impliquées et leur degré de formation ou encore la compétence logistique, tout ceci dans le but de faciliter le transport et l'activité logistique pour le commerce extérieur.

Cette étude se propose d'examiner les problématiques concrètes qui touchent les opérateurs du secteur logistique et du transport ; ce qui permettrait -si une solution était trouvée à ces problématiques- un saut qualitatif notable pour le fonctionnement de la chaîne logistique et ce, sans répéter les conclusions généralement proposées par les études faites jusqu'ici. Il ne s'agira donc pas d'insister sur les mesures approuvées dans les plans élaborés par les administrations mais plutôt de les enrichir par une série de propositions et recommandations pragmatiques et applicables par les entreprises du secteur.

En définitive, le but recherché sera de faire entendre le point de vue des opérateurs de transport et de logistique de la région grâce à un ensemble d'entrevues directes des différents agents impliqués. Les informations recueillies seront analysées afin d'en dégager des mesures à court et moyen terme qui seront présentées par la suite aux administrations correspondantes.

Enfin, il faut préciser que cette étude, comme toutes celles qui concernent la rive sud de la Méditerranée Occidentale, mettra davantage l'accent sur le niveau régional que national, dans un souci -transversal- de coopération euro-méditerranéenne et de mise à niveau du système de transport des différents pays de la région.

### Méthodologie de l'étude

Pour atteindre les objectifs définis, l'étude a été divisée en quatre parties:

1. Situation actuelle du secteur logistique
2. Diagnostic du secteur logistique
3. Analyse stratégique du secteur logistique
4. Conclusions et recommandations

Chacune de ces parties comprend un traitement par pays et un autre pour l'ensemble des pays étudiés.

La méthodologie proposée dans ce rapport a été utilisée comme grille d'analyse que le CETMO a exploitée pour élargir et actualiser la connaissance du secteur logistique. La méthode consiste à détecter et signaler les aspects les plus influents dans la structure du secteur et les plus importants pour sa modernisation.

Cette étude a priorisé l'application la plus homogène possible de la méthode -pour une vision d'ensemble du secteur logistique dans ces pays- à l'analyse approfondie de certains aspects (qui a l'inconvénient de laisser de grands vides). Les informations qualitatives mais aussi les grandes statistiques générales ont joué un rôle fondamental dans ce travail.

L'étude a permis, entre autres, de:

- Couvrir tous les pays (Algérie, Maroc et Tunisie dans une première phase puis Lybie et Mauritanie dans la deuxième phase) ;
- Considérer la rive sud dans son ensemble ;
- Se concentrer sur l'offre: les entreprises (opérateurs publics et privés) ;
- Recueillir les propositions les plus intéressantes des opérateurs nationaux pour développer le secteur.

### 1. Situation actuelle du secteur logistique

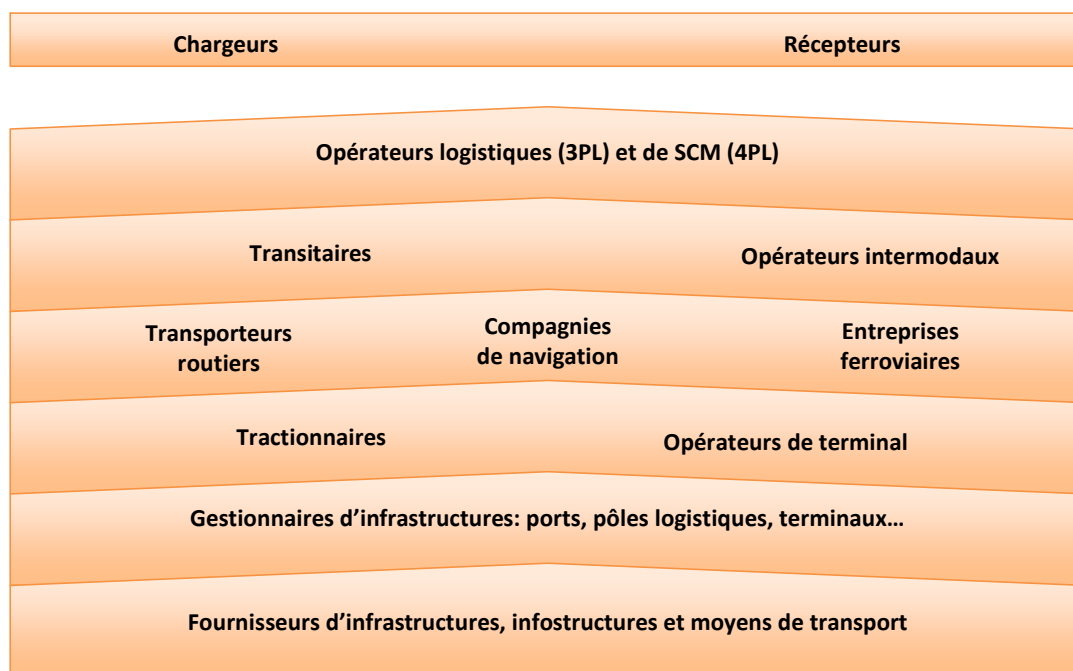
Cette première phase a eu pour objectif de décrire le pôle logistique de chaque pays objet d'étude et mais aussi celui de l'ensemble de la région.

À cet effet, le schéma d'analyse suivant a été utilisé :

- Isoler les traits les plus saillants du contexte déterminant l'activité logistique : le contexte économique (l'activité logistique est une activité dérivée) et réglementaire (ce facteur est important parce que le secteur du transport est soumis à de nombreuses réglementations).
- Décrire le secteur logistique en termes de :
  - Situation des différentes fonctions/professions, selon le schéma suivant :  
Carte des professions  
Caractérisation générale de la carte des professions dans chaque pays

	Concepts	Transport maritime/Ports	Transport ferroviaire	Transport routier
S E C T O R I E L	Transport	Compagnie de navigation Consignataire	Compagnie de chemin de fer	Transporteur
	Manutention	Société d'acconage Acconier	Opérateur de terminal	Opérateur de plateforme
	Organisation de la chaîne de transport	Transitaire (Agent de douanes) / Agence de transport Opérateur intermodal		
	Gestion de la marchandise/logistique	Opérateur logistique		
	Gestion immobilière	Autorité portuaire	Gestionnaire de terminal	Gestionnaire de plateformes de marchandises
	Contrôle	Douane et autres services de contrôle aux frontières		

- Position des différentes professions sur la chaîne de valeur logistique (voir schéma suivant):  
Chaîne de valeur  
Caractérisation générale de la valeur ajoutée du secteur logistique

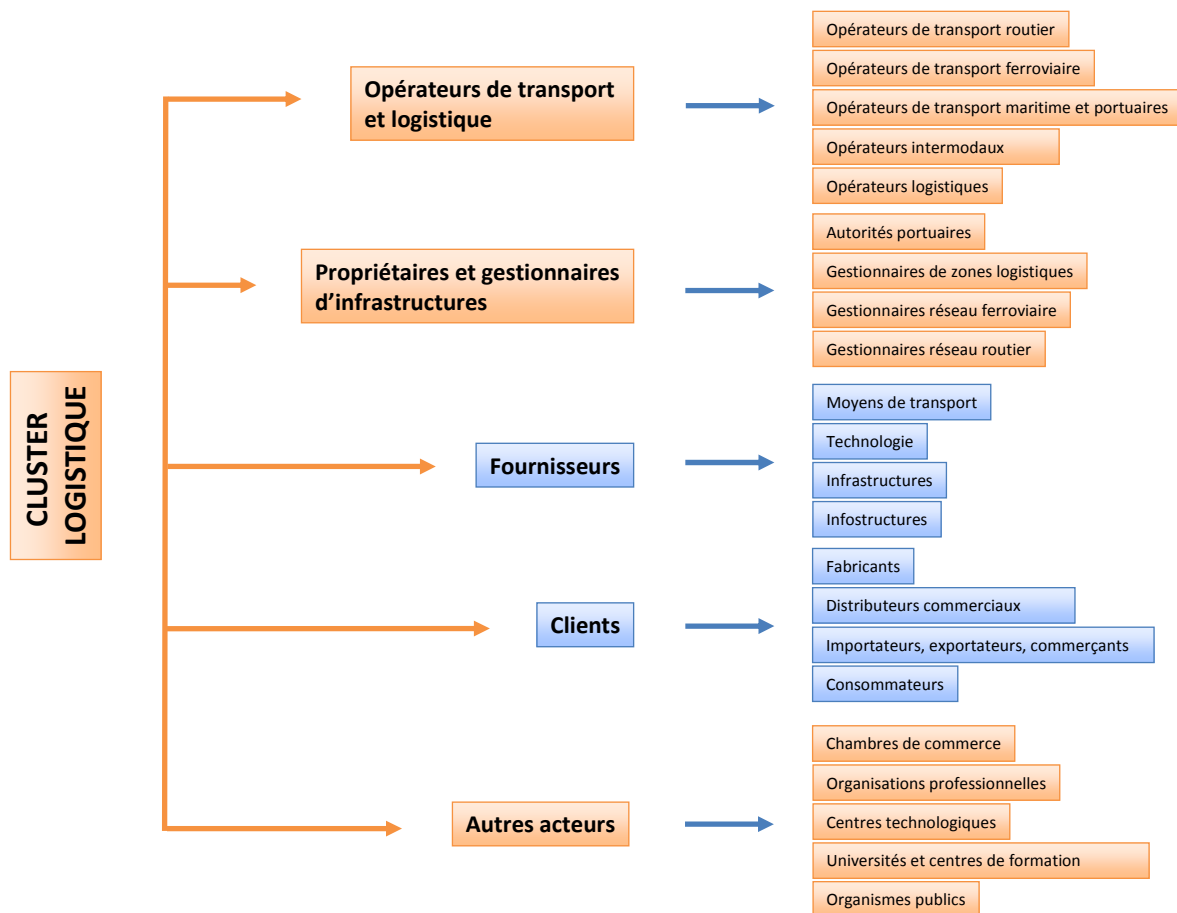


- Analyse de chaque sous-secteur ou mode en fonction des paramètres du tableau suivant :

<b>Demande</b>	Volume détaillé de la composition de la demande Degré d'exigence de la demande et qualité du service Tarifs et niveau de prix des services
<b>Administration publique et réglementation</b>	Structure et gestion administrative Réglementation importante du sous-secteur
<b>Entreprises</b>	Professions qui interviennent Structure des entreprises du sous-secteur Entreprises leaders et degré de concentration du sous-secteur
<b>Production du service</b>	Aspects techniques, organisationnels et de gestion (flotte, équipements, utilisation des TIC, formation professionnelle, coûts)
<b>Offre</b>	Types de services commercialisés Position dans la chaîne de valeur Types de services commercialisés

Ce point -de la première partie de la méthodologie- est essentiel car son objectif est d'obtenir un tableau des solutions et/ou aides dont auront besoin à court terme les entreprises pour moderniser leur offre et pouvoir résoudre les problèmes ou goulets d'étranglements existant dans le secteur logistique.

Comme résultat de l'analyse antérieure, une première carte du secteur logistique a pu être dessinée pour en avoir une vision globale, à la fois quantitative et qualitative (voir tableau suivant).



Afin de compléter les informations nécessaires à cette première partie, nous avons eu recours aux études réalisées, ainsi qu'aux données recueillies sur le terrain. Les entretiens se sont concentrés sur la connaissance des besoins des entreprises (à court et moyen-long terme), étant donné que l'ensemble de l'étude repose sur cette approche.

## 2. Diagnostic du secteur logistique

Cette deuxième partie de l'étude s'est attachée à évaluer le potentiel concurrentiel du secteur logistique dans chaque pays. À cet effet, la méthodologie utilisée a été celle inspirée de Michael Porter. Le rôle du secteur public a été pris en compte comme facteur intervenant dans chacune des cinq forces qui détermine le potentiel concurrentiel de tout secteur.

## 3. Analyse stratégique du secteur logistique

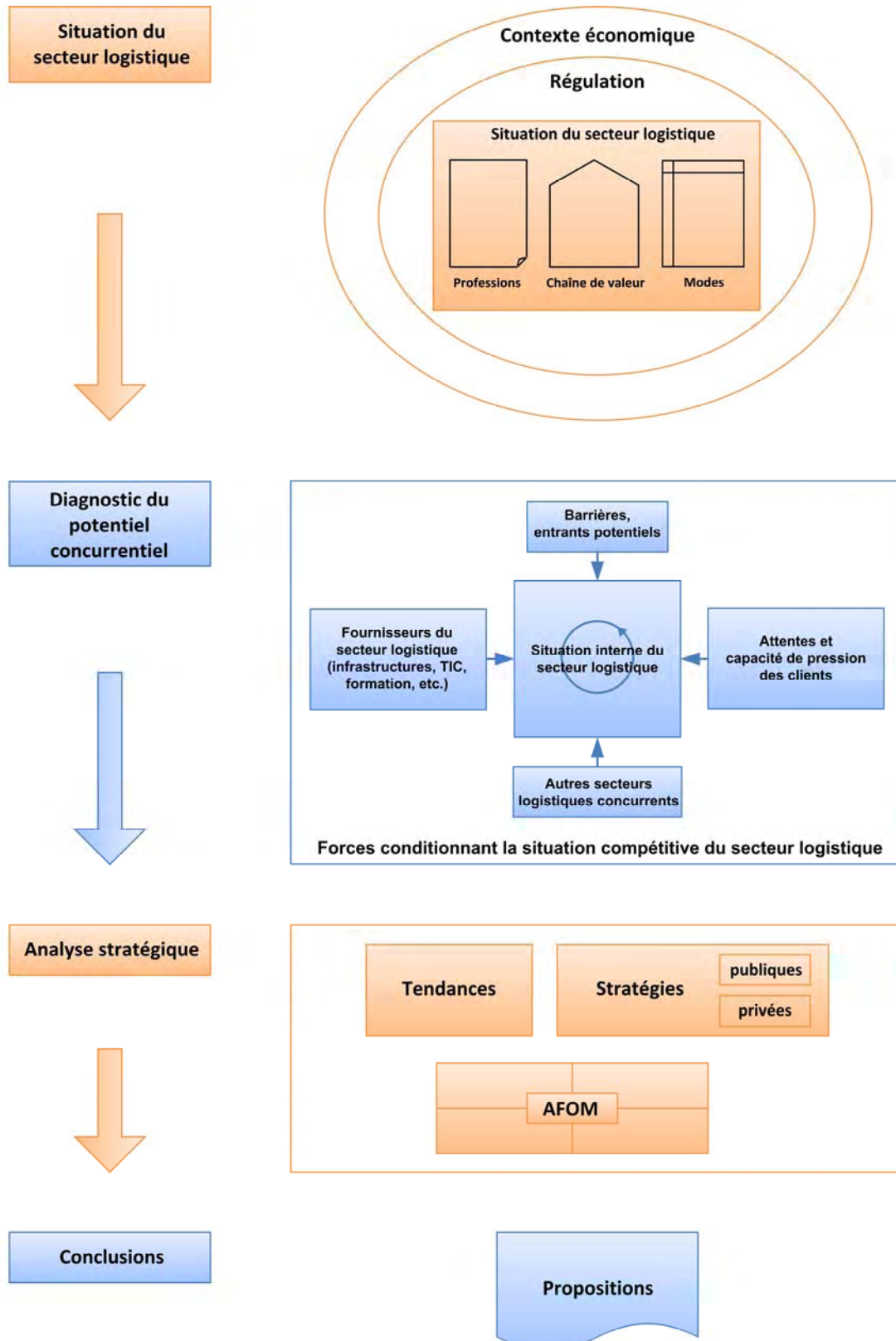
Une fois connus les traits principaux de la situation actuelle et de ses potentialités, il a fallu ensuite, -dans cette troisième partie-, étudier l'évolution du secteur logistique. Ainsi, ont été considérées :

- Les tendances du contexte (économique et réglementaire) ayant une influence sur le pays.
- Les stratégies et plans du secteur public et privé concernant plus directement la mise à niveau des entreprises du secteur logistique.

Le diagnostic du potentiel concurrentiel du secteur et des tendances et stratégies ont permis de dégager -au moyen d'une analyse AFOM- les aspects les plus remarquables des scénarios à court et moyen-long terme.

#### 4. Conclusions et recommandations

Enfin, la dernière partie de l'étude a consisté à formuler des propositions pour les scénarios temporels considérés, concernant la modernisation du secteur logistique, d'un point de vue global pour l'ensemble de la rive sud de la Méditerranée et pas seulement dans la perspective de chaque pays étudié.





## Le secteur logistique mauritanien

### 1. Contexte du secteur logistique

#### 1.1. Contexte social et économique

La Mauritanie est une république limitée géographiquement au nord par le Sahara occidental et l'Algérie, à l'est par le Mali, au sud par le Mali et le Sénégal, et à l'ouest par l'océan Atlantique. Elle comporte un littoral de 600 km qui donne sur l'Atlantique et qui va de Ndiago au sud à Nouadhibou au nord. Sa population, de 3,1 millions d'habitants (2008), est essentiellement jeune et concentrée dans la région côtière et au sud. La Mauritanie a une superficie de 1 030 700 km<sup>2</sup>, et la densité de sa population est de 3 habitants par km<sup>2</sup>. Avec 90 % de superficie désertique, il est estimé que la Mauritanie dispose de 20 000 hectares cultivés sur les 135 000 hectares cultivables.

Le pays se compose de 13 wilayas, parmi lesquelles le district de Nouakchott, la capitale. Chaque wilaya constitue une circonscription administrative décentralisée et se divise en moughataas (département), qui se divisent, à leur tour, en districts. L'unité administrative la plus petite est la commune, la Mauritanie comprend au total 53 moughataas et 208 communes.

Les principales ressources naturelles de la Mauritanie sont les minerais de fer, les produits de la pêche et, depuis 2006, le pétrole. Ces produits représentent<sup>1</sup> respectivement 47,5 %, 17 % et 20 % du volume économique des exportations. L'économie mauritanienne demeure peu diversifiée. La Mauritanie est un petit marché qui, même s'il subit les conséquences de la crise internationale actuelle, devrait connaître une croissance importante dans les années à venir. Signalons toutefois que l'économie reste limitée en raison de l'existence d'un tissu d'entreprises peu organisé et d'infrastructures déficientes n'étant pas en mesure d'absorber la croissance dans les secteurs industriel, immobilier et des transports.

Le PIB de la Mauritanie est d'environ 3 milliards de dollars (2008). En ce qui concerne les paramètres sociaux, la Mauritanie disposait en 2007 d'un PIB par habitant de 836 euros et, en 2008, 42 % de la population se trouvait en dessous du seuil de pauvreté, situé à environ 365 euros par an.

##### 1.1.1. Caractéristiques du secteur de la production

Le secteur de la production de l'ensemble du pays peut être divisé en secteur primaire, secondaire et tertiaire. Ces secteurs présentent les caractéristiques suivantes (voir la figure 1 et le tableau 1) :

Le secteur primaire représentait en 2008 17,2 % du PIB, soit une croissance de 7,2 % par rapport à l'année 2007.

L'agriculture représentait 21 % du PIB correspondant au secteur primaire, et elle est surtout fondée sur la production céréalière (171,2 milles tonnes en 2007-2008), de mil et de sorgho (80,7 milles tonnes), la production de blé, de maïs et d'orge (17 milles tonnes) et la production de riz paddy (73,5 milles tonnes).

L'élevage est l'une des activités principales du monde rural. Néanmoins, l'apport de cette activité a été très instable au cours de ces dernières années en raison de l'imprévisibilité du

<sup>1</sup> *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement

climat. Cette activité représente 51,8 % du PIB nominal du secteur primaire. Par ailleurs et en raison de son importance dans le cadre de l'autosuffisance alimentaire, elle a reçu de la part des autorités un approvisionnement d'aliments pour bétail, de sauvegarde du cheptel, de vaccination et de contrôle sanitaire.

En 2008, la pêche contribue à raison de 26,8 % au PIB nominal du secteur primaire. La production industrielle de pêche constitue une source importante de richesse, car elle bénéficie de compensations financières accordées par l'Union européenne, et elle fournit de nombreux emplois.

Le secteur secondaire représentait 36,4 % du PIB nominal de la Mauritanie en 2008, soit une baisse par rapport à l'année précédente où le taux d'intérêt annuel enregistré avait également été négatif. Cette tendance est due au ralentissement des activités minières et manufacturières, ainsi qu'à la diminution de la production de produits pétroliers et des activités de Bâtiment et travaux publics (BTP).

La part de la branche des mines possède un potentiel élevé dans la formation du PIB en valeur du secteur secondaire, car elle est passée de 28,4 % en 2006 à 58,1 % en 2008. Elle représente également d'importantes recettes en devises pour l'État et fournit de nombreux emplois. Néanmoins, l'activité actuelle est fondamentalement destinée à l'exportation, et elle est donc très sensible aux chocs externes, en particulier à la crise économique mondiale actuelle.

La production pétrolière a représenté 18,6 % du PIB nominal associé au secteur secondaire. La production se situe à 4,4 millions de barils en 2008 contre 5,5 millions de barils en 2007, soit une baisse de 19,4 %.

Les industries manufacturières représentent 9,6 % du PIB associé au secteur secondaire de production. L'industrie chimique et l'industrie associée aux activités de transformation de matériaux (bois, emballage, produits plastiques, etc.) sont assez présentes en Mauritanie et elles sont considérées comme des lignes de croissance potentielle. Néanmoins, une baisse de 0,8 % par rapport à l'année précédente a été enregistrée à la fin de l'année 2008. Enfin, la branche BTP a représenté 13,7 % du PIB associé au secteur secondaire. De grandes entreprises possédant des capacités importantes opèrent dans ce secteur, qui est toutefois considéré comme faible car la tendance enregistrée au cours de la période 2005-2007 était une croissance de 1,4 % seulement et, entre 2007 et 2008, il a connu une baisse de moins 10,7 %.

Le secteur tertiaire, si l'on englobe les services fournis à l'Administration, a contribué à hauteur de 34 % à la formation du PIB global. Dans le secteur des transports et des télécommunications, ces dernières ont une plus grande importance étant donné que le transport n'est pas encore très développé. Les services de téléphonie ont connu une augmentation de 39,5 % en 2008, et le nombre d'abonnés était d'environ 2,2 millions à la fin de l'année. Quant au secteur des commerces, hôtels et restaurants, ils représentent 27 % du PIB associé au secteur tertiaire. Enfin, le PIB associé aux services fournis aux administrations a représenté 35,4 %, soit une augmentation de 3 % par rapport à l'année précédente.

### 1.1.2. Caractéristiques du commerce

- Le commerce extérieur
  - Exportations (voir les tableaux 2 et 3)  
En 2008, le volume total des exportations de la Mauritanie a atteint 392 203,8 millions d'ouguiya, soit 30 % de plus que l'année précédente.

Les principaux partenaires commerciaux d'exportation de la Mauritanie, ou clients, qui représentent des volumes économiques les plus importants dans la structure des exportations, sont la France, avec 20,4 % des exportations totales ; l'Allemagne, avec 10,3 % ; l'Italie avec 9,1 %, et l'Espagne avec 7,22 %.

Pour ce qui est des produits que la Mauritanie fournit à ses partenaires commerciaux, l'ensemble minéral de fer représente 47,5 % du volume économique total des exportations en 2008 (186 473,7 millions d'ouguiya). Il est suivi du groupe de produits pétroliers, qui atteint 20,1 %, et des produits de la pêche, avec 17 %.

- Importations (voir les tableaux 4 et 5)

En 2008, le volume total des importations mauritaniennes a atteint 395 102,7 millions d'ouguiya, soit 22 % de plus que l'année précédente.

Les cinq principaux partenaires commerciaux d'importation de la Mauritanie, ou fournisseurs, qui représentent les volumes économiques les plus importants dans la structure des importations sont la France, avec 16,2 % des importations totales ; la Russie, avec 11,2 % ; les Pays-Bas, avec 7,7 %, et la Belgique, avec 6,1 %.

Pour ce qui est des produits que la Mauritanie achète à ses partenaires commerciaux, le groupe de produits pétroliers représente 35,1 % du volume économique total des importations pour l'année 2008 (138 649,2 millions d'ouguiya). Il est suivi par le groupe de produits alimentaires, avec 26,6 % et les biens d'équipement, avec 14,1 % du volume économique total des importations.

- Analyse de l'évolution des importations/exportations et balance commerciale (voir les figures 2 et 3)

La tendance pour les importations et les exportations au cours de la période 2004-2008 est à la croissance. Les importations ont enregistré une moyenne de variation annuelle de 4,6 % au cours de cette période, alors que le rythme de croissance des exportations s'est élevé à 44,3 %. Ainsi, le volume des importations et des exportations est quasiment équilibré pour l'année 2008 et, même si la balance commerciale est négative (2 898,8 millions d'ouguiyas), elle présente progressivement une tendance à la hausse. Les chiffres indiquent qu'en 2006, le volume exporté était supérieur au volume importé, ce qui permettait d'obtenir une balance positive, alors qu'en 2007 l'augmentation des exportations a été beaucoup moins élevée que l'année précédente (+ 2,7 % en 2006-2007 contre + 130 % en 2005-2006). Par ailleurs, les importations ont augmenté alors que leur variation était négative l'année précédente (+26,5 % en 2006-2007 contre -18 % en 2005-2006).

- Échanges commerciaux avec les régions. Un cas d'étude : l'Union européenne et le Maghreb

L'Union européenne représente (voir la figure 4 et le tableau 6) 40,5 % du volume importé et 56,2 % du volume exporté par la Mauritanie. Entre 2007 et 2008, une augmentation de 10 % a été enregistrée pour les importations, alors que les exportations ont diminué de 19 %. Néanmoins, la balance commerciale est restée positive en 2008 (16 172,4 millions d'ouguiya), même si elle était considérablement inférieure à celle enregistrée en 2005 (40 967,5 millions d'ouguiyas).

La région de l'Union du Maghreb arabe (voir les figures 5 et 6 le tableau 6) représentent 5,7 % du volume importé et 0,1 % du volume exporté par la Mauritanie. Entre 2007 et 2008, les importations ont diminué de 7,2 % et les exportations de 80,1 %. La balance commerciale des relations commerciales avec la région UMA en 2008 est, comme

l'année précédente, négative (- 8 907,5 millions d'ouguiyas). Par ailleurs, signalons que sur l'ensemble des pays de la région UMA, la Libye n'entretient aucun type de relations avec la Mauritanie, car aucun échange d'importations ou d'exportations n'a été enregistré entre les deux pays. L'Algérie a réduit ses importations et en particulier ses exportations, dont le volume est passé de 3 925,9 millions d'ouguiyas en 2004 à un volume nul en 2008. En ce qui concerne les relations entre la Mauritanie et le Maroc et la Tunisie, les importations et les exportations ont augmenté avec ces deux pays, en particulier pour ce qui est des exportations.

### 1.1.3. Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale

Aucune grande chaîne de distribution n'est présente en Mauritanie.

## 1.2. Contexte réglementaire et administratif

### 1.2.1. Réglementation

- Transport ferroviaire  
Loi ferroviaire de 1959, actuellement en cours de révision.
- Transport routier  
Ordonnance n°2006-047 du 06 /12 /2006 portant sur le code de la route.
- Transport maritime  
Loi n°95-009 du 31 janvier 1995 relative au code de la marine marchande

### 1.2.2. Organisation administrative

Depuis 1989, le gouvernement mauritanien met en application une réforme administrative visant à réorganiser l'administration afin de l'adapter aux besoins de la population<sup>2</sup>.

Le principal acteur du secteur des transports est l'État par l'intermédiaire essentiellement du ministère de l'Équipement et des Transports (MET) et le ministère des Travaux publics (MTP). D'autres ministères interviennent aussi dans le secteur : Intérieur et Décentralisation, Finances, Habitat, Urbanisme et Aménagement du territoire.

Le MET est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière de transports routiers, ferroviaires, aériens, maritimes et fluviaux. Il est le maître d'œuvre des travaux de construction, de réhabilitation, de renforcement et d'entretien des infrastructures routières, ferroviaires, aériennes, maritimes et fluviales pour le compte des administrations publiques, des collectivités locales, des établissements et des organismes publics ou privés dans les conditions réglementaires en vigueur.

Le ministère des Transports exerce, conformément aux lois et règlements applicables, les pouvoirs de tutelle technique et de suivi sur les établissements publics et sociétés, ci-après.

- Le Laboratoire national des travaux publics (LNTP)
- L'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC)
- L'Office national de météorologie (ONM)
- L'Établissement national de l'entretien routier (ENER)
- Le port autonome de Nouakchott, dit *port de l'Amitié* (PANPA)
- Le port autonome de Nouadhibou (PAN)
- Le Centre de coordination, de recherche et de sauvetage maritimes (CCSM)

<sup>2</sup> Instruments internationaux des Nations Unies

- La Société des bacs de Rosso (SBR)
- La Société *Mauritania Airways* (MWA)
- La Société des aéroports de Mauritanie (SAM)
- L'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).
  
- Le transport ferroviaire

Les services de transport ferroviaire, prêtés par la Société nationale industrielle et minière (SNIM), sont presque entièrement consacrés au transport de minéraux. La SNIM est une société publique placée sous la tutelle du ministère des Mines et de l'Industrie (MMI) et elle réalise ses activités comme concession, conformément à la loi ferroviaire de 1959. La mission de la SNIM consiste à gérer le réseau ferroviaire et à en assurer l'entretien et les autres travaux connexes.

- Le transport routier

La responsabilité de l'entretien du réseau routier est partagée entre le gouvernement central et les communautés locales.

Le secteur des transports routiers est géré par le MET par le biais de la direction des Transports terrestres (DTT).

En 2005, la réforme mise en place dans le secteur des transports routiers a éliminé le monopole détenu par une unique fédération de transport, la Fédération nationale des transports (FNT), qui regroupait la plupart des sociétés de transporteurs et travaillait sous la tutelle du Bureau national du transport (BNT). À l'heure actuelle, ce secteur est privatisé.

- Le transport maritime

La gestion et la propriété de l'infrastructure portuaire en Mauritanie sont fragmentées entre plusieurs ministères, autorités portuaires et opérateurs privés. Les autorités du port de Nouakchott (PANPA) et celles du port de Nouadhibou (PAN) assurent la direction opérationnelle de toutes les activités du port (pilotage, remorquage, accostage et stockage de la cargaison) à l'exception des services de manutention qui sont fournis par des sociétés privées. Le PANPA est placé sous la supervision du ministère des Transports, alors que le PAN est réglementé par le ministère des Pêches et de l'Économie maritime (MPEM). Les activités du quai minéralier à Nouadhibou sont sous la tutelle du MMI, alors que les activités de la jetée pétrolière relèvent de la tutelle du ministère du Pétrole et de l'Énergie (MPE).

### 1.3. Bases du système logistique

#### 1.3.1. Infrastructures

- Transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire est composé d'une ligne de chemin de fer à voie unique et à écartement normal, construite dans les années 60 pour transporter les minerais exportés entre la mine de Zouerate et le port de Nouadhibou. Elle comprend 717 km de lignes principales, 136 km de lignes secondaires et 8 gares, avec une capacité annuelle de 15 à 18 millions de tonnes et aide à approvisionner Zouerate et certaines zones secondaires dont notamment la localité de Choum située à 460 km de Nouadhibou.

- Transport routier

Le réseau routier de la Mauritanie s'étend en 2006 sur 11 066 km (y compris les routes nationales, régionales et locales), dont 2 971 km goudronnées et 6 880 km de pistes. L'état général du réseau n'est pas connu en raison du manque de données. Toutefois, l'état des routes revêtues, est jugé satisfaisant avec environ 70 % dans un état allant de bon à acceptable, comparé à une moyenne de 65 % pour les routes revêtues dans les autres pays de l'Afrique de l'Ouest. Les routes en terre sont généralement en mauvais état. À cause de sa grande zone désertique, le taux de densité routière en Mauritanie est seulement de 1 km de route pour 100 km<sup>2</sup> du territoire, comparé au taux moyen de 3,10 pour l'Afrique de l'Ouest et 4,70 pour l'Afrique subsaharienne.

- Transport maritime

Les activités portuaires en Mauritanie sont centrées sur deux ports, Nouakchott et Nouadhibou. Le port de Nouadhibou se consacrant presque entièrement au trafic d'exportations de minéraux et à la pêche, nous allons nous centrer sur le port de Nouakchott, qui gère des marchandises générales et conteneurisées et présente donc un grand intérêt du point de vue de l'étude du secteur logistique.

Le port autonome de Nouakchott dit *port de l'Amitié* dispose des infrastructures suivantes :

- Trois postes à quai de 585 m de long et 45,6 m de large à la côte - 9,3 m.
- Un poste pétrolier sur coffre d'amarrage.
- Une passerelle de 750 m de long sur 13 m de largeur reliant les quais aux terres pleins.
- D'une superficie totale de terre-pleins de 14,5 ha dont près de 9 000 m<sup>2</sup> couverts.

Cependant, pour le port de Nouakchott, la croissance rapide de ces dernières années (de 496 951 tonnes en 1988 à 2 317 991 tonnes en 2008<sup>3</sup>) pourrait connaître un ralentissement, si les contraintes de capacité auxquelles les opérateurs du port sont confrontés, ne sont pas rapidement résolues. En effet, le port a été dimensionné pour un trafic de 900 000 tonnes, alors qu'il a atteint 1,82 millions de tonnes en 2005 (y compris le trafic pétrolier qui n'a pas été pris en compte lors de la conception initiale). Comme résultat à la conception initiale (trois quais pour une seule jetée) les bateaux doivent souvent attendre longtemps pour décharger les marchandises. De plus, le port n'est plus en mesure de faire face au trafic des conteneurs qui connaît une très forte croissance.

- Infrastructures

La branche des télécommunications connaît depuis plusieurs années une augmentation importante de son nombre d'abonnées. Le nombre d'abonnées aux services des télécommunications s'est ainsi établi à 2,2 millions environ à la fin de l'année 2008<sup>4</sup>. Cependant, le degré d'informatisation est faible, et il n'existe aucun système télématique collectif permettant d'échanger des informations et de réaliser les démarches documentaires.

---

<sup>3</sup> Diagnostic des activités de consignation, de manutention et de transit au port autonome de Nouakchott dit *port de l'Amitié*

<sup>4</sup> *Rapport annuel 2008*, Banque centrale de Mauritanie

### 1.3.2. Formation<sup>5</sup>

La formation dans le secteur des transports en Mauritanie est encore à l'état embryonnaire. En effet, cette formation se limite à quelques actions d'information et de formation (généralement sous forme de séminaires) qui sont réalisées localement ou à l'étranger en faveur du personnel de l'administration et/ou des sociétés de transport pour les différents modes. L'unique université du pays, celle de Nouakchott ne comprend aucun établissement dispensant des formations en transport.

Par ailleurs, les compétences locales qui sont d'ailleurs formées dans des établissements étrangers (notamment dans les pays du Maghreb et en Europe), ne sont pas en nombre suffisant pour faire face aux problèmes récurrents du secteur des transports.

### 1.4. Politiques gouvernementales et contexte politique étranger

#### 1.4.1. Accords commerciaux

Dans le domaine de la coopération multilatérale, la Mauritanie se situe dans le cadre de l'accord Cotonou entre les pays ACP<sup>6</sup> et l'UE visant à réduire la pauvreté dans les 77 pays membres. L'accord se fonde sur cinq piliers:

- Une dimension politique approfondie ;
- Une participation accrue ;
- Une approche plus stratégique de la coopération, centrée sur la réduction de la pauvreté ;
- De nouveaux partenariats économiques et commerciaux ;
- Une coopération financée améliorée.

Un budget de 242,4 millions d'euros a été assigné, pour la période 2001-2007, à des projets à long terme, dont 85 % étaient destinés au secteur des infrastructures (routes).

En ce qui concerne les conventions et accords signés entre les pays de la région UMA, la Mauritanie se trouve dans la situation suivante :

Pays	Algérie	Maroc	Libye	Tunisie
Mauritanie	UMA 17/2/89 CCT <sup>7</sup> 12/11/73	UMA 17/2/89 CCT 4/8/89	UMA 17/2/89	UMA 17/2/89 ACT <sup>8</sup> 27/1/86

Quant aux conventions et accords signés dans la région MEDA<sup>9</sup>, la Mauritanie est sur le point de signer l'accord GAFTA<sup>10</sup> visant à permettre et à développer les échanges commerciaux interarabes.

La Mauritanie n'est signataire d'aucun accord international des transports (2008) (voir le tableau 7).

#### 1.4.2. Investissements

En 1998, la Mauritanie a adopté un Plan national de transports (PNT) pour, d'une part, rationaliser la gestion du secteur et, d'autre part, assurer son développement. Les principaux

<sup>5</sup> *Étude sur les besoins de formation en transport dans la Méditerranée Occidentale*, CETMO

<sup>6</sup> ACP : pays d'Afrique, Caraïbes et Pacifique

<sup>7</sup> CCT : Convention commerciale et tarifaire

<sup>8</sup> ACT : Accord commercial et tarifaire

<sup>9</sup> MEDA : principal instrument financier de l'UE pour l'application du partenariat euro-méditerranéen.

<sup>10</sup> GAFTA : Greater Arab Free Trade Agreement

objectifs définis ont été la mise en place progressive d'infrastructures essentielles, de systèmes de gestion et d'entretien performants, indispensables pour impulser le développement socio-économique du pays, désenclaver les régions isolées et soutenir l'ouverture du pays aux échanges régionaux et internationaux. Ainsi, le PNT prévoit, pour la période 1998-2007, un programme d'investissements de l'ordre de 95,65 milliards d'ouguiyas (voir le tableau 8).

En ce qui concerne le secteur du transport routier, malgré l'augmentation des ressources financières pour l'entretien courant et périodique des routes depuis l'an 2002, les dépenses annuelles continuent d'être insuffisantes face aux dépenses nécessaires, chaque année, pour cette action. Cette insuffisance de ressources met en danger la pérennité à long terme des investissements du gouvernement dans la construction de nouvelles routes. Quant au secteur du transport maritime, signalons que pour pallier les déficiences de capacité actuelles et futures que présente le port de Nouakchott, il est prévu de l'agrandir, et ce projet dispose d'un budget de l'ordre de 300 millions de dollars. Les travaux, qui seront réalisés par l'entreprise chinoise *Road & Bridge*, permettront de construire deux nouveaux postes à quai d'environ 450 mètres au total. Le tirant d'eau sera augmenté pour atteindre 11, voire 11,5 mètres, pour permettre à des bateaux plus grands d'y opérer, et la superficie au sol sera également augmentée pour permettre une plus grande capacité de stockage. Par ailleurs, des négociations sont en cours avec Dubaï Ports World pour la construction d'un terminal à conteneurs et la gestion d'une zone franche. Le coût des travaux est évalué à 70 millions de dollars, bien que les aspects techniques principaux du projet restent encore à définir (par ex. capacité). Enfin, signalons qu'il existe pour le port de Nouadhibou un projet d'agrandissement du terminal minéralier afin de doubler sa capacité actuelle, qui serait réalisé par la SNIM.

En Mauritanie, les investissements privés, nationaux et étrangers sont régulés par le code des investissements, promulgué le 20 janvier 2002 et établissant quatre garanties essentielles : liberté d'établissement et d'investissement de capital, liberté de transfert du capital étranger, libre transfert des revenus professionnels des employés étrangers et traitements égaux avec les ressortissants mauritaniens. Ainsi, la Mauritanie n'applique pas de politique discriminatoire contre les investissements étrangers. Il existe pour cela des normes d'investissement spécifique concernant certains secteurs, comme les mines, le pétrole et la pêche. Pour ce qui est des investissements étrangers<sup>11</sup>, la Mauritanie a reçu en 2008 des flux d'investissements directs étrangers d'une valeur de 103 millions de dollars USD, contre 153 millions de dollars en 2007.

## 2. Le secteur logistique

### 2.1. Chiffres macro-économiques du secteur logistique

#### 2.1.1. Description du secteur des transports

Le secteur des transports et télécommunications représente 4,3 % du PIB de la Mauritanie (2008).

#### 2.1.2. Évaluation du secteur logistique

Le secteur logistique mauritanien est très peu développé. La logistique associée au transport de marchandises, tant pour ce qui est des importations que des exportations, est réalisée presque en totalité de façon internalisée par les grossistes, ce qui ne favorise pas l'apparition d'opérateurs structurés pouvant accéder au marché public de ces services. Les importateurs et les exportateurs contrôlent entièrement la chaîne de transport, car ils

<sup>11</sup> *World Investment Report 2009*, UNCTAD

peuvent en mener à bien toutes les phases (transports et stockages, manutention portuaire, conciliation et démarches douanières) sans qu'il n'existe en pratique aucun problème légal de compétences. Par ailleurs, le manque général de professionnalisme des opérateurs des différentes branches du transport possédant les agréments pertinents réduit la confiance des grossistes, qui sont réticents à externaliser leurs besoins en logistique. Les rares opérateurs logistiques présents sont tous étrangers.

### 2.1.3. Coûts logistiques

En Mauritanie, les principaux coûts du secteur logistique sont liés à *une présence élevée du secteur non officiel, déficiences en infrastructures et équipements de manipulation et à des coûts élevés de transit portuaire.*

Le secteur non officiel, en particulier dans le transport routier et dans la figure du commissionnaire en douanes, se caractérise par un manque de professionnalisme étroitement lié à la qualité du service, ainsi que par une offre de prestations dont les conditions économiques et de documentation ne répondent à aucune sorte de logique et ne sont donc pas représentatifs des coûts réels. Les infrastructures déficientes se caractérisent par une faible couverture et un entretien insuffisant du réseau routier, ainsi que par le manque de capacités portuaires à Nouakchott, dû au manque d'espace du côté de la mer et du côté de la terre et au nombre insuffisant d'équipements pour la manutention des marchandises. En outre, le niveau pratiquement nul d'informatisation dans le secteur et entre ce secteur et l'administration (MET, douane) ne permet pas au flux documentaire associé au transport de circuler librement. Enfin, le coût élevé du passage portuaire est généré, d'une part par la mise en application à Nouakchott de tarifs portuaires de 2 à 2,5 fois supérieurs à ceux des autres ports de l'Afrique de l'Ouest et, d'autre part, par les frais d'acconage, qui sont eux aussi de 4 à 8 fois plus élevés que dans les ports voisins.

## 2.2. Dimension du secteur logistique

### 2.2.1. Le transport routier

Plus de 80 % des marchandises en Mauritanie sont transportés par la route. En plus, les prévisions de transport affichent une augmentation de 8 % par an pour le fret dans un avenir proche.

Depuis la réforme mise en application en 2005, le secteur du transport routier est entièrement libéralisé et les opérateurs fournissant ses services de transport sont donc privés.

Le secteur consacré au transport public, ou transport pour le compte d'autrui, représentent environ 90 % de la part de marché, qui est entièrement dominé par les petites entreprises et en particulier par les transporteurs artisans. La présence de ce grand nombre de transporteurs travaillant à leur compte, essentiellement des tractionnaires, a généré un processus d'associationnisme. Il existe ainsi deux grands regroupements de fédérations :

- La fédération nationale des transports (FNT), qui regroupe entre autres l'ANTEM, la FBT et la FGTN
- Le groupement de la justice et le développement du transport terrestre (GJDTT), qui regroupe entre autres la FGT, la FTM, la FMTT, la GTU, la MTE, la NT et la VMTP.

Le secteur consacré au transport pour compte propre se compose d'entreprises publiques et de sociétés commerciales privées (grossistes). Sa part de marché s'élève à environ 10 %. Ce secteur possède son propre parc afin de prêter ses services, qui interfèrent par ailleurs avec le transport pour le compte d'autrui en externalisant le transport public.

La qualité des services fournis par les opérateurs de transport routier de marchandises est faible, principalement pour les raisons suivantes :

- L'industrie de camionnage est dominée par les petits opérateurs qui ne possèdent pas toujours des compétences professionnelles requises.
- Les chauffeurs sont formés par la pratique et manquent de formation professionnelle. Ils ont un faible niveau de capacité de gestion.
- Les infrastructures routières sont déficientes : les routes goudronnées sont peu nombreuses et le poids maximum autorisé doit être inférieur à 33 tonnes.
- Le parc de camions est vétuste et souvent en mauvais état.
- Les évolutions technologiques sur les véhicules n'ont pas été internalisées par les opérateurs
- Les garages de réparation n'ont pas les compétences professionnelles suffisantes.
- Il n'existe pas de bourses de fret permettant de commercialiser des services.

Malgré ces insuffisances notoires le secteur est très dynamique et une étude sur la stratégie des transports a été réalisée : Elle recommandait un renouvellement rapide de la flotte et l'introduction de meilleures règles de concurrence.

- Équipements

Le transport routier est assuré presque entièrement de véhicules d'occasion (98 %) importés d'Europe dont l'âge moyen est de 12 années qui, grâce à un entretien intensif, se maintiennent en état de fonctionnement. Le parc actuel est estimé à environ 142 600 véhicules, ce qui correspond à 46 véhicules pour 1 000 habitants. Le nombre d'immatriculations ne cesse d'augmenter passant de 4 665 véhicules en 2000 à 8 219 véhicules en 2006, soit un taux d'accroissement annuel de 9,9 % par an.

- Le transport TIR<sup>12</sup>

La Mauritanie n'a pas encore signé la convention TIR.

### 2.2.2. Le transport ferroviaire<sup>13</sup>

Le trafic annuel s'élève à environ 16,6 milliards de tonnes/km. En 2008, le trafic total de minerai a été de l'ordre de 11 millions de tonnes, avec un chiffre d'affaires de 838 millions USD.

Le secteur du transport ferroviaire est composé par une seule entreprise, la SNIM, qui est une société publique (78 % de son capital appartient à l'État) agissant comme concession et chargée de l'exploitation et du transport de produits des mines, principalement du minerai de fer, de la région de Zouerate au port de Nouadhibou. Ainsi, cette entreprise exploite et gère le réseau ferroviaire existant pour son propre compte. Accessoirement, elle fournit aussi des services de transport d'autres marchandises (animaux ou véhicules) pour le compte d'autrui.

Le service fourni par la SNIM comprend des trains monoproduits sur des compositions de 2,5 km et d'un poids total de 22 000 tonnes. Comme indiqué dans le paragraphe précédent, des services mixtes sont également proposés en annexant des wagons pour le transport de passagers ou d'autres marchandises.

La SNIM possède un parc de camions d'un poids maximum de jusqu'à 100 tonnes et elle emploie 4 500 personnes. C'est également la première entreprise de Mauritanie, elle

<sup>12</sup> TIR : Transport Routier International

<sup>13</sup> Bulletins d'Information de la Société nationale industrielle et minière

contribue à raison de 21 % aux recettes de l'État, et elle représente 15 % du PIB et 48 % des exportations de ce pays.

- Équipements

Les conditions climatiques, le poids des convois (22 000 tonnes en moyenne, charge à l'essieu de 25 tonnes) posent des problèmes d'entretien spécifiques (ensablement de la voie, usure prématurée du rail, difficultés de maintien de la géométrie de la voie, etc.).

Les trains, dont la longueur peut atteindre 2,5 km, sont constitués de 3 ou 4 locomotives diesel-électriques General Motors de 3300 CV, 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.

### 2.2.3. Le transport maritime

Le réseau portuaire mauritanien se compose de deux ports : le port de Nouakchott, dont l'autorité portuaire est le PANPA, et le port de Nouadhibou, dont l'autorité portuaire est le PAN. En 2008, 13,5 millions de tonnes ont été manipulées, dont 2,3 millions correspondent au port de Nouakchott et 11,2 millions au port de Nouadhibou. Le port de Nouakchott reçoit 80 % des importations et c'est le principal port de marchandises générales et conteneurisées (57 000 EVP en 2008). Le port de Nouadhibou centralise quant à lui une grande partie des exportations mauritaniennes, et le trafic total enregistré est distribué de la façon suivante : 94,1 % de minerai de fer, 4,4 % de pétrole et 1,5 % de pêche.

Les pouvoirs publics ont engagé en 1990 un certain nombre de réformes dont la libéralisation de la manutention à terre, la gestion des terres plein et hangar ainsi que l'exploitation d'outillage sur le domaine portuaire au niveau du port autonome de Nouakchott. Toutefois, le PANPA continue d'avoir une exclusivité sur certaines prestations portuaires dont le remorquage, le pilotage, l'amarrage et la grue sur rail à quai. La PAN utilise exactement le même modèle pour le port de Nouadhibou.

La structure d'entreprise du secteur maritime et portuaire se caractérise essentiellement par un nombre excessif de sociétés et d'opérateurs par rapport au volume global de trafic (sauf minerais et pétrole, dont la logistique est réalisée en interne). Les acteurs participant à la dynamique du secteur présentent les caractéristiques suivantes :

Pour ce qui est des *armateurs*, la Mauritanie ne possède pas de parc et ses ports sont desservis par des lignes régulières de compagnies étrangères telles que Maersk, Boluda (Pinillos), Baco Line, MSC et CMA CGM. La Mauritanienne de transport maritime (MTM), compagnie maritime privée à capital mauritanien et ne possédant pas son propre parc, propose des services réguliers en partenariat avec Conti Lines et organise des services de tramping (transport maritime à la demande).

L'activité de *consignation* est assurée par des sociétés privées. Environ 40 sociétés consignataires sont enregistrées. Dans le cas du port autonome de Nouakchott, 23 sociétés ont été agréées pour les activités de consignation, ce qui représente une surabondance d'opérateurs pour un marché relativement petit (613 escales en 2008). Les sept principales sociétés de consignation (voir le tableau 9) sont Shenker, Maersk Mauritanie, MTM, Teyssir Shipping, Sogeco, MARCC et SAMMA, qui représentent respectivement les parts de marché suivantes : 35,26 %, 12,85 %, 12,03 %, 8,4 %, 6,92 %, 4,78 % et 3,95 %.

Quant aux *transitaires*, ils sont en réalité des commissionnaires en douanes, car ils exercent en tant que tels après avoir été agréés par l'administration des douanes. Cette profession compte 400 agréés classés en trois groupes.

- Sociétés de transit structurées mais ne pouvant cibler que le trafic des clients exonérés et représentent un petit segment du marché (projets, etc.) ;
- Importateurs transitaires qui traitent par leurs propres sociétés de transit leurs importations ;
- Transitaires individuels sans adresses fixes, ils opèrent dans l'informel absolu. Cette catégorie, qui représente la majorité, contrôle une grande partie du trafic en offrant des conditions de prix et de documentation défiant parfois toute logique.

Comme cela a été signalé, cette profession se caractérise par une prédominance des transitaires travaillant dans l'informel. C'est ainsi que malgré le nombre élevé d'agrèments concédés, les transitaires en opération ne dépassent pas la cinquantaine. Par ailleurs, le monopole de l'informel et la manque de procédures écrites et appliquées de tous pour le dédouanement des marchandises empêchent le développement du professionnalisme dans ce secteur.

Pour ce qui est de la *manutention et de l'acconage*, il existe une quarantaine d'entreprises de manutention (dont 28 à Nouakchott) qui utilisent les moyens de manutention de la Société des équipements portuaires (SEP) et la main-d'œuvre portuaire dépendant du Bureau d'emploi de la main-d'œuvre portuaire (BEMOP). Ces entreprises peuvent être classées en fonction du type de trafic traité : conteneurisé ou non conteneurisé. Dans le cas du trafic conteneurisé, il est réalisé majoritairement par cinq sociétés : Maersk (58 %), Marcc (17 %), Sogeco (15 %), Samma (7 %) et SMPN (2 %). Ces sociétés se répartissent le trafic associé aux lignes maritimes régulières Maersk+Safemarine, Boluda (Pinillos), Baco liner, MSC et Delmas (CMA CGM). Dans le cas du trafic non conteneurisé, les principaux opérateurs sont orientés, pour la plus part d'entre eux, sur un type de cargaison (voir le tableau 10) pour un ou deux réceptionnaires bien déterminés, à l'exception du *Reefer service* (frigorifique) qui est une ligne régulière.

La Société des équipements portuaires est une société à capital privé gérée par un conseil d'administration comprenant toutes les sociétés agréés pour exercer les activités de manutention. La SEP est chargée de l'acquisition des équipements et de leurs entretiens avec un libre accès, aux mêmes conditions, à tous les manutentionnaires agréés.

Le Bureau d'emploi de la main d'œuvre portuaire, en tant que bureau d'embauche de la main d'œuvre portuaire, travaille comme association à but non lucratif administrée par un conseil d'administration parmi les manutentionnaires qui nomme sont gérant. Cette main d'œuvre portuaire est constituée essentiellement de dockers. Ceux-ci se répartissent en deux catégories :

- Les dockers professionnels : qui ont la priorité d'embauche et la garantie d'un salaire minimum mensuel appelée communément vacation garantie. Ils sont au nombre de 180 dockers avec une moyenne d'âge de 52 ans et dont le quart travaille depuis plus de trente ans.
- Les dockers occasionnels : constituent une main d'œuvre occasionnelle de 4000 dockers utilisée par les manutentionnaires mais sans obligation de vacation garantie. Ceux-ci gagnent du terrain sur l'exploitation portuaire au vu du vieillissement des dockers professionnels.

L'effectif obligatoire par équipe (17 dockers) quelque soit l'opération à effectuer à bord des navires pour déplacer un conteneur, une voiture ou même la sacherie.

En outre, le BEMOP est devenu prestataire de service qui dégage des recettes substantielles sur les opérations réservées aux manutentionnaires (le dépotage des TC, le déchargement des camions, au terre plein et la sacherie au niveau du quai, par exemple...etc.).

- Équipements

La Mauritanie ne possède pas de flotte maritime. Le port de Nouakchott comporte uniquement deux grues appartenant à la PANPA. Par ailleurs, le port ne comporte aucun silo.

#### 2.2.4. Services logistiques

À l'heure actuelle, on ne peut pas considérer qu'il existe en Mauritanie un marché public constitué par des opérateurs susceptibles de proposer des prestations logistiques de type 3PL. Le développement du groupage et de la messagerie est faible, et la principale prestation proposée à la charge est le service d'entreposage. Même pour ce qui est des entreprises proposant une gamme complète de services, on ne peut pas parler de gestion intégrale de la chaîne logistique, et le niveau de qualité peut être amélioré (dans l'utilisation des TIC<sup>14</sup> ou où les prestations aux charges des entrepôts). Les entreprises étrangères (Schenker, Maersk Logistics, DHL, UPS) demeurent peu nombreuses. Les entreprises mauritaniennes proposant des services élargis sont Teissir, Sogeco, Samma (filiale de la SNIM) et MTM. Pour résumer la caractéristique générale du secteur, la logistique est pour la plupart réalisée en interne par les importateurs ou les affréteurs, et elle manque de professionnalisme (sauf dans le cas de grandes entreprises telles que la SNIM ou de secteurs comme le pétrole).

---

<sup>14</sup> TIC : technologies de l'information et la communication



## Tables et figures

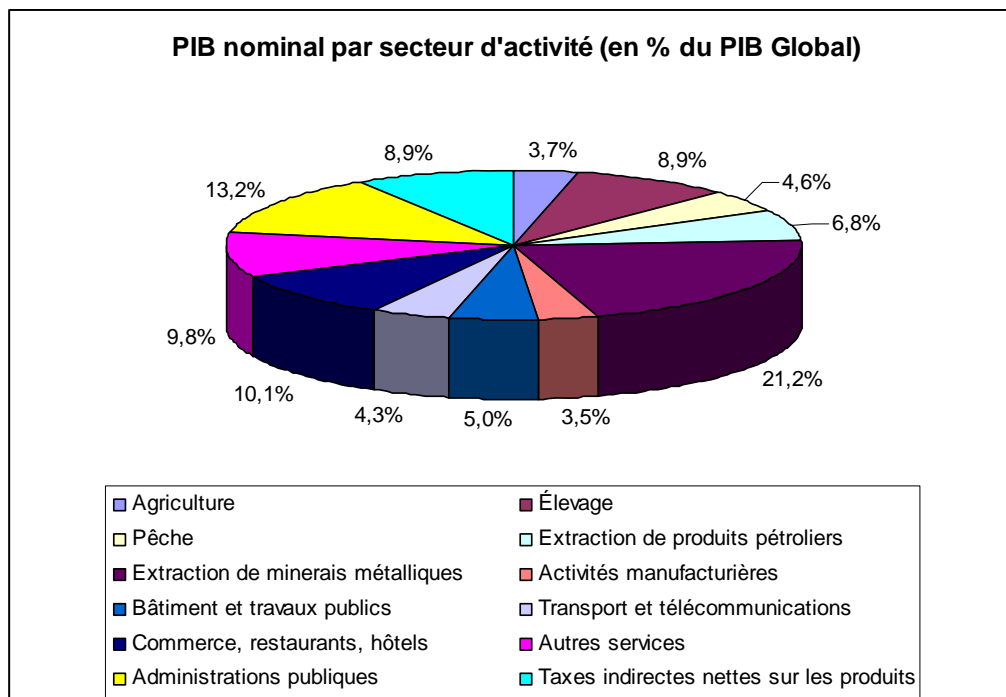


Figure 1: PIB nominal par secteur d'activité (en % du PIB global, 2008)  
Source: *Rapport annuel 2008*, Banque centrale de Mauritanie, in CETMO

Annexe 8 : PIB nominal par branche d'activité					
En Millions d'ouguiya					
Libellés	2004*	2005*	2006*	2007**	2008**
<b>Secteur primaire</b>	<b>91 589</b>	<b>105 408</b>	<b>110 933</b>	<b>124 655</b>	<b>145 742</b>
1, 1 Agriculture	13 019	21 086	20 519	23 417	31 176
1, 2 Elevage	51 558	56 203	61 199	68 335	75 497
1, 3 Pêche	27 012	28 119	29 215	32 903	39 069
<b>Secteur secondaire</b>	<b>100 771</b>	<b>130 374</b>	<b>312 301</b>	<b>254 380</b>	<b>308 048</b>
<b>2, Activités extractives</b>	<b>45 539</b>	<b>70 583</b>	<b>248 315</b>	<b>182 978</b>	<b>236 252</b>
2, 1 Extraction de produits pétroliers	0	0	159 680	55 386	57 219
2, 2 Extraction de minerais métalliques	45 539	70 583	88 635	127 592	179 033
3, Activités manufacturières	21 287	22 479	23 952	27 387	29 615
<b>4, Bâtiment et travaux publics</b>	<b>33 945</b>	<b>37 312</b>	<b>40 034</b>	<b>44 015</b>	<b>42 180</b>
<b>Secteur tertiaire</b>	<b>165 806</b>	<b>209 507</b>	<b>246 387</b>	<b>284 365</b>	<b>316 096</b>
<b>5, Transports et télécommunications</b>	<b>22 532</b>	<b>23 839</b>	<b>27 199</b>	<b>31 829</b>	<b>36 300</b>
<b>6, Commerce, restaurants, hôtels</b>	<b>50 203</b>	<b>60 896</b>	<b>68 703</b>	<b>76 934</b>	<b>85 293</b>
<b>7, Autres services</b>	<b>48 622</b>	<b>59 343</b>	<b>66 005</b>	<b>73 913</b>	<b>82 535</b>
Total des activités marchandes	313 717	379 860	585 141	561 711	657 917
<b>8, Administrations publiques</b>	<b>44 449</b>	<b>65 429</b>	<b>84 480</b>	<b>101 689</b>	<b>111 969</b>
P,I,B, au coût des facteurs	358 166	445 289	669 621	663 400	769 886
Taxes indirectes nettes sur les produits	38 396	48 019	55 380	70 348	75 549
<b>P,I,B, aux prix du marché</b>	<b>396 562</b>	<b>493 308</b>	<b>725 001</b>	<b>733 748</b>	<b>845 435</b>
<b>PIB au prix du marché hors pétrole</b>	<b>396 562</b>	<b>493 308</b>	<b>565 321</b>	<b>678 362</b>	<b>788 216</b>

Source : MAED/ONS \* : Données provisoires \*\* Prévisions

Tableau 1: PIB nominal par secteur d'activité (millions d'ouguiya)  
Source: *Rapport annuel 2008*, Banque centrale de Mauritanie

TABLEAU 13.3.10 : EXPORTATIONS ( Hors pétrole, Or et cuivre) DE LA MAURITANIE SELON LA DESTINATION

الجدول 10.3.13 : الصادرات الموريتانية حسب وجهتها (إستثناء النفط والذهب والنحاس)

Unité : millions UM	2004	2005	2006	2007	2008	الوحدة : بالمليون أورو
<b>Total Exportations</b>	111 934,5	147 717,3	168 209,3	208 581,9	313 533,9	<b>إجمالي الصادرات</b>
<b>Zone Euro</b>	72 747,5	108 820,2	128 712,4	145 230,8	176 154,8	<b>منطقة اليورو</b>
Allemagne	13 494,2	21 521,8	23 225,1	25 892,9	32 209,5	ألمانيا
Belgique	12 497,0	20 315,4	21 918,0	19 078,2	20 035,2	بلجيكا
Bulgarie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	بلغاريا
Espagne	14 909,6	15 811,7	19 711,9	30 870,6	26 270,8	إسبانيا
Finlande	280,7	956,6	549,9	0,0	1 130,0	فنلندا
France	19 275,1	25 885,6	29 338,7	38 144,1	64 101,5	فرنسا
Grèce	719,6	211,4	350,5	494,4	2 523,2	اليونان
Italie	11 534,4	24 048,0	31 776,5	27 088,8	28 537,9	إيطاليا
Pays-Bas	7,0	2,8	1 381,7	0,0	0,0	هولندا
Portugal	30,0	66,9	460,3	283,2	1 326,1	البرتغال
Pologne	3,0	0,0	30,1	4,3	0,0	بولندا
Royaume-Uni (Grande Bretagne)	1 941,6	2 795,1	3 170,6	8 053,8	8 714,1	المملكة المتحدة
Suède	970,4	1 469,8	1 764,9	1 481,6	1 288,0	السويد
Suisse	441,4	0,0	0,0	0,0	29 117,8	سويسرا
<b>Zone CFA</b>	1 062,5	1 738,2	1 830,2	1 491,3	2 321,7	<b>منطقة الفرنك الإفريقي</b>
Bénin	9,8	13,9	25,1	0,0	3,9	بنين
Burkina Faso	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	بورkina فاسو
Cameroun	75,0	0,3	7,6	0,0	80,4	الكاميرون
Congo	31,5	0,9	0,0	0,0	7,1	الكونغو
Cote D'Ivoire	556,8	1 335,3	763,7	1 254,8	1 393,9	ساحل العاج
Senegal	298,8	250,0	193,5	101,0	583,2	السنغال
Togo	50,7	94,3	0,0	116,0	0,2	توجو
Autres	39,9	43,6	40,3	19,5	21,0	أخرى
Algeria	3 925,9	3 706,6	2 830,5	973,3	0,0	الجزائر
Libya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	ليبيا
Moroc	39,7	133,3	98,8	25,7	121,6	المغرب
Tunisie	74,4	5,7	6,7	39,9	128,7	تونس
Egypte	0,0	32,9	58,2	19,5	249,0	مصر
Turquie	34,6	18,7	7,1	0,0	8,4	تركيا
Brazil	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	البرازيل
Chine	3 054,3	2 186,9	3 262,6	17 628,9	30 591,0	الصين
Corée du Nord	17,9	2,1	0,0	0,0	0,0	كوريا الشمالية
Corée du Sud	14,0	4,3	42,4	0,0	59,5	كوريا الجنوبية
Etats-Unis d'Amérique	48,4	7,9	0,0	0,2	16,5	الولايات المتحدة الأمريكية
Ghana	406,0	872,1	1 134,6	212,1	2 708,7	غانا
Guinée Conakry	30,6	2,9	118,6	7,0	93,9	غينيا الكونكاري
Japon	23 449,1	20 364,3	21 177,1	20 661,9	21 241,7	اليابان
Nigeria	1 755,5	2 584,6	2 109,9	1 143,0	1 900,0	نيجيريا
Pakistan	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	باكستان
Russie	789,0	1 942,6	1 408,0	4 991,9	5 136,9	روسيا
Taiwan	32,3	3,6	0,0	0,0	0,0	تايوان
Thaïlande	355,8	78,7	0,0	0,0	0,0	تايلاند
Autres	427,4	935,3	178,0	2 530,3	471,6	أخرى
Origine indéterminée	438,9	19,3	1 068,4	4 022,2	33 186,3	مصادر غير محددة

Source : Direction Générale des Douanes/STDONIA

المصدر : أمانة العامة للإيرادات

Tableau 1: exportations (hors pétrole, or et cuivre) de la Mauritanie selon la destination (millions UM)  
Source: *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement

TABLEAU 13.3.1 : EXPORTATIONS MAURITANIENNES PAR TYPE DE PRODUIT

الجدول 1.3.13 : الصادرات الموريتانية حسب نوع المنتج

Unités : millions d'ouguiya	2004	2005	2006	2007	2008	الوحدة : مليون أورو
<b>Total</b>	111 934,5	147 717,3	340 634,0	349 865,3	392 203,8	<b>إجمالي</b>
Minerai de fer	66 966,8	101 306,4	122 209,0	144 403,0	186 473,7	الحديد الخام
Or	0,0	0,0	430,0	9 783,4	29 118,8	الذهب
Cuivre	0,0	0,0	1 490,9	44 028,6	30 881,8	النحاس
Pétrole	0,0	0,0	170 504,0	87 551,8	78 690,0	النفط
Produits de pêche	44 624,5	46 391,0	45 992,8	64 031,5	66 624,0	المستلزمات سمكية
Autres	343,2	19,9	7,3	67,1	415,5	المستلزمات أخرى
Effets personnels	314,5	0,0	0,0	47,2	0,0	أغراض شخصية
Peaux et Cuir	25,9	19,9	6,9	19,8	42,4	جلود ومنتجات جلدية
Animaux vivants	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	حيوانات حية
Gomme Arabique	2,8	0,0	0,0	0,0	51,4	المطاط
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	321,7	مستلزمات أخرى
<b>Unités : Tonnes</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>الوحدة : الأطنان</b>
<b>Total</b>	10 809 812,5	10 682 662,0	12 073 892,8	12 635 631,2	11 652 045,6	<b>إجمالي</b>
Minerai de fer	10 725 919,6	10 567 596,0	10 530 725,3	11 814 941,0	10 952 532,0	الحديد الخام
Or	0,0	0,0	0,1	1,7	0,5	الذهب
Cuivre	0,0	0,0	1 300,0	29 535,0	4 697,1	النحاس
Pétrole	0,0	0,0	1 432 818,6	647 801,0	510 440,5	النفط
Produits de pêche	85 311,8	114 888,7	108 995,3	143 036,0	171 929,2	المستلزمات سمكية
Autres	582,1	177,3	53,4	316,5	12 476,4	المستلزمات أخرى
Effets personnels	170,6	0,0	0,0	145,1	0,0	أغراض شخصية
Peaux et Cuir	375,4	177,3	43,4	171,4	383,1	جلود ومنتجات جلدية
Animaux vivants	0,0	0,0	10,0	0,0	0,0	حيوانات حية
Gomme Arabique	36,0	0,0	0,0	0,0	120,0	صمغ عربي
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	11 973,3	مستلزمات أخرى

Source : Direction Générale des Douanes/STDONIA / SNIM / BCM

المصدر : إدارة العامة للإيرادات/مدير الميناء/إيرادات الحديد الموريتانية

Tableau 3: exportations mauritaniennes par type de produit (millions d'ouguiya, tonnes)  
Source: *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement

TABLEAU 13.2.3 : IMPORTATIONS DE LA MAURITANIE EN VALEUR (CAF)

الجدول 3.2.13 : الواردات الموريتانية بقيمة (كاف)

Unité : millions d'ouguiya	2004	2005	2006	2007	2008	الوحدة : مليون أوقية
<b>Total</b>	<b>346 265,8</b>	<b>356 729,9</b>	<b>292 385,3</b>	<b>369 792,0</b>	<b>395 102,6</b>	<b>المجموع</b>
Produits pétroliers	21 926,1	35 938,5	77 825,3	113 299,5	138 549,2	مواد بترولية
Alimentaires	33 766,5	32 329,3	64 963,0	84 015,0	105 271,4	مواد غذائية
Biens d'équipement	232 580,1	231 727,1	52 526,3	68 125,8	55 807,2	مواد التجهيز
Matériel de construction	20 607,3	17 600,6	24 325,9	31 293,0	24 067,7	مواد بناء
Voitures/ pièces détachées	14 487,1	11 592,7	20 141,2	26 033,3	27 139,0	سيارات/قطع غيار
Cigarettes et Tabac	3 457,6	4 215,6	10 291,4	10 233,6	6 324,4	سجائر و تنغ
Tissus et vêtements	3 243,5	3 216,9	7 676,6	7 985,8	7 743,1	قمصان وملابس
Cosmétiques et Chimiques	3 342,9	4 147,4	6 113,3	6 244,7	7 543,3	مواد تجميل وكيميائيات
Autres	12 854,8	15 961,9	28 522,3	22 561,3	22 657,4	مواد أخرى

Source : Direction Générale des Douanes/SYDONZA

المصدر : الإدارة العامة للجمارك/سيديونيا

Tableau 4: importations de la Mauritanie en valeur (millions d'ouguiya)  
Source: *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement

TABLEAU 13.2.4 : IMPORTATIONS DE LA MAURITANIE SELON L'ORIGINE

الجدول 4.2.13 : الواردات الموريتانية حسب المصدر

Unité : millions UM	2004	2005	2006	2007	2008	الوحدة : مليون أوقية
<b>Total imports</b>	<b>346 265,8</b>	<b>356 729,9</b>	<b>292 385,3</b>	<b>369 792,0</b>	<b>395 102,6</b>	<b>المجموع الواردات</b>
<b>Zone Euro</b>	<b>64 984,3</b>	<b>67 852,7</b>	<b>97 939,0</b>	<b>135 687,2</b>	<b>159 983,9</b>	<b>منطقة اليورو</b>
France	34 470,7	36 724,7	43 662,6	59 641,0	64 569,6	فرنسا
Italie	1 459,6	1 792,1	6 843,1	16 491,1	3 024,4	إيطاليا
Espagne	4 510,6	5 979,3	9 686,8	13 984,4	19 208,4	إسبانيا
Belgique	9 982,2	9 905,3	14 017,2	16 662,5	24 060,7	بلجيكا
Allemagne	9 941,0	8 545,4	12 081,8	14 416,2	12 433,9	ألمانيا
Finlande	23,3	10,4	5,3	159,8	34,4	فنلندا
Pays-Bas	2 459,5	2 436,5	6 249,4	5 670,7	30 278,0	هولندا
Pologne	-	20,6	63,5	20,9	4,2	بولندا
Portugal	213,6	109,0	1 120,1	3 923,5	3 448,2	البرتغال
Cote d'Ivoire	1 789,7	2 329,3	4 200,2	5 717,1	2 119,9	الفيان
Anglais	1 506,4	83 649,2	3 502,7	15 329,0	4 147,9	المنطقة المتحدة
Autriche	0,1	116,1	57,2	-	81,6	النمسا
Danemark	367,6	273,4	862,7	162,2	514,3	الدانمارك
Norvège	1 76 038,4	3 384,8	1 448,3	1 933,0	764,9	النرويج
Suède	671,1	1 136,1	451,7	955,5	1 442,4	السويد
Suisse	82,4	20,4	43,4	860,6	89,5	سويسرا
<b>Zone CFA</b>	<b>2 626,8</b>	<b>3 426,8</b>	<b>7 385,0</b>	<b>19 975,9</b>	<b>19 544,3</b>	<b>منطقة الأفرانك الأفريقي</b>
Côte d'Ivoire	720,6	583,2	1 454,7	6 254,5	1 700,7	منطقة الفرنك
Sénégal	1 647,1	2 353,9	5 751,8	9 099,3	5 945,4	السنغال
Autres	196,1	249,7	178,5	3 719,2	11 918,3	دول أخرى
<b>Afrique du Sud</b>	<b>1 071,8</b>	<b>1 369,5</b>	<b>7 472,3</b>	<b>3 800,6</b>	<b>3 914,1</b>	<b>جنوب أفريقيا</b>
Algérie	887,4	1 369,6	774,7	411,8	563,7	الجزائر
Arabie Saoudite	682,1	669,3	1 450,3	1 524,7	1 850,7	العمارة السعودية
Australie	1 916,3	508,5	1 061,9	542,5	521,8	أستراليا
Brazil	8 259,7	9 449,5	17 100,1	22 236,8	17 331,4	البرازيل
Canada	93,5	599,0	665,3	395,3	499,9	كندا
China	4 462,4	7 106,3	16 437,2	21 339,5	19 339,2	الصين
Corée du Nord	20,1	20,4	33,1	64,5	72,8	كوريا الشمالية
Corée du Sud	73,1	28,7	70,1	197,5	87,7	كوريا الجنوبية
Egypte	5 339,2	3 463,4	1 385,5	2 496,5	1 397,2	مصر
Emirats Arabes Unis	2 163,7	2 997,0	4 764,5	7 802,5	4 561,8	الإمارات العربية المتحدة
Inde	696,6	798,7	3 379,9	2 420,7	2 150,1	الهند
Indonésie	342,4	766,5	1 121,6	2 165,6	1 444,4	إندونيسيا
Japon	5 770,0	6 358,5	10 326,1	12 495,7	12 870,6	اليابان
Lébanon	32,7	87,2	95,3	126,6	80,1	لبنان
Mélanésie	350,5	981,5	2 379,4	5 102,4	8 156,5	ملاييزيا
Maroc	1 439,4	1 613,7	2 834,9	1 665,8	6 741,9	المغرب
Roumanie	63,1	2,6	2,6	58,7	3,4	رومانيا
Russie	6 670,0	618,0	1 808,6	2 927,3	44 364,4	روسيا
Singapour	991,4	1 424,8	1 622,4	4 036,0	3 776,2	سنغافورة
Taiwan	12,8	15,2	33,3	13,1	334,8	تايوان
Thaïlande	3 801,1	2 364,0	2 632,4	2 877,7	12 807,9	تايلاند
Tunisie	326,7	1 154,8	1 821,6	2 388,4	1 832,2	تونس
Turquie	859,0	1 115,0	1 394,6	1 438,2	1 269,5	التركي
USA	11 287,7	28 697,4	15 947,2	16 378,2	12 719,9	الولايات المتحدة الأمريكية
Autres	8 045,4	4 343,4	4 830,1	3 724,3	3 860,4	دول أخرى
Origine indéterminée	33 183,5	119 547,8	78 806,8	73 062,7	45 767,1	مصدر غير محدد

Source : Direction Générale des Douanes/SYDONZA

المصدر : الإدارة العامة للجمارك

Tableau 5: importations de la Mauritanie selon l'origine (millions UM)  
Source: *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement

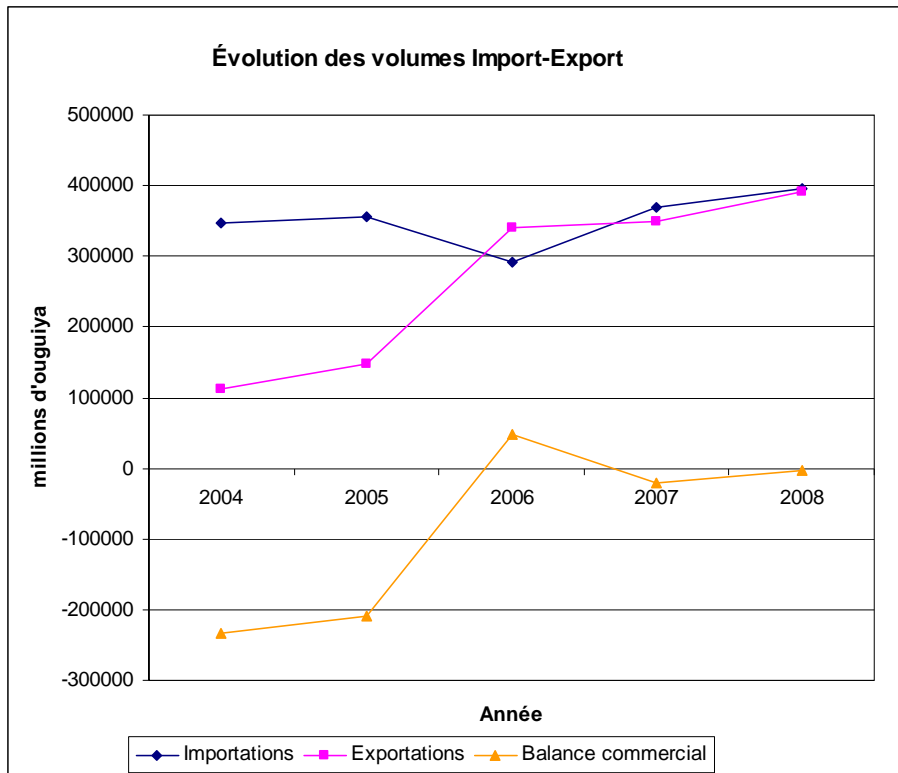


Figure 1: évolution des volumes import-export et balance commerciale de la Mauritanie  
Source: *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement, in CETMO

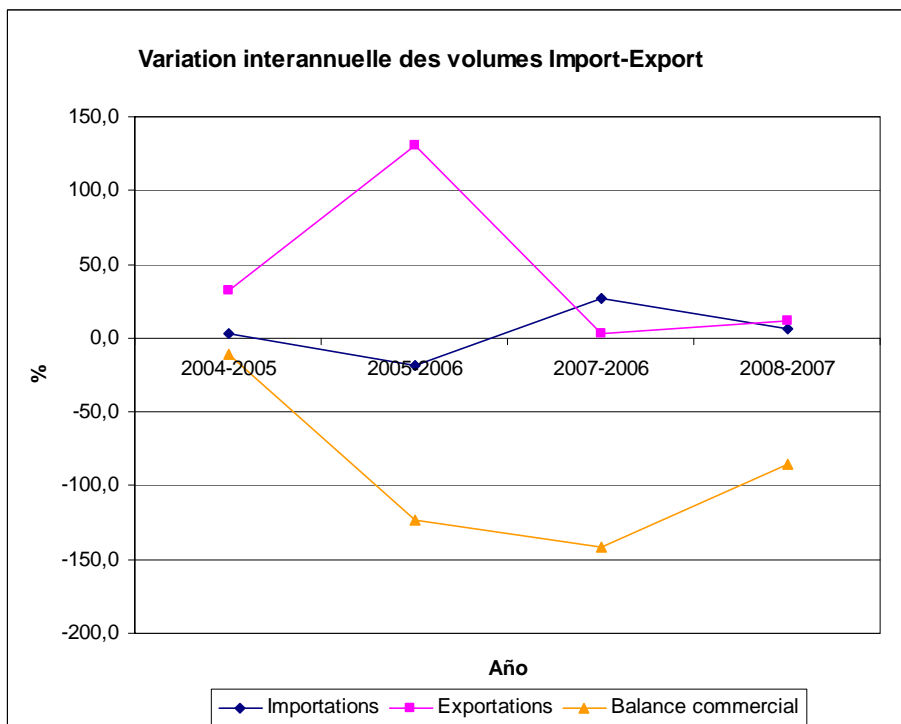


Figure 2: variation interannuelle des volumes import-export de la Mauritanie  
Source: *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement, in CETMO

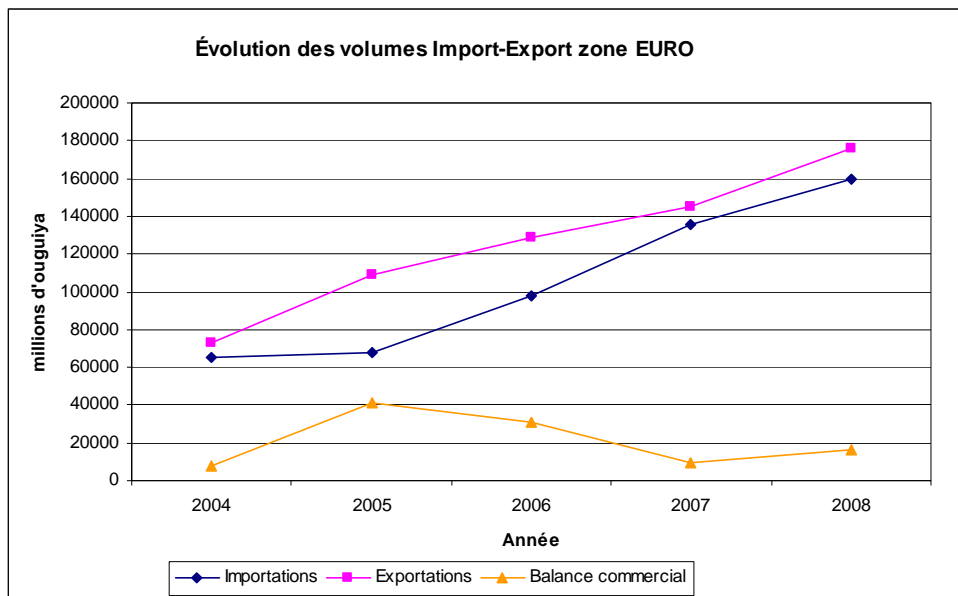


Figure 4: évolution des volumes import-export et balance commerciale de la Mauritanie avec la zone EURO.

Source: *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement, in CETMO

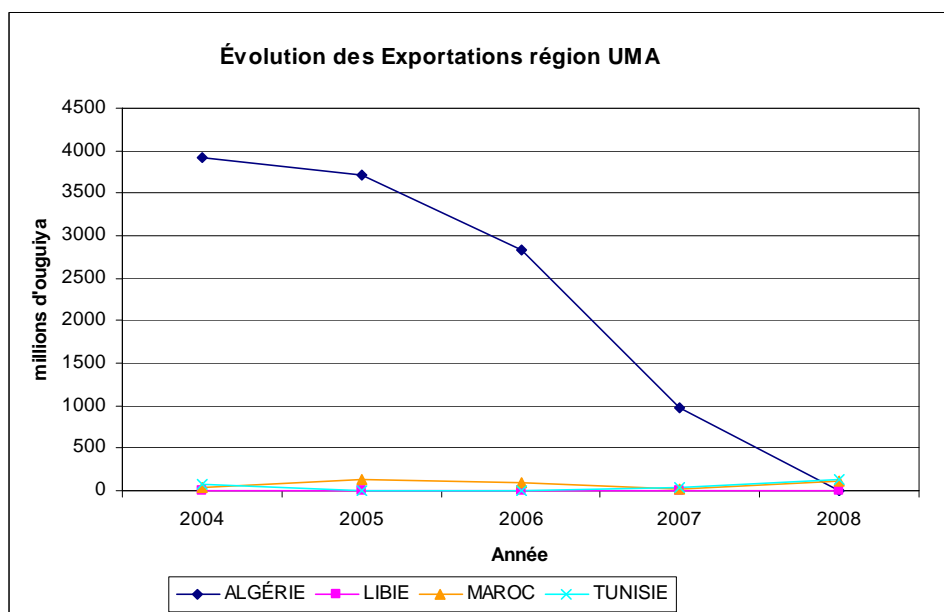


Figure 5: évolution des exportations de la Mauritanie vers la région UMA  
Source: *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement, in CETMO



<b>PROGRAMMES (Millions UM)</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>Total</b>
<i>Routes nationales, dont</i>					
Magta Lahjar-Djouk	1 587	0	0	0	1 587
Djouk-Kiffa	1 227	0	0	0	1 227
Nouakchott-Tiguent	0	0	0	336	336
Tiguent-Rosso	0	0	0	336	336
Boutilimit-Aleg	0	0	0	306	306
Afoun-Kobeni-Nioro	1 238	1 858	619	0	3 715
Rosso-Boghé	0	2 044	4 088	4 088	10 221
Nouakchott-Nouadhibou	2 313	5 397	5 397	2 312	15 419
Kaédi-M'Bout-Sélibaby	0	0	1 050	1 050	2 100
Atar-Kseirtorchane	550	0	0	0	550
Sélibaby-Gouraye	0	0	180	180	360
<i>Autres Routes Nationales</i>	0	640	2 232	5 191	8 063
<i>Routes régionales et communales</i>	792	1 462	1 962	2 251	6 467
<b>S/total Infrastructures Routières</b>	<b>7 707</b>	<b>10 761</b>	<b>13 296</b>	<b>10 859</b>	<b>42 623</b>
<b>Infrastructures portuaires</b>	<b>76</b>	<b>2 374</b>	<b>3 475</b>	<b>3 472</b>	<b>9 397</b>
<b>Infrastructures aéroportuaires</b>	<b>685</b>	<b>1 555</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>3 240</b>
<b>Entretien et maintenance</b>	<b>2 292</b>	<b>2 534</b>	<b>2 408</b>	<b>2 404</b>	<b>9 638</b>
<b>Renforcement capacités &amp; mise aux normes</b>	<b>20</b>	<b>205</b>	<b>90</b>	<b>65</b>	<b>380</b>
<i>S/total sectoriel</i>	<i>10 780</i>	<i>17 429</i>	<i>19 769</i>	<i>17 300</i>	<i>65 278</i>
<b>Budget fonctionnement MET</b>	<b>498</b>	<b>498</b>	<b>498</b>	<b>498</b>	<b>1 992</b>
<i>Total Dépenses du secteur</i>	<i>11 278</i>	<i>17 927</i>	<i>20 267</i>	<i>17 798</i>	<i>67 270</i>

Tableau 8: programme du Plan national de transports  
Source: ministère de l'Équipement et des Transports de Mauritanie

<b>Consignataire</b>	<b>Part de marché (%)</b>
SCHENKER	35,26
MAERSK MAURITANIE	12,85
MTM	12,03
TEYSSIR SHIPPING	8,4
SOGECO	6,92
MARCC	4,78
SAMMA	3,95
SOCOMIE	3,46
SMPN	2,97
MCE	2,8
TRECOM	2,14
VOTRA	1,32
ACT SA	0,99
CONSIMAR	0,82
SMCTT	0,66
TRANSIT FUTURE	0,49
SOMACIR	0,16

Tableau 9: parts de marché par société de consignation en 2008  
Source: Diagnostic des activités de consignation, de manutention et transit au port autonome de Nouakchott, CETMO

Société	Type de cargaison
SOCOMIE SARL	Blé en vrac, Sacherie
TEISSIR SHIPPING	Palettisé
ACT SA	Sacherie
VOTRA	Sacherie
SOMACIR	Sacherie
TRANSIT FUTURE	Blé en vrac
SMCTT SA	Sacherie
SMPN	Clinker
CONSIMAR	Clinker
TRECOM SA	Blé en vrac, Sacherie

Tableau 10: type de cargaison par société de consignation en 2008.  
Source: Diagnostic des activités de consignation, de manutention et transit au port autonome de Nouakchott, CETMO

## Liste des entreprises et organismes contactés

### MAURITANIE

Secteur	Type d'entreprise ou organisme	Profil	Organisme
Transport routier	Entreprise de transport à capital national	Entreprise ou groupe qui revêt une importance particulière en matière de transport routier à l'intérieur du pays.	<b>FNT (Fédération nationale des transports)</b> BP : 4715 Nouakchott
			<b>GJDTT (Groupement de la justice et le développement du transport)</b>
Transport ferroviaire	Entreprise ferroviaire	Principale entreprise ferroviaire qui opère sur le réseau national.	<b>SNIM (Société nationale industrielle et minière)</b> BP : 40259 Nouakchott
Secteur portuaire	Terminal de conteneurs	Filiale de la SNIM chargée du passage portuaire de la marchandise minière dans les ports de Nouadhibou et de Nouakchott	<b>SAMMA (Société d'acconage et de manutention en Mauritanie)</b> BP: 5128 Nouakchott
			<b>MTM (Mauritanienne de transport maritime)</b> rue 42-016 llot "K" N° 446 Nouakchott www.mtm.mr
Transitaires	Transitaire et consignataire national	Services de transitaire, de consignataire et dans quelques cas de manutention. Autres activités comme le tramping et l'entreposage	<b>SOGECO (Société générale de consignation et d'entreprises maritimes)</b> Route de l'aéroport BP. 351 Nouakchott www.sogecosa.com
			<b>TEISSIR SHIPPING SA</b> www.teissirshipping.com
Administration publique	Ministère de l'Équipement et des Transports	Interlocuteur connaissant les plans du ministère pour la modernisation du secteur logistique.	<b>Ministère de l'Équipement et du Transport</b> BP 6808 Nouakchott <a href="http://www.transports.gov.mr/Equipelement/Home">http://www.transports.gov.mr/Equipelement/Home</a> <b>Direction générale des transports terrestres</b> BP 6808 Nouakchott



## Principales sources bibliographiques

### Ouvrages, revues et articles

- *Diagnostic des activités de Consignation, de Manutention et de Transit au Port Autonome de Nouakchott dit « Port de l'Amitié »*, Fédération des services et professions libérales, décembre 2009
- *Les besoins de formation en transport dans les pays de la Méditerranée Occidentale. Cas des pays du Maghreb*, CETMO et Groupe des ministres de transport de la Méditerranée Occidentale, décembre 2009
- *Inventaire des accords de transport et de coopération euromaghrébins*, CETMO et Groupe des ministres de transport de la Méditerranée Occidentale, novembre 2008
- *Annuaire statistique 2008*, ministère des Affaires économiques et du Développement, Office national de la statistique, Août 2009
- *Rapport annuel 2008*, Banque centrale de Mauritanie, novembre 2009
- *Bulletin d'information de la Société nationale industrielle et minière* n°19, 21, 22, 24, 27, SNIM-Info, mai 2009, juillet 2009, août 2009, octobre 2009, février 2010

### Sitographie

- Ministère de l'Équipement et des Transports  
<http://www.transports.gov.mr/Equipement/Home>
- Ministère du Commerce et de l'Industrie  
<http://www.commerce.gov.mr/Petrole/Documents/Hydrocarbures.htm>
- Banque Centrale de Mauritanie  
[www.bcm.mr](http://www.bcm.mr)
- Office Nationale des Statistiques de Mauritanie  
[www.ons.mr](http://www.ons.mr)
- Port Autonome de Nouadhibou  
<http://www.pan.mr/indexes.php>
- Eurostat: European Commission Statistiques  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes> et  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>
- Le CID des Nations Unies en Mauritanie  
<http://www.un.mr/cid/>

- Portal Mauritanien du Développement  
[www.pmd.mr](http://www.pmd.mr)
- [www.mauritania-today.com](http://www.mauritania-today.com)
- <http://mauritaniaphonebook.com/zc/services-particuliers/transit-transitaires/?sort=rating>
- <http://www.lexadin.nl/wlg/legis/nofr/oeur/lxwemrt.htm>
- <http://logistics.wfp.org/country-operations/africa/west/mauritania>

## Acronymes des organismes et institutions marocaines citées

<b>ANAC</b>	Agence nationale de l'aviation civile
<b>ASECNA</b>	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
<b>BEMOP</b>	Bureau d'emploi de la main d'œuvre portuaire
<b>BNT</b>	Bureau national du transport
<b>CCSM</b>	Centre de coordination, de recherche et de sauvetage maritimes
<b>DTT</b>	Direction des Transports terrestres
<b>ENER</b>	Établissement national de l'entretien routier
<b>FNT</b>	Fédération nationale des transports
<b>GJDTT</b>	Groupement de la justice et le développement du transport terrestre
<b>LNTP</b>	Laboratoire national des travaux publics
<b>MET</b>	Ministère de l'Équipement et des Transports
<b>MMI</b>	Ministère des Mines et de l'Industrie
<b>MPE</b>	Ministère du Pétrole et de l'Énergie.
<b>MPEM</b>	Ministère de la Pêche et de l'Économie maritime
<b>MTP</b>	Ministère des Travaux publics
<b>MWA</b>	Société <i>Mauritania Airways</i>
<b>ONM</b>	Office national de météorologie
<b>PAN</b>	Port autonome de Nouadhibou
<b>PANPA</b>	Port autonome de Nouakchott dit <i>port de l'Amitié</i>
<b>PNT</b>	Plan national de transports
<b>SBR</b>	Société des bacs de Rosso
<b>SEP</b>	Société des équipements portuaires
<b>SNIM</b>	Société nationale industrielle et minière