

otmalistat@yahoo.fr

observtransmot@yahoo.fr

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
DES TRANSPORTS ET DU DESENCLAVEMENT**

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_**

**DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES, MARITIMES ET FLUVIAUX**

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_**

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_**

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_**

TRANSPORT



RECUEIL DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES TOME XIX



Tél : 2022 41 12/ 2022 64 63 BP : 78



TABLE DES MATIERES

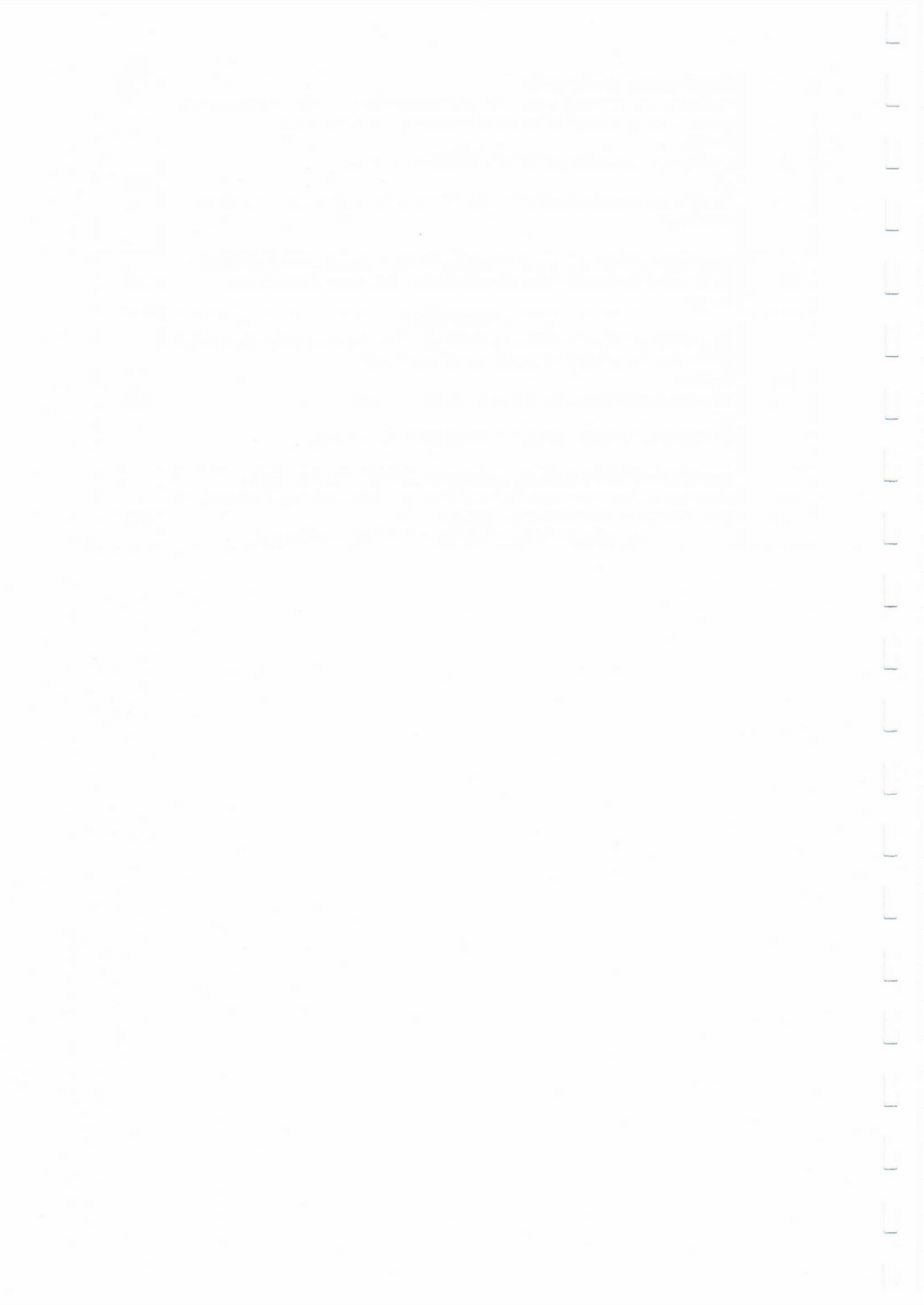
N°	SOMMAIRE	PAGE
1	ORDONNANCE : N° 2020-004/P-RM DU 18 FEVRIER 2020 AUTORISANT LA RATIFICATION DE LA CHARTE AFRICAINE SUR LA SECURITEROUTIERE, ADOPTEE PAR LA 26EME SESSION ORDINAIRE DE LA CONFERENCE DES CHEFS D'ETAT ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION AFRICAINE, TENUE LE 31 JANVIER 2016 A ADDIS-ABEBA EN ETHIOPIE	001
2	DECRET : N° 2020-0090/P-RM DU 18 FEVRIER 2020 PORTANT RATIFICATION DE LA CHARTE AFRICAINE SUR LA SECURITEROUTIERE ADOPTEE PAR LA 26EME SESSION ORDINAIRE DE LA CONFERENCE DES CHEFS D'ETAT ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION AFRICAINE, TENUE LE 31 JANVIER 2016 A ADDIS-ABEBA EN ETHIOPIE	003
3	DECRET N°2020-0096/P-RM DU 19 FEVRIER 2020 FIXANT LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI REGISSANT LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER	005
4	DECRET N°2020-0113/P-RM DU 24 FEVRIER 2020 PORTANT APPROBATION DU PROGRAMME NATION DE SURETE DE L'AVIATION CIVILE	015
5	DECRET : N°2020-0117/P-RM DU FEVRIER 2020 AUTORISANT ET DECLARANT D'UTILITE PUBLIQUE LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE LA PLATEFORME LOGISTIQUE DE NONS SOMBOUGOU	018
6	DECRET N°2020-324/P-RM DU 24 JUILLET 2020 PORTANT REOUVERTURE DES FRONTIERES ET RETABLISSEMENT DES HORAIRES DE TRAVAIL	021
7	ARRETE INTERMINISTERIEL N°2020-1232 MTMU-SG DU 20 MARS 2020 FIXANT L'ORGANISATION DU SYSTEME DE FORMATION A L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE	024
8	ARRETE: N°2020- 0146/MTI-SG AUTORISANT LA CREATION D'UN AERODROME A USAGE RESTAIENT KIDAL (REGION DE KIDAL)	028
9	ARRETE N°2020-1080 MTMU-SG DU 20 MARS 2020 FIXANT LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DU CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE	030
10	DECISION N° 20-0011/AMRTP/P PORTANT ATTRIBUTION DE RESSOURCE EN NUMROTATION A LA DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS TERRESTRES MARITIMES ET FLUVIAUX.	036



11	LOI N°2019 – 042 DU 24 JUILLET 2019 PORTANT LOI D'ENTENTE NATIONALE	039
12	DECRET N°2019-0064/P-RM DU 07 FEVRIER 2019 PORTANT MODIFICATION DU DECRET N°2015-0241/P-RM DU 2 AVRIL 2015 FIXANT L'ORGANISATION ET LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT DE L'INSTITUT NATIONAL DE FORMATION PROFESSIONNELLE POUR LE BATIMENT, LES TRANSPORTS ET LES TRAVAUX PUBLICS (INFP/BTP)	043
13	DECRET N°2019-0590/P-RM DU 31 JUILLET 2019 FIXANT LES REGLES APPLICABLES A LA NAVIGATION ET AUX TRANSPORTS SUR LES VOIES NAVIGABLE EN REPUBLIQUE DU MALI	047
14	DECRET N°2019-0941/P-RM DU 02 DECEMBRE 2019 PORTANT MODIFICATION DU DECRET N°2016-0701/P-RM DU 13 SEPTEMBRE 2016 FIXANT L'ORGANISATION ET LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT DE « AEROPORTS DU	058
15	ARRETE INTERMINISTERIEL N° 2019 -0338 / MT- MDAC-MIE-SG DU 22FEVRIER 2019 FIXANT LES CONDITIONS D'EXPLOITATION AU MALI DE SERVICES DE TRANSPORTS AERIEN PUPLIC NON REGULIER, DU TRAVAIL AERIEN ET DES VOLS PRIVES PAR UN EXPLOITANT ETRANGER.	060
16	ARRETE INTERMINISTERIEL N° 2019 -0402 / MT- MDAC-MAECI-SG DU 27 FEVRIER 2019 FIXANT LES CONDITIONS DE DELIVRANCE DES AUTORISATIONS DE SURVOL OU D'ATTERRISSAGE D'AERONEFS ETRANGERS AU MALI.	064
17	ARRETE INTERMINISTERIEL N° 2019 -4946 / MDSTFP-MATD-SG DU 26 DECEMBRE 2019 FIXANT LA LISTE DES ZONES DIFFICILES	068
18	ANNEXE A ARRETE INTERMINISTERIEL N° 2019 -4946 / MDSTFP-MATD-SG DU 26 DECEMBRE 2019 FIXANT LA LISTE DES ZONES DIFFICILES	070
19	REUNION DU 17 AU 18 SEPTEMBER A DAKAR REUNION DES EXPERTS, PREPARATION A LA REUNION DES MINISTRES SUR L'APPLICATION DU REGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA RELATIF A L'HARMONISATION DES NORMES ET DES PROCEDURES DU CONTROLE DU GABARIT, DU POIDS ET DE LA CHARGE A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS de TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES ETATS MEMBRES DE LE L'UEMOA DU GHANA ET DE LA GUINEE	075
20	38^{EME} RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DES PRATIQUES ANORMALES (OPA) RAPPORT 2EME TRIMESTRE 2019 PERIODE DU 1^{ER} AVRIL AU 30 JUIN 2019	078
21	ARRETE INTERMINISTERIEL N°2018/-0006/MT/MEF/SEPMBPE DU 06 AVRIL 2018 PORTANT FIXATION DU PRIX DE VENTE DU DOCUMENT UNIQUE DE TRANSPORT, EN ABREGE D. U. T	121



22	<p>PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET D'AMENAGEMENT D'UN ESPACE DE 30.000M² AU PORT AUTONOME DE SAN PEDRO ENTRE ENTREPOTS MALIENS EN COTE D'IVOIRE (CMACI) ET COMPAGNIE MALIENNE POUR LE DEVELOPPEMENT DES TEXTILES (CMDT)</p>	125
23	<p>RAPPORT FINAL DE LA 10^{ème} RENCONTRE BILATERALE ENTRE LES ADMINISTRATIONS DES DOUANES DU SENEGAL ET DU MALI.</p>	132
24	<p>CONVENTION RELATIVE AUX ECHANGES COMMERCIAUX DANS LE SOUS SECTEUR DES HYDROCARBURES LIQUIDES ET GAZEUX. ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU GUINEE</p>	143
25	<p>COMPTE RENDU DE LA REUNION DU COMITE INTER – ETAT CHARDE DE SUPERVISER LA GESTION DE LA PHASE TRANSITORE DE L'ACTIVITE SUR LE CHEMIN DAKAR – DAKAR, LES 30 NOVEMBRE ET 1^{ER} DECEMBRE 2017</p>	147



Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT *FDV*

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

ORDONNANCE N°2020 - 004 /P-RM DU 18 FEV. 2020

AUTORISANT LA RATIFICATION DE LA CHARTE AFRICAINE SUR LA SECURITE ROUTIERE, ADOPTEE PAR LA 26^{EME} SESSION ORDINAIRE DE LA CONFERENCE DES CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT DE L'UNION AFRICAINE, TENUE LE 31 JANVIER 2016 A ADDIS-ABEBA EN ETHIOPIE

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi n°2019-076 du 24 décembre 2019 autorisant le Gouvernement à prendre certaines mesures par ordonnances ;
- Vu le Décret n°2019-0317/P-RM du 22 avril 2019 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement,

La Cour Suprême entendue,

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

ORDONNE :

Article 1^{er} : Est autorisée la ratification de la Charte africaine sur la Sécurité routière, adoptée par la 26^{eme} Session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union africaine, tenue le 31 janvier 2016 à Addis-Abeba en Ethiopie.

Article 2 : Le présent décret, accompagné du texte de la Charte, sera enregistré et publié au Journal officiel. *Ans*


Bamako, le 18 FEV. 2020

Le Président de la République,



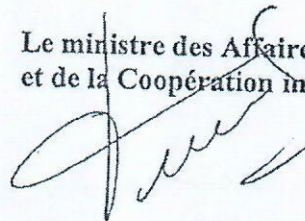
Ibrahim Boubacar KEITA

Le Premier ministre,



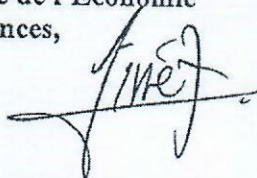
Docteur Boubou CISSE

Le ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération internationale,



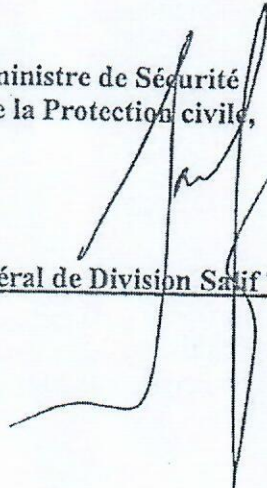
Tiébilé DRAME

Le ministre de l'Economie
et des Finances,




Docteur Boubou CISSE

Le ministre de Sécurité
et de la Protection civile,



Général de Division Saïf TRAORE

Le ministre des Transports
et de la Mobilité urbaine,



Ibrahim Abdoul LY

Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

DECRET N°2020 - 0090 /P-RM DU 18 FEV. 2020

PORTANT RATIFICATION DE LA CHARTE AFRICAINE SUR LA SECURITE ROUTIERE, ADOPTEE PAR LA 26^{EME} SESSION ORDINAIRE DE LA CONFERENCE DES CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT DE L'UNION AFRICAINE, TENUE LE 31 JANVIER 2016 A ADDIS-ABEBA EN ETHIOPIE

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu l'Ordonnance n°2020-004/P-RM du 18 février 2020 autorisant la ratification de la Charte africaine sur la Sécurité routière, adoptée par la 26^{ème} Session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union africaine, tenue le 31 janvier 2019 à Addis-Abeba en Ethiopie ;
- Vu le Décret n°2010-718/P-RM du 31 décembre 2010 relatif à la conclusion des Traités ;
- Vu le Décret n°2019-0317/P-RM du 22 avril 2019 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement,

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

Article 1^{er} : Est ratifiée, la Charte africaine sur la Sécurité routière, adoptée par la 26^{ème} Session ordinaire de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union africaine, tenue le 31 janvier 2016 à Addis-Abeba en Ethiopie.

Article 2 : La présente ordonnance sera enregistrée et publiée au Journal officiel. *ans*

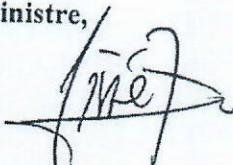
Bamako, le 18 FEV. 2020

Le Président de la République,



Ibrahim Boubacar KEITA

Le Premier ministre,



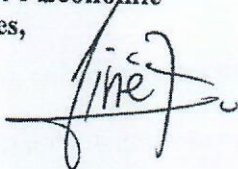
Docteur Boubou CISSE

Le ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération Internationale,



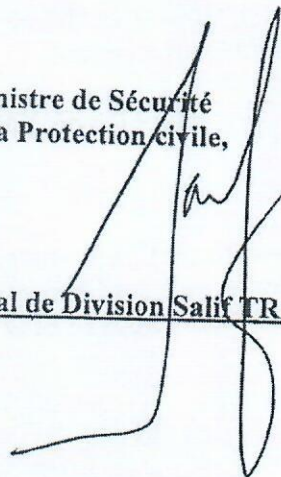
Tiébilé DRAME

Le ministre de l'Economie
et des Finances,



Docteur Boubou CISSE

Le ministre de Sécurité
et de la Protection civile,



Général de Division Salif TRAORE

Le ministre des Transports
et de la Mobilité urbaine,



Ibrahim Abdoul LY

Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

DECRET N°2020 - 0096 /P-RM DU 19 FEV. 2020

**FIXANT LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI REGISSANT LA
PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu l'Acte uniforme de l'OHADA, révisé, portant sur le Droit commercial ;
- Vu la Loi n°99-004 du 07 mars 1999 régissant la circulation routière ;
- Vu la Loi n°00-043 du 07 juillet 2000 régissant la profession de Transporteur routier ;
- Vu le Décret n°99-134/P-RM du 26 mai 1999 fixant les conditions de l'usage de voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules ;
- Vu le Décret n°08-276/P-RM du 13 mai 2008 fixant les modalités administratives de création d'entreprise par un Guichet unique ;
- Vu le Décret n°2019-0317/P-RM du 22 avril 2019 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret n°2020-0044/P-RM du 06 février 2020 fixant les intérim des membres du Gouvernement,

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Le présent décret fixe les modalités d'application de la loi régissant la profession de Transporteur routier.

Article 2 : Ne sont pas soumis aux dispositions du présent décret :

- les transports de marchandises ou de personnes effectués par les Forces Armées et de Sécurité à l'aide de véhicules leur appartenant ou réquisitionnés par eux ;
- les transports de LA POSTE ;
- les transports par ambulance ;
- les transports par pompes funèbres.

Nul ne peut exercer les activités de Transporteur routier, s'il n'est agréé et ne remplit les conditions énoncées par la loi régissant la profession de Transporteur routier.

CHAPITRE II : DES AGREMENTS

Article 3 : Il est institué deux (2) catégories d'agrément de Transporteur routier :

- l'Agrément de Catégorie C1 qui correspond au transport pour compte d'autrui ;
- l'Agrément de Catégorie C2 qui correspond au transport pour compte propre.

Le transport pour compte d'autrui est le transport effectué à but lucratif par des personnes physiques ou morales.

Le transport routier pour compte propre est le service de transport effectué par des personnes physiques ou morales pour leurs besoins exclusifs.

Article 4 : Toute personne physique ou morale, désirant exercer la profession de Transporteur routier, doit déposer une demande d'agrément auprès du Guichet unique de l'Agence pour la Promotion des Investissements au Mali (API-Mali).

Le dossier de demande d'agrément comprend :

Pour les personnes physiques :

- une demande timbrée ;
- un extrait d'acte de naissance ou de jugement supplétif tenant lieu ;
- un certificat de nationalité ;
- un extrait de casier judiciaire datant de trois mois au plus ;
- une attestation de capacité professionnelle ;
- une attestation d'immatriculation au registre du commerce et du crédit mobilier ;
- un certificat de résidence ;
- un certificat d'inscription au registre des transporteurs routiers ;
- les copies certifiées conformes des certificats d'immatriculation d'au moins trois (3) véhicules à titre de propriété, ou en contrat de crédit-bail de la classe de transport que la personne physique envisage d'exercer ;
- une attestation d'immatriculation fiscale.

Pour les personnes morales :

- une demande timbrée ;
- les copies authentiques des statuts et procès-verbal de l'assemblée constitutive et la liste des administrateurs lorsque la nature juridique de l'entreprise l'exige ;
- les extraits d'acte de naissance ou de jugement supplétif tenant lieu du dirigeant responsable ;
- un casier judiciaire datant de trois mois au plus du dirigeant responsable ;
- une attestation de capacité professionnelle du dirigeant responsable ;
- une attestation d'immatriculation au Registre du Commerce et du Crédit mobilier ;
- un certificat d'inscription au Registre des Transporteurs routiers ;
- les copies certifiées des certificats d'immatriculation d'au moins dix (10) véhicules à titre de propriété ou en contrat de crédit-bail de la classe de transport que la personne morale envisage d'exercer ;
- une attestation d'immatriculation fiscale. *Ans*

CHAPITRE III : DE LA CAPACITE PROFESSIONNELLE

Article 5 : L'attestation de capacité professionnelle est délivrée par le Gouverneur de Région et du District après avis de la Commission régionale des Transports routiers créée par arrêté conjoint du ministre chargé du Transport routier et du ministre chargé de l'Administration territoriale.

La condition de capacité professionnelle est constatée lorsque le requérant satisfait à l'une des conditions ci- après :

- être titulaire au moins du Diplôme d'Etudes Fondamentales (DEF) ou d'un diplôme équivalent ;
- réussir aux épreuves d'un examen de contrôle de connaissance dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé du Transport routier ;
- justifier l'exercice, pendant au moins trois (3) années consécutives, des fonctions d'encadrement dans une entreprise de transport routier pour autrui ou pour compte propre inscrite au registre des Transporteurs routiers.

CHAPITRE IV : DES CONDITIONS D'EXERCICE DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

Article 6 : L'exercice du transport pour compte propre est soumis aux conditions suivantes :

- les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise, être exploités en crédit-bail ou régulièrement loués par l'entreprise ;
- les véhicules utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel de l'entreprise ;
- les marchandises transportées sont la propriété de l'entreprise ou font l'objet de son commerce, de son industrie ou de son exploitation, sous réserve que les marchandises soient débitées dans ou depuis des installations qui lui sont personnelles ;
- les personnes transportées doivent être des employés de l'entreprise ou de l'établissement ;
- le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour des besoins propres à l'extérieur de l'entreprise ;
- le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise ;
- l'entreprise doit être immatriculée au Registre du Commerce et du Crédit mobilier.

Article 7 : L'exercice du transport pour compte d'autrui est soumis aux conditions suivantes :

- les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ;
- les véhicules utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel de l'entreprise ;
- les marchandises transportées ne doivent pas être la propriété de l'entreprise ;
- les personnes transportées, hormis l'équipage, ne doivent pas être des employés de l'entreprise ou de l'établissement ;
- le transport doit constituer l'activité principale de l'entreprise ;
- l'entreprise doit être immatriculée au Registre du Commerce et du Crédit mobilier. *Red*

Article 8 : Il est interdit au transporteur pour compte propre d'effectuer du transport pour compte d'autrui, sauf sur autorisation expresse du ministre chargé du Transport Routier en cas d'indisponibilité ou d'insuffisance de l'offre de transport pour compte d'autrui.

Article 9 : Les transports routiers pour compte propre et pour compte d'autrui peuvent être urbains, péri-urbains, ruraux, interurbains ou internationaux.

CHAPITRE V : DES CATEGORIES DE TRANSPORTS ROUTIERS

Article 10 : Les activités de transports routiers sont regroupées en trois (3) segments de transport qui sont :

- le transport routier de personnes ou de voyageurs ;
- le transport routier de marchandises ;
- le louage de véhicules.

Le transport routier de personnes ou de voyageurs est le service offert au public dans un but commercial ou exceptionnellement à titre gratuit.

Le transport routier de marchandises est le transport routier de marchandises diverses et de marchandises dangereuses.

Le louage de véhicules est l'activité exercée par une personne physique ou morale dûment agréée qui dispose d'un parc de véhicules en bon état et qui les met à la disposition d'un tiers contre rémunération, avec ou sans chauffeur, pour des prestations dont il n'est pas garant.

Un cahier de charges est élaboré pour chaque segment de transport routier.

Article 11 : Les cahiers de charges pour chaque catégorie de transport routier sont fixés par arrêté du ministre chargé du Transport routier.

CHAPITRE VI : DE LA CARTE PROFESSIONNELLE DE TRANSPORTEUR ROUTIER

Article 12 : L'exercice de la profession de Transporteur routier est soumis à une autorisation appelée Carte professionnelle de Transporteur routier délivrée par le Directeur national des Transports terrestres, maritimes et fluviaux.

L'autorisation mentionne le segment de transport et les classes de Carte professionnelle de Transporteur routier.

Article 13 : Le dossier de demande de la Carte professionnelle comprend :

Pour les personnes physiques :

- une demande timbrée ;
- deux (2) photos d'identité ;
- la quittance du trésor public de la somme de quinze mille (15 000) francs CFA ;
- une copie certifiée conforme de l'agrément ;
- un quitus fiscal ; *AMS*

- une attestation d'immatriculation au Registre du Commerce et du Crédit mobilier ;
- une attestation d'identification fiscale.

Pour les personnes morales :

- une demande timbrée ;
- deux (2) photos d'identité du responsable dirigeant ;
- la quittance du Trésor public de la somme de quinze mille (15 000) francs CFA ;
- une copie des statuts de la société ;
- un quitus fiscal ;
- une copie certifiée conforme de l'agrément ;
- une attestation d'immatriculation au Registre du Commerce et du Crédit mobilier ;
- une attestation d'identification fiscale.

Article 14 : Pour le transport routier de personnes ou de voyageurs, les Cartes professionnelles sont de trois (3) classes : P1, P2 et P3 :

- la Classe P1 pour le transport urbain, périurbain et interurbain de personnes à l'aide de véhicules comportant au maximum 20 places assises, hormis les tricycles et quadricycles ;
- la Classe P2 pour le transport urbain, périurbain, interurbain et international de voyageurs par autocars de plus de 20 places assises ;
- la Classe P3 pour le transport périurbain ou rural de personnes par tricycles et quadricycles.

Article 15 : Pour le transport routier de marchandises, les Cartes professionnelles sont de cinq (5) classes : M1, M2, M3, M4, M5 :

- la Classe M1 est délivrée pour le transport routier de marchandises diverses ;
- la Classe M2 est délivrée pour le transport routier de marchandises dangereuses ;
- la Classe M3 est délivrée pour le transport d'agrégats, d'excrétas et/ou d'ordures, de bois de chauffe et de charbon de bois ;
- la Classe M4 est délivrée pour le transport routier périurbain ou rural de marchandises diverses par tricycles et quadricycles ;
- la Classe M5 est délivrée pour le transport d'animaux.

Article 16 : Pour le louage des véhicules, la Carte professionnelle est la Classe L.

Article 17 : La Carte professionnelle de Transporteur routier est individuelle, incessible, non transférable.

Article 18 : La Carte professionnelle de Transporteur routier a une durée de validité de cinq (5) ans renouvelable.

Le renouvellement et le duplicata de la Carte professionnelle de Transporteur routier ainsi que l'ajout de nouvelle classe sont effectués dans les mêmes conditions que sa délivrance.

Article 19 : En cas de cessation ou de changement de l'activité professionnelle, le titulaire de la Carte professionnelle de Transporteur routier est tenu de le restituer au service chargé du Transport routier. Un arrêté du ministre chargé du Transport routier fixe les conditions de cessation de l'activité de Transporteur routier. *Ans*

Article 20 : Pour l'obtention de la Carte professionnelle de Transporteur routier le requérant doit retirer, contre paiement des frais en vigueur, un formulaire à remplir et à compléter par les pièces requises.

Article 21 : Tout manquement grave ou répété à la réglementation du transport routier, au Code du Commerce, au Code des Impôts, au Code des Douanes ou au Code de la route peut entraîner la radiation du Registre des Transporteurs routiers par le Gouverneur de Région ou du District, après avis de la Commission régionale des Transports. La radiation du Registre des Transporteurs routiers entraîne d'office le retrait de l'agrément et de la Carte professionnelle de Transporteur routier.

CHAPITRE VII : DU REGISTRE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Article 22 : Il est institué au niveau de chaque Direction régionale chargée du Transport routier un Registre des Transporteurs routiers.

Article 23 : L'inscription au Registre des Transporteurs routiers est prononcée par le Gouverneur de Région ou du District où se trouve le siège du requérant et donne lieu à la délivrance d'un certificat d'inscription.

Article 24 : Pour être inscrit au Registre des Transporteurs routiers, le requérant doit remplir les conditions suivantes :

- être de nationalité malienne ou ressortissant d'un pays accordant la réciprocité aux maliens ;
- justifier d'une capacité professionnelle.

Article 25 : Le dossier d'inscription au Registre des Transporteurs routiers comprend :

- une demande timbrée sur un formulaire dont le modèle est fixé par arrêté du ministre chargé du Transport routier ;
- un certificat de nationalité ;
- une copie certifiée de l'attestation de capacité professionnelle du responsable dirigeant.

Article 26 : Le Registre de Transporteur routier mentionne obligatoirement :

- la forme juridique de l'entreprise de transport, la dénomination, le sigle et le nom commercial pour la personne morale ;
- les nom, prénoms et adresse pour la personne physique ;
- l'adresse du siège social ;
- les noms, qualités et adresse de la personne assurant la direction permanente de l'entreprise ;
- les catégories de transport exercées et les classes de Cartes professionnelles accordées.

CHAPITRE VIII : DES CONDITIONS D'EXPLOITATION

Article 27 : Il est institué une Carte de Transport qui est une reconnaissance du droit d'exploitation accordé à chaque véhicule. *ANS*

La Carte de Transport est établie pour chaque véhicule sur présentation des documents ci-après :

- une demande sur formulaire fourni par le service chargé du Transport routier et dûment remplie ;
- une copie de la Carte professionnelle de Transporteur routier ;
- la vignette de l'année en cours ;
- le certificat d'immatriculation du véhicule affecté au transport public en cours de validité ;
- une assurance en cours de validité du véhicule ;
- un certificat de visite technique du véhicule en cours de validité.

La durée de validité de la Carte de Transport est d'un (1) an renouvelable.

Un arrêté du ministre chargé du Transport routier fixe les détails des conditions de délivrance et des modèles de Cartes de Transport.

Article 28 : Le dépôt de la demande de Cartes de transport se fait au service chargé du Transport routier.

Article 29 : A l'exception du renouvellement, aucun véhicule de transport routier de marchandises, de personnes ou de voyageurs de plus de dix (10) ans d'âge ne pourra bénéficier d'une Carte de Transport.

Article 30 : Tout véhicule de transport routier de marchandises, de personnes ou de voyageurs doit avoir à son bord les documents ci-après :

- une carte de transport en cours de validité ;
- un certificat d'immatriculation du véhicule ;
- le cas échéant, le document justificatif de la location du véhicule avec ou sans chauffeur ;
- une attestation ou une police d'assurance en cours de validité, couvrant la responsabilité civile du transporteur envers les tiers et les personnes transportées ;
- une attestation d'assurance facultative pour les marchandises transportées ;
- un certificat de visite technique en cours de validité ;
- la vignette de l'année en cours ;
- la carte d'affiliation du conducteur du véhicule à la sécurité sociale ;
- pour les véhicules de transport de marchandises, les lettres de voiture ou les récépissés correspondant à leur chargement pour le transport pour compte propre ;
- pour les véhicules affectés au transport public de personnes ou de voyageurs, la feuille de route ou la liste nominative des voyageurs.

Article 31 : Les conditions d'élaboration de la feuille de route et de la lettre de voiture seront déterminées par arrêté conjoint des ministres chargés du Transport routier, du Commerce et des Finances.

Article 32 : Toute personne titulaire d'une Carte professionnelle de Transporteur routier de marchandises, de personnes ou de voyageurs doit se conformer aux règles de sécurité, d'hygiène, de respect de l'environnement et du cadre de vie et à la réglementation sociale et fiscale en vigueur. *ATG*

CHAPITRE IX : DES DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 33 : Les dispositions des articles 9 et 23 du présent décret ne sont pas applicables aux transports publics routiers exécutés dans les conditions suivantes :

- transports au moyen de véhicules autres que les autocars et autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisir ;
- transports exécutés au moyen de véhicules et engins agricoles définis par la réglementation en vigueur et relative aux conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules, pour les besoins d'une exploitation agricole ;
- transports exécutés au moyen de certains véhicules affectés à des emplois très spéciaux, dont l'intervention est nécessaire pour la mise en œuvre de matériaux qu'ils transportent ;
- transports de véhicules accidentés ou en panne par véhicule spécialisé entre le lieu de l'accident ou de la panne et le lieu de réparation.

Article 34 : Un arrêté du ministre chargé du Transport routier fixe les conditions et les modalités des transports exceptionnels et spéciaux.

CHAPITRE X : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 35 : Les personnes physiques ou morales exploitant des véhicules effectuant les catégories de transport routier énumérées aux articles 6 et 7 du présent décret disposent jusqu'au 31 décembre 2020 pour se conformer aux dispositions du présent décret.


Pour l'application des dispositions de l'article 29 du présent décret, un moratoire est accordé, jusqu'au 31 décembre 2020, aux véhicules de plus de 10 ans d'âge et devant bénéficier de leur première carte de transport.

Article 36 : Le présent décret abroge le Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000 fixant les modalités d'application de la Loi n°00-043/P-RM du 07 juillet 2000 régissant la profession de Transporteur routier. *Art 36*

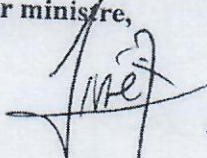
Article 37 : Le ministre des Transports et de la Mobilité urbaine, le ministre de l'Economie et des Finances, le ministre de l'Administration territoriale et de la Décentralisation, le ministre de la Sécurité et de la Protection civile, le ministre de l'Industrie et du Commerce et le ministre de la Promotion de l'Investissement privé, des Petites et Moyennes Entreprises et de l'Entreprenariat national sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel. *Ang*

Bamako, le 19 FEV. 2020

Le Président de la République,

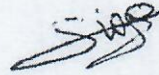

Ibrahim Boubacar KEITA

Le Premier ministre,



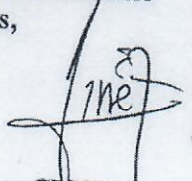
Docteur Boubou CISSE

Le ministre des Infrastructures et de l'Equipement,
ministre des Transports
et de la Mobilité urbaine par intérim,



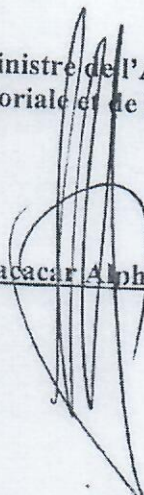
Madame TRAORE Seynabou DIOP

Le ministre de l'Economie
et des Finances,



Docteur Boubou CISSE

Le ministre de l'Administration
territoriale et de la Décentralisation,



Boubacacar Alpha BAH

Le ministre de la Sécurité
et de la Protection civile,

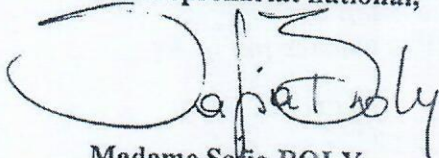
Général de Division Salif TRAORE

Le ministre de la Promotion de
l'Investissement
privé, des Petites et Moyennes Entreprises et de
l'Entreprenariat national,
ministre de l'Industrie et du Commerce par intérim,



Madame Safia BOLY

Le ministre de la Promotion de l'Investissement
privé, des Petites et Moyennes Entreprises et de
l'Entreprenariat national,



Madame Safia BOLY

Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

DECRET N°2020 - 0113 /P-RM DU 24 FEV. 2020

PORTANT APPROBATION DU PROGRAMME NATIONAL DE SURETE DE
L'AVIATION CIVILE

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 23 septembre 2013 portant approbation du Code communautaire de l'Aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu le Règlement n°11/2005/CM/UEMOA du 16 septembre 2005, modifié, relatif à la Sûreté de l'Aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Décision n°11/2013/CM/UEMOA du 23 septembre 2013 portant adoption des procédures et pratiques en Sûreté de l'Aviation civile au sein des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Loi n°61-118/AN-RM du 18 août 1961 approuvant l'adhésion de la République du Mali à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu la Loi n°01-079 du 20 août 2001, modifiée, portant Code pénal ;
- Vu la Loi n°08-025 du 23 juillet 2008 portant répression du terrorisme ;
- Vu la Loi n°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'Aviation civile ;
- Vu le Décret n°08-646/PM-RM du 20 octobre 2008 portant création du Comité national de Sûreté de l'Aviation civile et des Comités de Sûreté d'Aéroport ;
- Vu le Décret n°2013-546/PM-RM du 28 juin 2013 portant création, organisation et fonctionnement de l'Equipe de Gestion de Crises en Sûreté de l'Aviation civile ;
- Vu le Décret n°2018-0779/P-RM du 09 octobre 2018 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence nationale de l'Aviation civile ;
- Vu le Décret n°2019-0317/P-RM du 22 avril 2019 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement,

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

Article 1^{er} : Est approuvé le Programme national de Sûreté de l'Aviation civile (PNSAC) annexé au présent décret.

Article 2 : Le Programme national de Contrôle de la Qualité de Sûreté de l'Aviation civile (PNCQSAC) et le Programme national de Formation en Sûreté de l'Aviation civile (PNFSAC) sont annexés au PNSAC. Ils en font partie intégrante.

Article 3 : Le présent décret abroge toutes dispositions antérieures contraires notamment le Décret n°2011-469/P-RM du 29 juillet 2011 portant approbation du Programme national de Sûreté de l'Aviation civile (PNSAC).

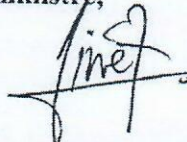
Article 4 : Le ministre des Transports et de la Mobilité urbaine, le ministre de l'Economie et des Finances, le ministre de la Santé et des Affaires sociales, le ministre de la Justice et des Droits de l'Homme, Garde des Sceaux, le ministre de la Défense et des anciens Combattants, le ministre de l'Administration territoriale et de la Décentralisation, le ministre de la Sécurité et de la Protection civile, le ministre des Affaires étrangères et de la Coopération internationale, le ministre de la Communication, chargé des Relations avec les Institutions, Porte-parole du Gouvernement, le ministre de l'Economie numérique et de la Prospective et le ministre des Domaines et des Affaires foncières sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. *Ang*

Bamako, le 24 FEV. 2020

Le Président de la République,


Ibrahim Boubacar KEITA

Le Premier ministre,



Docteur Boubou CISSE

Le ministre des Transports
et de la Mobilité urbaine,



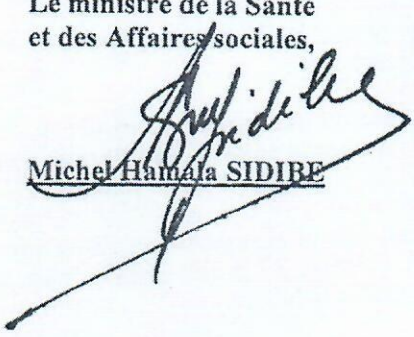
Ibrahima Abdoul LY

Le ministre de l'Economie
et des Finances,

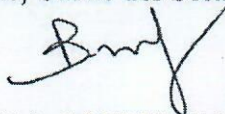


Docteur Boubou CISSE

Le ministre de la Santé
et des Affaires sociales,


Michel Hamala SIDIBE

Le ministre de la Justice et des Droits
de l'Homme, Garde des Sceaux,



Maître Malick COULIBALY

Le ministre de la Défense et des anciens
Combattants,



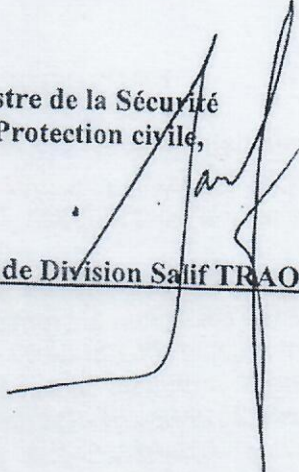
Général de Division Ibrahima Dahirou DEMBELE

Le ministre de l'Administration
territoriale et de la Décentralisation,



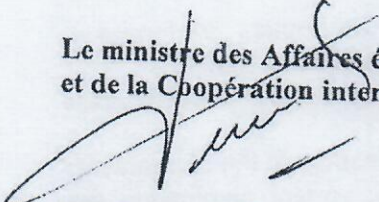
Boubacar Alpha BAH

Le ministre de la Sécurité
et de la Protection civile,



Général de Division Salif TRAORE

Le ministre des Affaires étrangères
et de la Coopération internationale,



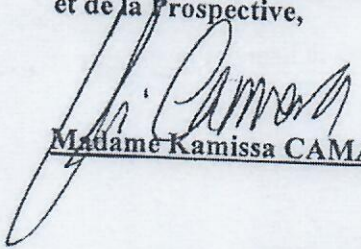
Tiébilé DRAME

Le ministre de la Communication, chargé
des Relations avec les Institutions, Porte-
parole du Gouvernement,



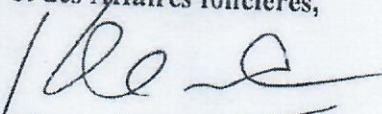
Yaya SANGARE

Le ministre de l'Economie numérique
et de la Prospective,



Madame Kamissa CAMARA

Le ministre des Domaines
et des Affaires foncières,



Alioune Badara BERTHE

Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

DECRET N°2020- 0117 /P-RM DU 24 FEV. 2020

AUTORISANT ET DECLARANT D'UTILITE PUBLIQUE LES TRAVAUX DE
CONSTRUCTION DE LA PLATEFORME LOGISTIQUE DE NONSSOMBOUGOU

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi n°02-016 du 03 juin 2002 fixant les règles générales de l'urbanisme ;
- Vu l'Ordonnance n°00-027/P-RM du 22 mars 2000, modifiée, portant Code domanial et foncier ;
- Vu le Décret n°01-040/P-RM du 02 février 2001, modifié, déterminant les formes et conditions d'attribution des terrains du domaine privé immobilier de l'Etat ;
- Vu le Décret n°05-113/P-RM du 09 mars 2005 fixant les règles applicables aux différentes catégories de servitudes en matière d'urbanisme ;
- Vu le Décret n°2019-0317/P-RM du 22 avril 2019 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement,

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

Article 1^{er} : Sont autorisés et déclarés d'utilité publique, les travaux de construction de la Plateforme logistique de Nonssombougou.

Article 2 : Les propriétés privées atteintes par les travaux font l'objet d'expropriation pour cause d'utilité publique, conformément aux dispositions du Code domanial et foncier.

Article 3 : Un arrêté de cessibilité du ministre chargé des Domaines fixe la liste des propriétés qui sont atteintes par les travaux.

Article 4 : Les indemnités d'expropriation sont prises en charge par le Budget national.

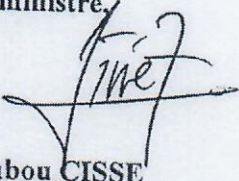
Article 5 : Le ministre des Domaines et des Affaires foncières, le ministre de l'Economie et des Finances, le ministre de l'Administration territoriale et de la Décentralisation, le ministre des Infrastructures et de l'Équipement, le ministre des Transports et de la Mobilité urbaine et le ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et du Logement social sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. *AdS*

Bamako, le 24 FEV. 2020

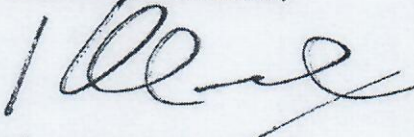
Le Président de la République,


Ibrahim Boubacar KEITA

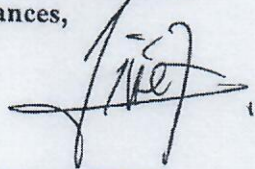
Le Premier ministre,


Docteur Boubou CISSE

Le ministre des Domaines
et des Affaires foncières,


Badara Alioune BERTHE

Le ministre de l'Economie
et des Finances,


Docteur Boubou CISSE

Le ministre de l'Administration
territoriale et de la Décentralisation,


Boubacar Alpha BAH

Le ministre des Infrastructures
et de l'Équipement,

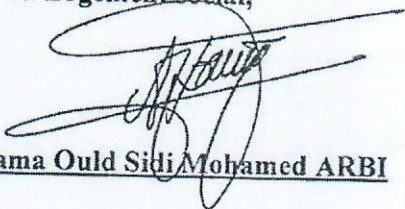

Madame TRAORE Seynabou DIOP

Le ministre des Transports
et de la Mobilité urbaine,



Ibrahima Abdoul LY

Le ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme
et du Logement social,



Hama Ould Sidi Mohamed ARBI

PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

DECRET N°2020- 0324 /PM-RM DU 24 JUIL. 2020
PORTANT REOUVERTURE DES FRONTIERES ET RETABLISSEMENT DES
HORAIRES DE TRAVAIL

LE PREMIER MINISTRE,

- Vu la Constitution ;
- Vu le Décret n° 2020-0293/P-RM du 11 juillet 2020 portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu l'évolution de la crise sanitaire de la COVID-19,

DECRETE :

Article 1^{er} : Les frontières aériennes sont ouvertes à compter du 25 juillet 2020 à partir de 00 heure.

Article 2 : Les frontières terrestres sont ouvertes à compter du 31 juillet 2020 à partir de 00 heure.

Article 3 : Les procédures opérationnelles standardisées, annexées au présent décret, sont applicables aux frontières.

Article 4 : Les horaires habituels de travail sont rétablis sur toute l'étendue du territoire national pour compter du 1^{er} août 2020.

Il est mis fin à l'alternance des jours de travail.

Article 5 : Le présent décret, qui entre en vigueur à compter de la date de sa signature, sera enregistré et publié au Journal officiel. *AVS*

Bamako, le 24 JUIL. 2020

Le Premier ministre,

[Signature]
Docteur Boubou CISSE

PORTANT REOUVERTURE DES FRONTIERES ET RETABLISSEMENT DES HORAIRES DE TRAVAIL

PROCEDURES OPERATIONNELLES STANDARDISEES (SOP's) SANITAIRES POUR LA REPOSE CONTRE LA PANDEMIE COVID-19 AUX FRONTIERES

I. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX FRONTIERES AERIENNES :

Le passager arrivant au Mali doit se conformer aux prescriptions ci-après :

- ✓ Présenter un certificat de test COVID-19 RT-PCR négatif datant d'au plus sept (07) jours, sinon, se soumettre au test d'arrivée du COVID-19 à l'aéroport ;
- ✓ Respecter les mesures de contrôle sanitaires ci-après, en attendant le résultat du test :
 - S'auto-confiner à la maison où à l'hôtel à ses propres frais ;
 - Respecter les mesures barrières en toute circonstance ;
 - En cas de résultat positif, coopérer avec les autorités sanitaires pour une prise en charge conforme au protocole en vigueur.
- ✓ Porter un masque de protection ;
- ✓ Laver ses mains ou les nettoyer au gel hydro-alcoolique ;
- ✓ Se soumettre à la prise de température ;
- ✓ En présence de symptômes du COVID-19, s'auto-confiner à domicile pendant quatorze (14) jours, coopérer avec les autorités sanitaires pour le contrôle continu de l'évolution de la maladie et faire les tests d'entrée et de sortie de quarantaine.

Le passager en correspondance ou en transit doit se conformer aux prescriptions ci-après :

- ✓ Présenter un certificat de test COVID-19 RT-PCR négatif datant d'au plus sept (07) jours ;
- ✓ Porter un masque de protection ;
- ✓ Laver ses mains ou les nettoyer au gel hydro-alcoolique ;
- ✓ Se soumettre à la prise de température ;
- ✓ Si le transit ou la correspondance nécessite l'hébergement dans un hôtel, s'y auto-confiner et respecter les mesures barrières jusqu'au moment de quitter le territoire.

Les équipages doivent se conformer aux prescriptions suivantes :

- ✓ Porter un masque de protection ;
- ✓ Laver ses mains ou les nettoyer au gel hydro-alcoolique ;

ATG

- ✓ Se soumettre à la prise de température ;
- ✓ S'auto-confiner dans un hôtel désigné à cette fin et respecter les mesures barrières jusqu'au départ.

II. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX FRONTIERES TERRESTRES :

Le passager arrivant au Mali doit se conformer aux prescriptions ci-après :

- ✓ Présenter un certificat de test COVID-19 RT-PCR négatif datant d'au plus sept (07) jours, sinon, se soumettre au test d'arrivée de la COVID-19 au cordon frontalier ;
- ✓ Porter un masque de protection ;
- ✓ Laver ses mains ou les nettoyer au gel hydro-alcoolique ;
- ✓ Se soumettre à la prise de température ;
- ✓ Accepter le confinement, dans des centres de prise en charge pendant quatorze (14) jours et faire les tests d'entrée et de sortie de quarantaine, pour les passagers présentant des symptômes de la COVID-19.

Le passager transitant par le Mali doit se conformer aux prescriptions ci-après :

- ✓ Porter un masque de protection ;
- ✓ Laver ses mains ou les nettoyer au gel hydro-alcoolique ;
- ✓ Se soumettre à la prise de température ;
- ✓ Accepter le confinement, dans des sites d'isolement dédiés pendant quatorze (14) jours et faire les tests d'entrée et de sortie de quarantaine, pour les passagers présentant des symptômes de la COVID-19.

III. DISPOSITIONS GENERALES :

- ✓ Les tests effectués aux frontières extérieures sont payants et à la charge du transporteur ;
- ✓ En dehors des frais liés aux tests, la prise en charge COVID-19 des passagers arrivant par la voie routière est gratuite ;
- ✓ En dehors des frais liés aux tests, l'Etat prend en charge les autres frais liés au traitement des passagers maliens déclarés positifs aux frontières aériennes. Les frais liés au traitement des passagers non maliens déclarés positifs aux frontières aériennes, sont à la charge de la compagnie ;
- ✓ Les documents de voyage des passagers déclarés positifs ou tout autre tenant lieu, seront remis à l'issue de la quarantaine.

ADZ

MINISTERE DES TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITE URBAINE

MINISTERE DE L'EMPLOI ET DE
LA FORMATION PROFESSIONNELLE

SECRETARIAT GENERAUX

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple- Un But- Une Foi



ARRETE INTERMINISTERIEL N°2020- 1232 /MTMU-MEFP-SG

30 MAR. 2020

FIXANT L'ORGANISATION DU SYSTEME DE FORMATION A L'OBTENTION
DU PERMIS DE CONDUIRE

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE URBAINE,
LE MINISTRE DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE,

- Vu** la Constitution ;
- Vu** la Directive n°15/2009/CM/UEMOA portant organisation du système de formation à l'obtention du permis de conduire dans les Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** la Loi n°99-004 du 2 mars 1999 régissant la circulation routière ;
- Vu** le Décret n°99-134/P-RM du 26 mai 1999 fixant les conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules ;
- Vu** le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement,

ARRETEMENT :

CHAPITRE I : DEFINITIONS, OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

Article 1^{er} : **Objet**

Le présent arrêté a pour objet de fixer l'organisation du système de formation à l'obtention du permis de conduire en République du Mali. Il transpose la Directive n°15/2009/CM/UEMOA, portant organisation du système de formation à l'obtention du permis de conduire dans les Etats membres de l'UEMOA, au Mali.

Article 2 : **Champ d'application**

Le système de formation à l'obtention du permis de conduire est unique et comporte :

- les éléments du système de formation à l'obtention du permis de conduire ;
- l'aménagement et l'équipement des centres de formation à la conduite automobile ;
- la classification des permis de conduire ;
- la qualité du chauffeur professionnel.

Article 3 : **Définitions**

Système de formation à l'obtention du permis de conduire : l'ensemble des entités publiques, parapubliques et/ou privées, de procédures et de dispositions législatives,

réglementaires et administratives concourant à la formation en vue d'obtenir le permis de conduire :

Permis de conduire : l'autorisation administrative permettant à son titulaire de conduire un véhicule automobile sur une voie ouverte à la circulation publique :

Etablissement d'enseignement de la conduite automobile : toute entité publique, parapublique ou privée dont la vocation est d'enseigner le code de la route et la conduite automobile :

Centre de formation des formateurs à la conduite automobile et des chauffeurs professionnels ou centre de formation : toute entité publique, parapublique ou privée dont la vocation est de former les formateurs et d'assurer la formation continue au code de la route et à la conduite automobile.

CHAPITRE II : SYSTEME DE FORMATION A L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE

Article 4 : Eléments du système de formation à l'obtention du permis de conduire

Le système de formation à l'obtention du permis de conduire comporte :

- les établissements d'enseignement de la conduite automobile agréés par les administrations compétentes ;
- les centres de formation des formateurs et des évaluateurs à la conduite automobile ;
- le cadre juridique qui, d'une part, régit l'ouverture et le fonctionnement de ces établissements d'enseignement de la conduite automobile et, d'autre part, oblige tout candidat au permis de conduire, à suivre une formation préalable à l'obtention du permis de conduire, dans lesdits établissements ;
- les règles et les procédures pour l'organisation d'examens fiables ;
- le programme de formation à l'obtention du permis de conduire.

Les règles et les procédures prévues par le présent paragraphe sont définies par Décision du ministre chargé des transports.

Article 5 : Aménagement et équipements d'un établissement d'enseignement de la conduite automobile

L'établissement d'enseignement de la conduite automobile est aménagé et équipé conformément aux normes de confort, de sécurité et de qualité.

Les aménagements comprennent :

- un espace de formation théorique ;
- un espace consacré aux services administratifs ;
- des espaces de commodités diverses aux candidats.

L'établissement d'enseignement de la conduite automobile acquiert ou exploite un espace spécialement aménagé pour servir à la formation pratique.

Les équipements comprennent au minimum :

- un véhicule automobile pour chaque catégorie de permis de conduire spécifié par la formation ;
- des planches portant les images réduites de panneaux de signalisation normalisés ;
- des planches portant des images de certaines composantes du véhicule automobile ;

- toutes autres planches ou support moderne de visualisation des éléments d'enseignement du code de la route ou du fonctionnement automobile ;
- des mobiliers pour candidats, des instruments, matériels, outils pédagogiques divers, notamment des tableaux, des écrans de projection de films.

Le ministre chargé des transports précise par voie de décision, les spécifications techniques de normes de confort et de sécurité relatives aux aménagements et équipements des établissements d'enseignement de la conduite automobile.

Article 6 : Programme de formation à l'obtention des permis de conduire

Il est adopté sur toute l'étendue du territoire du Mali, un programme de formation à l'obtention du permis de conduire des véhicules automobiles.

Le programme de formation vise à développer les compétences des candidats en matière de conduite automobile et comporte au minimum :

- la signalisation routière ;
- les règles de circulations ;
- la connaissance et l'entretien du véhicule ;
- l'information sur la législation et la réglementation nationale et internationale en matière de transports routiers (documents de transports) ;
- la biologie et la physiologie humaine, ainsi que d'autres questions liées à la santé du conducteur, à ses performances physiques (rôle de l'état physique et mental du conducteur) ;
- la psychologie ;
- le civisme ;
- les accidents et leurs conséquences ;
- la conduite pratique de l'automobile ;
- l'initiation au secourisme.

Les objectifs pédagogiques et les modalités de mise en œuvre du programme de formation à l'obtention du permis de conduire sont précisés par décision du Ministre chargé des transports.

Article 7 : Programme de formation des formateurs et des évaluateurs des candidats à l'obtention du permis de conduire des véhicules automobiles

Le programme de formation prévu à l'alinéa précédent indique les objectifs pédagogiques à atteindre et les compétences à développer chez les formateurs. Ce programme comprend au minimum :

- la signalisation routière ;
- les règles de circulation ;
- la connaissance et l'entretien du véhicule ;
- la législation et la réglementation nationales et internationales en matière de transports routiers (documents de transports) ;
- la biologie et la physiologie humaine, ainsi que d'autres questions liées à la santé du conducteur, à ses performances physiques (rôle de l'état physique et mental du conducteur) ;
- la psychologie ;
- le civisme ;
- les accidents et leurs conséquences ;

- la conduite pratique de l'automobile ;
- le secourisme ;
- la pédagogie et les techniques d'évaluation.

CHAPITRE III : QUALITE DE CHAUFFEUR PROFESSIONNEL

Article 8 : Classification des permis de conduire

La classification des permis de conduire est définie par voie réglementaire.

Le Mali reconnaît, sur la base de la réciprocité, les permis de conduire des Etats tiers.

Article 9 : Qualité de chauffeur professionnel

Le permis de conduire est une condition préalable pour prétendre à la qualité de chauffeur professionnel.

La qualité de chauffeur professionnel est acquise à l'issue d'une formation complémentaire appropriée, dans un centre de formation agréé à la conduite automobile, correspondant à la catégorie de véhicule à conduire.

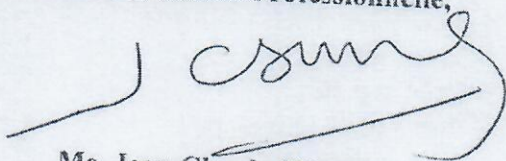
Cette formation complémentaire donne droit à la délivrance d'un certificat de chauffeur professionnel par une décision des ministres chargés des Transports et de la formation Professionnelle.

CHAPITRE IV : DISPOSITIONS FINALES

Article 10 : Sont et demeurent abrogées toutes dispositions antérieures contraires, notamment l'Arrêté n°00-1358/MICT-SG du 09 mai 2000 fixant les conditions d'établissement et de délivrance des permis et des autorisations de conduire, ainsi que les conditions d'extension, de prorogation et des restrictions de validité des permis de conduire ; l'arrêté n°00-2519/MICT-SG du 13 septembre 2000 fixant les conditions d'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière et ses annexes.

Article 11 : Le Directeur National des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux, le Directeur Général de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière et le Directeur National de la Formation Professionnelle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

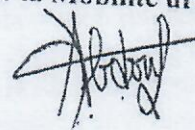
Le ministre de l'Emploi
et de la Formation Professionnelle,



Me. Jean Claude SIDIBE

Bamako, le 30 MAR. 2020

Le ministre des Transports
et de la Mobilité urbaine,



Ibrahima Abdoul LY

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT
DLTG - OK est

31 JAN. 2020

ARRETE N° 2020- 0146 /MTMU-SG DU
AUTORISANT LA CREATION D'UN AERODROME A USAGE RESTREINT
A KIDAL (REGION DE KIDAL)

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE URBAINE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi n°61-118/AN-RM du 18 août 1961 approuvant l'adhésion du Mali à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;
- Vu le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Loi n°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret n°2011-601/P-RM du 16 septembre 2011 fixant les conditions de création, d'utilisation, d'exploitation et de contrôle des aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique ;
- Vu le Décret n°2019-0317/P-RM du 22 avril 2019 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 5 mai 2019 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu l'Arrêté n°99-0143/MTPT-SG du 11 février 1999 fixant les conditions de création, de mise en service et d'utilisation des aérodromes ;
- Vu l'Autorisation du Gouverneur de la Région de Kidal en date du 25 septembre 2018 ;
- Vu la Demande de l'intéressé,

ARRETE :

CHAPITRE I : DE LA CREATION

Article 1^{er} : Est autorisée la création d'un aérodrome à usage restreint à Kidal, Région de Kidal.

Article 2 : Les caractéristiques de l'aérodrome sont :

- Position : longitude : 1°24'E ; latitude : 18°24'N ;
- Dimensions de la piste : longueur : 1800 m ; largeur : 40 m ;
- Prolongement d'arrêt : 60x40 m de part et d'autre de la piste ;
- Aire de sécurité d'extrémité de piste : 150mx80m aux deux (02) seuils ;
- Orientation de la piste : 06/24 ;
- Nature du sol : sol non revêtu de nature latéritique ;
- Balisage de piste : balisage diurne constitué de marques latérales 6mx1, 2m équidistantes de 100m et construites en chape de béton peint à la chaux avec cornières d'angle aux seuils et balisage nocturne ;
- Voie de circulation : 76mx18m, surface latéritique ;
- Aire de stationnement : 161mx150m, surface latéritique.

L'aérodrome à usage restreint de Kidal est équipé de :

- Indicateur de vent : mât et manche à vent ;
- Equipements de secours et de lutte contre l'incendie : véhicule équipé et deux extincteurs sur roues en permanence ;
- Moyens de télécommunications : deux émetteurs /récepteurs VHF.

CHAPITRE II : DES CONDITIONS D'UTILISATION

Article 3 : La mise en service de l'aérodrome à usage restreint n'intervient qu'après l'homologation par décision de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 4 : L'aérodrome à usage restreint est classé dans la catégorie 4D de la classification de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 5 : L'aérodrome de Kidal a pour portance l'aéronef ATLAS A400M.

Article 6 : L'aérodrome de Kidal peut être utilisé comme aérodrome d'urgence.

Article 7 : L'aérodrome à usage restreint ne peut pas servir comme aérodrome de sortie ou d'entrée du territoire national.

Article 8 : La MINUSMA et BARKHANE soumettent à l'approbation de l'Agence Nationale de l'Aviation civile, tous les documents techniques et plans de conception, de réalisation et de mise en service de l'aérodrome à usage restreint de Kidal.

Article 9 : La MINUSMA et BARKHANE doivent assurer l'entretien de l'aérodrome à usage restreint.

Article 10 : La MINUSMA et BARKHANE informeront l'Agence nationale de l'Aviation civile du début et de la fin de chaque période d'exploitation de l'aérodrome à usage restreint.

Article 11 : L'Agence Nationale de l'Aviation Civile assure le contrôle de l'exploitation de l'aérodrome à usage restreint de Kidal.

Article 12 : La présente autorisation n'est ni négociable, ni cessible, ni transférable.

CHAPITRE III : DISPOSITION FINALE

Article 13 : Le Directeur général de l'Agence nationale de l'Aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Bamako, le 31 JAN. 2020

Le ministre,



Ibrahima Abdou LY
Officier de l'Ordre National

Ampliations :

- Original.....1
- PRM-AN-CS-SGG-CC-CESC-HCC.....7
- Primature-tous ministères.....39
- Tous Gouverneurs de Région et du District ...15
- Toutes structures MTMU.....16
- Armée de l'Air.....1
- ADM, AAN, ASECNA.....3
- Toutes compagnies aériennes18
- Intéressé.....1
- Archives.....1
- J.O.....1

ARRETE N°2020- 1080 /MTMU-SG DU 20 MAR. 2020

FIXANT LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DU CONTROLE TECHNIQUE
AUTOMOBILE

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE URBAINE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Directive n°16/2009/CM/UEMOA relative au contrôle technique automobile dans les Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Loi n°99-004 du 2 mars 1999 régissant la circulation routière ;
- Vu le Décret n°99-134/P-RM du 26 mai 1999 fixant les conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement.

ARRETE :

CHAPITRE I : DEFINITIONS, OBJET, CHAMP
D'APPLICATION

Article 1^{er} : Objet

Le présent arrêté a pour objet la transposition de la Directive n°16/2009/CM/UEMOA relative au contrôle automobile dans les Etats membres de l'UEMOA. Il harmonise et définit les modalités de mise en œuvre du contrôle technique automobile au Mali.

Article 2 : Champ d'application

Le contrôle technique automobile obligatoire concerne les catégories de véhicules suivants :

- les motocycles à partir de 125 cm³ de cylindrée ;
- les véhicules légers ;
- les véhicules lourds.

Article 3 : Définitions

Organe : une composante et une pièce du véhicule.

Contrôle/Inspection technique automobile : la vérification de l'état et de la conformité des organes et éléments du véhicule.

Point de contrôle : éléments ou organes du véhicule subissant le contrôle technique et permettant d'établir leur état de qualité ou de fonctionnement.

Véhicule automobile : tout véhicule qui se déplace par ses propres moyens de production.

Motocycle, vélomoteur, tricycle, cyclomoteur : véhicule automobile à deux ou trois roues.

Véhicule léger : tout véhicule automobile affecté au transport des personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit (8) places assises au maximum, ou affecté au transport des marchandises et ayant un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égale à 3,5 tonnes.

Véhicule lourd : tout véhicule routier ou ensemble des véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes.

Matériel de contrôle technique automobile : les équipements, appareillages et outillages permettant d'effectuer le contrôle technique automobile.

Contrôleur ou inspecteur : un organisme de droit public ou privé exerçant le contrôle technique automobile.

Centre de contrôle technique automobile : entité dûment agréée dotée d'une personnalité morale, équipée et disposant d'un personnel qualifié pour exercer le contrôle technique automobile et en délivrer le certificat.

Attestation de contrôle technique automobile ou certificat de contrôle technique : une pièce administrative de validité déterminée, sécurisée déclarant le véhicule apte à la circulation routière.

CHAPITRE II : MODALITES D'EXERCICE DU CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

Article 4 : Responsables définissant la réglementation du contrôle technique automobile

Le contrôle technique automobile est réglementé par le ministre chargé des transports.

Article 5 : Organisme exerçant le contrôle technique automobile

Est contrôleur ou inspecteur, tout organisme de droit public ou privé dûment agréé par le ministre en charge des transports, exerçant le contrôle technique automobile.

Le ministre chargé des transports précise par décision, les conditions de délivrance de l'agrément pour l'exercice du contrôle technique.

Article 6 : Attestation de contrôle technique automobile

L'attestation de contrôle technique automobile est sécurisée par l'Etat.

L'attestation de contrôle technique est délivrée à tout véhicule ayant subi avec succès le contrôle technique.

Le ministre chargé des transports précise par décision, les spécifications techniques de l'attestation de contrôle technique.

Article 7 : Organes et éléments contrôlés

Le contrôle technique automobile porte sur les principaux organes ou éléments suivants :

- identification du véhicule (numéro d'immatriculation, numéro de série, carte grise, autres pièces administratives du véhicules) ;
- carrosserie ;
- système de freinage ;
- direction ;
- visibilité (champ de vision, état des vitres, rétroviseurs, essuie-glace, lave-glace, système anti buée) ;
- système d'éclairage et éléments du système électrique ;
- essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
- châssis et fixations du châssis ;
- autres équipements (ceintures de sécurité, extincteur, triangle de sécurité, trousse de premiers secours, avertisseur sonore, compteurs de vitesses, serrures et/ou dispositif anti-vol, cales de roues, tachy graphe, dispositif limiteur de vitesse, airbags) ;
- nuisances (bruit, gaz d'échappement, interférences électromagnétiques).

Article 8 : Nombre de points de contrôle

Le nombre de points de contrôle sur les éléments varie selon la catégorie de véhicule et est égal au minimum à soixante-quinze (75) pour les véhicules légers et quatre-vingt-dix (90) pour les véhicules lourds.

Le nombre de points de contrôle minimum par élément du véhicule est égal à :

- identification du véhicule : deux (2) ;
- carrosserie : un (1) ;
- système de freinage : dix (10) pour les véhicules légers et vingt (20) pour les véhicules lourds ;
- direction : cinq (5) pour les véhicules légers et huit (8) pour les véhicules lourds ;
- visibilité : trois (3) pour les véhicules légers et (4) pour les véhicules lourds ;
- système d'éclairage et éléments du système électrique : vingt et un (21) ;
- essieux, roues, pneumatiques, suspension : onze (11) ;
- châssis et fixations du châssis : treize (13) ;
- autres équipements : sept (7) ;
- nuisances : trois (3).

Article 9 : Moyens de contrôle

Les principaux organes de sécurité des véhicules sont contrôlés avec des matériels, appareillages et équipements appropriés.

Selon les organes ou éléments, le contrôle technique automobile se fait visuellement, manuellement ou avec des matériels modernes adaptés. Les moyens de contrôle en station fixe sont au minimum composés, par ligne ou piste de contrôle, des éléments suivants :

- une fosse, ou pont élévateur ;
- un cric ;
- détecteurs de jeux ;
- un ripomètre ;
- un freinomètre ;
- un régloscope ;

- une baladeuse ;
- un banc de suspension ;
- un décéléromètre portatif ;
- un appareil d'analyse des gaz d'échappement (analyseur de gaz et opacimètre).

Le contrôle technique peut être effectué en station mobile de conception spécialement adapté et équipée des mêmes appareils (portatifs) que ceux-ci-dessus indiqués.

Le ministre chargé des transports précise les spécifications techniques des matériels de contrôle technique automobile par décision.

Article 10 : Critères d'évaluation des défauts des organes du véhicule

L'évaluation des défauts des organes, causes de refus de mise en circulation du véhicule, est effectuée selon des critères uniformes précisés par voie de décision du ministre chargé des transports.

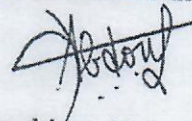
CHAPITRE III : DISPOSITIONS FINALES

Article 11 : Sont et demeurent abrogées toutes dispositions antérieures contraires.

Article 12 : Le Directeur National des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux et le Directeur Général de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Bamako, le 20 MAR. 2020

**Le ministre des Transports
et de la Mobilité urbaine**



Ibrahima Abdoul LY
Officier de l'Ordre National



DECISION N° 20-0011 / AMRTP/P

Portant attribution de ressource en numérotation à la Direction Nationale des
Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux

Le Président de l'Autorité malienne de Régulation des Télécommunications des
Technologies de l'Information et de la Communication et des Postes

- Vu la Loi n°2017-015 du 12 juin 2017, portant modification et ratification de l'Ordonnance N°2016-014/P-RM du 31 mars 2016 portant régulation du secteur des Télécommunications/TIC et des postes en République du Mali ;
- Vu l'Ordonnance n°2011-023/P-RM du 28 septembre 2011, relative aux télécommunications et aux technologies de l'information et de la communication en République du Mali ;
- Vu l'Ordonnance n°2016-014/P-RM du 31 mars 2016, portant régulation du secteur des Télécommunications/TIC et des postes en République du Mali ;
- Vu le Décret n°2016-0213/P-RM du 1^{er} avril 2016, portant organisation et modalités de fonctionnement de l'Autorité Malienne de Régulation des Télécommunications/TIC et des Postes ;
- Vu le Décret n°2016-0993/P-RM du 30 décembre 2016 déterminant la procédure d'octroi, de retrait et de modification de l'Autorisation générale d'établissement de réseaux de Télécommunications/TIC ;
- Vu le Décret n°2017-0415/P-RM du 08 mai 2017 portant nomination des membres du Conseil de Régulation de l'Autorité Malienne de Régulation des Télécommunications, des Technologies de l'Information et de la Communication et des Postes ;
- Vu le Décret n°2017-0611/P-RM du 27 juillet 2017, portant nomination du Secrétaire Exécutif de l'Autorité Malienne de Régulation des Télécommunications, des Technologies de l'Information et de la Communication et des Postes.
- Vu l'Arrêté n°08-0810/MCNT-SG du 21 mars 2008, fixant les taux de redevance des ressources en numérotation téléphonique ;
- Vu la Décision n° 03-09/MCNT-CRT du 23 janvier 2009, portant publication du plan de numérotation national ;
- Vu la Décision n°10-058/MCNT-CRT du 05 novembre 2010, fixant la liste des services à valeur ajoutée (SVA) ;
- Vu la Décision n° 10-059/MCNT-CRT du 05 novembre 2010, définissant les conditions et modalités d'exploitation des numéros des services à valeur ajoutée (SVA) ;
- Vu la Décision n° 10-060/MCNT-CRT du 05 novembre 2010, fixant les modalités de déclaration pour la fourniture de services à valeur ajoutée (SVA) ;
- Vu la lettre en date du 17 octobre 2019 de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Martines et Fluviaux, relative à la demande d'un numéro court SVA ;
- Vu le reçu de paiement N° 19-195/AMRTP en date du 22 novembre 2019, relatif à la redevance N°19- 117/AMRTP de l'AMRTP en date du 04 novembre 2019 ;

- Vu les pièces du dossier ;
- Vu l'analyse du dossier par les services techniques.

DECIDE :

- Article 1^{er} :** Le numéro court de services à valeur ajoutée 36 055 est attribué à la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux.
- Article 2 :** Cette attribution est assujettie au paiement d'une redevance annuelle conformément à la réglementation en vigueur.
- Article 3 :** La présente décision est valable pour une période de cinq (05) ans renouvelable.
- Article 4 :** La demande de renouvellement doit être présentée à l'AMRTP six (06) mois avant le terme de la période de validité en cours. Le renouvellement est soumis au paiement des frais d'étude du dossier.
- Article 5 :** La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux est tenue de respecter les règles de gestion du Plan de numérotation fixées par l'AMRTP, les règles, recommandations et les accords internationaux en la matière.
- Article 6 :** La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ne doit utiliser le numéro attribué que pour les objectifs précisés dans sa demande en date du 17 octobre 2019.
- Article 7 :** La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux est tenue pour l'exploitation du numéro attribué, de passer un contrat avec un opérateur, détenteur de licence d'exploitation d'un réseau de télécommunications ouvert au public.
- Article 8 :** La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux est tenue, de mettre à la disposition de l'AMRTP une copie certifiée conforme du contrat visé à l'article 7 au plus tard quinze (15) jours après la notification de la présente décision.
- Article 9 :** Le numéro n'est pas la propriété de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux et ne peut être protégé par un droit de propriété industrielle ou intellectuelle.
- Article 10 :** La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux est tenue de déposer à l'AMRTP chaque année, au plus le 31 janvier de l'exercice suivant, une lettre de confirmation de la poursuite de ses activités, accompagnée d'une fiche descriptive détaillée des réseaux et services dont ils continuent l'exploitation.
- Article 11 :** Le numéro attribué est incessible et ne peut faire l'objet de transfert qu'après accord écrit de l'Autorité.
- Article 12 :** L'AMRTP peut, à tout moment, demander au titulaire de préciser les conditions d'utilisation de la ressource attribuée et de lui donner accès au fichier de sa base de données.
- Article 13 :** Toutes modifications intervenant dans les éléments communiqués dans le dossier de demande d'attribution, en particulier le changement de qualité ou de raison sociale, sont portées par le titulaire à la connaissance de l'AMRTP, qui se réserve le droit de réexamen de la décision d'attribution.

Article 14: Le numéro attribué doit être accessible à tous les abonnés des opérateurs de télécommunications détenteurs de licence d'exploitation d'un réseau de télécommunications ouvert au public.

Article 15: La présente décision qui sera notifiée à la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux sera publiée partout où besoin sera.

Bamako le 29 JAN 2020

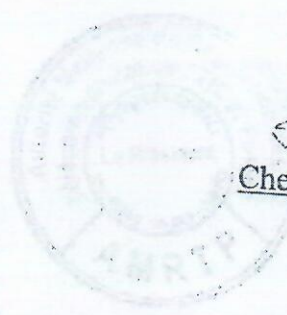
Ampliations

J.O	1
MENC	1
SOTELMA-SA	1
Orange Mali SA	1
ATEL-SA	1

Le Président



Cheick Sidi Mohamed NIMAGA
Officier de l'Ordre National



29.01.20
0321

LOI N°2019- 042 /DU 24 JUIL. 2019

PORTANT LOI D'ENTENTE NATIONALE

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté en sa séance du 27 juin 2019,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : L'Accord pour la Paix et la Réconciliation, issu du processus d'Alger, signé à Bamako les 15 mai et 20 juin 2015 entre le Gouvernement du Mali et les Mouvements signataires, est le fondement et le cadre de la présente loi.

Article 2 : Visant à concrétiser la politique de la restauration de la paix et de la réconciliation nationale, socle de la stabilité et du développement de la Nation, la présente loi a pour objet :

- l'exonération des poursuites pénales engagées ou envisagées contre les personnes ayant commis ou ayant été complices des faits visés à l'article 3 ci-dessous ;
- l'adoption de mesures de reconnaissance et de réparation en faveur des victimes des douloureux événements survenus dans le contexte visé à l'article 3 ci-dessous ;
- l'adoption d'un programme de réinsertion des personnes qui ont été des victimes collatérales dans les événements visés à l'article 3 ci-dessous.

Article 3 : Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux faits pouvant être qualifiés de crimes ou délits, prévus et punis par le Code pénal malien, les lois pénales spéciales et les conventions et textes internationaux ratifiés par le Mali en matière de protection et de promotion des Droits de l'Homme, survenus dans le cadre des événements liés à la crise née en 2012 et qui ont gravement porté atteinte à l'unité nationale, à l'intégrité territoriale et la cohésion sociale.

Article 4 : Sont exclus du champ d'application de la présente loi, les crimes de guerre, les crimes contre l'humanité, les viols, les conventions internationales et africaines relatives aux Droits de l'Homme et au Droit International Humanitaire et tout autre crime réputé imprescriptible.

Article 5 : Toute démarche entreprise pour bénéficier des mesures envisagées dans le cadre du premier domaine visé à l'article 2 ci-dessus, est volontaire et individuelle.

Article 6 : Par devoir national, la présente loi offre, dans les conditions fixées aux chapitres II, III et IV ci-dessous :

- le bénéfice du Pardon national à toute personne ayant commis ou ayant été complice des faits visés par l'article 3 ci-dessus ;
- le bénéfice de mesures de reconnaissance, de solidarité et d'assistance nationales à toute personne ayant été victime des faits visés par l'article 3 ci-dessus ou, le cas échéant, à ses ayants-droits.

Article 7 : En vue de contribuer à conforter les bases de l'Entente nationale, la présente loi, institue l'organisation « d'une Journée du Pardon national », « Une Semaine de la Réconciliation nationale » et la rédaction de « l'Histoire générale inclusive du Mali ».

Article 8 : La « Journée du Pardon national » et « La Semaine de la Réconciliation nationale » sont dédiées à la mémoire de toutes les victimes, civiles et militaires de tous les conflits.

Un décret du Président de la République fixe la date de la Journée du Pardon national.

Un arrêté du ministre chargé de la Réconciliation nationale détermine la date et les modalités d'organisation de la « Semaine de la Réconciliation nationale »

Article 9 : Il est rédigé l'Histoire générale inclusive du Mali. A cet effet il est mis en place un projet exécuté dans le cadre des Universités nationales, par un Comité scientifique indépendant, avec le parrainage de l'UNESCO.

La composition et le fonctionnement du Comité scientifique indépendant sont fixés par décret pris en Conseil des Ministres.

Article 10 : L'Histoire générale inclusive du Mali est la source principale des manuels d'enseignement et de formation en matière d'histoire, notamment aux niveaux de l'enseignement fondamental et de l'enseignement secondaire, sur toute l'étendue du territoire national.

CHAPITRE II : DE L'EXONERATION DES POURSUITES PENALES

Section 1 : Des dispositions communes

Article 11 : Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux personnes qui, lors des événements visés à l'article 3 ci-dessus, ont commis des faits ou ont été complices des faits prévus et punis par le Code pénal et les lois spéciales en vigueur en République du Mali.

Elles ne s'appliquent aucunement aux personnes impliquées dans la commission des crimes visés à l'article 4 de la présente loi.

Article 12 : Les mesures d'exonération s'appliquent aux personnes concernées individuellement.

Article 13 : La chambre d'accusation au niveau de chaque Cour d'Appel est compétente pour statuer sur les questions incidentes qui peuvent survenir au cours de l'application des dispositions du présent chapitre.

Section 2 : De l'extinction de l'action publique

Article 14 : L'action publique est éteinte à l'égard de :

- toute personne membre d'un des groupes signataires de l'Accord pour la paix et la réconciliation au Mali et qui, dans ce cadre, a cessé ses actions depuis le 20 juin 2015 ;
- toute personne membre d'un des groupes armés non signataires mais ayant adhéré à l'Accord pour la paix et la réconciliation au Mali et qui, dans ce cadre, a cessé ses actions après l'adhésion.

Article 15 : L'action publique est éteinte à l'égard de toute personne concernée, autre que celles citées à l'article 3 ci-dessus qui, dans un délai maximum de six (6) mois, à compter de la publication de la présente loi au Journal officiel, se présente volontairement aux autorités compétentes et déclare cesser ses actions et remet les armes, munitions, explosifs et tout autre engin en sa possession.

Article 16 : L'action publique est éteinte à l'égard de toute personne, recherchée à l'intérieur et à l'extérieur du territoire national, pour avoir commis ou avoir été complice d'un ou de plusieurs faits visés par l'article 3 ci-dessus, qui, dans un délai maximum de six (6) mois à compter de la publication de la présente loi au Journal officiel, se présente volontairement aux autorités compétentes et déclare mettre fin à ses actions.

Article 17 : L'action publique est éteinte à l'égard de toute personne condamnée par défaut ou par contumace, pour avoir commis un ou plusieurs faits visés par l'article 3 ci-dessus, qui dans un délai maximum de six (6) mois à compter de la publication de la présente loi au journal officiel, se présente volontairement aux autorités compétentes et déclare mettre fin à ses actions.

Article 18 : L'action publique est éteinte à l'égard de toute personne détenue, non condamnée définitivement, pour avoir commis ou avoir été complice d'un ou plusieurs des faits visés par l'article 3 de la présente loi.

Article 19 : Les mesures prévues par les articles 14, 15, 16, 17 et 18 ci-dessus ne s'appliquent pas aux personnes qui ont commis ou ont été complices des crimes visés par l'article 4 de la présente loi.

Article 20 : Les bénéficiaires de l'extinction de l'action publique, objet des articles 14, 15, 16, 17 et 18, sont libres de leur mouvement, sitôt accomplies les formalités prévues par la présente loi.

Section 3 : De la procédure applicable pour l'extinction de l'action publique

Article 21 : Au sens de la présente loi, on entend par autorités compétentes, les autorités ci-après :

- les Ambassadeurs, les Consuls généraux ;
- les Procureurs généraux ;
- les Procureurs de la République ;
- les Commandants de Brigade ;
- les Commissaires de Police ;
- les Préfets
- les Sous-préfets ;
- les Maires.

Article 22 : Toute personne qui s'est présentée aux autorités compétentes, dans le cadre de l'application des dispositions des articles 14,15,16,17 et 18 ci-dessus, est tenue de faire une déclaration qui doit porter sur :

- les faits commis ou dont elle a été complice ou reconnu comme tels ;
- les armes, munitions ou explosifs ou tout autre engin qu'elle détient ayant eu une relation avec ces faits ; dans ce cas, elle doit les remettre auxdites autorités ou indiquer à ces dernières le lieu où ils se trouvent.

Article 23 : Dès la présentation de la personne concernée devant les autorités compétentes, celles-ci avisent le procureur général territorialement compétent qui dispose d'un délai de trente (30) jours francs pour procéder ou faire procéder à sa diligence à l'extinction de l'action publique.

Si la personne concernée se présente devant les ambassadeurs ou consuls maliens, ces derniers doivent porter ses déclarations à la connaissance du ministre chargé des Affaires étrangères qui les transmet sans délai au ministre chargé de la Justice, Garde des Sceaux qui prend toute mesure qu'il juge utile dans un délai de soixante (60) jours.

Article 24 : Les cas d'extinction de l'action publique prévus aux articles 14,15,16, 17 et 18 ci-dessus sont soumis aux règles suivantes :

- si la procédure est en phase d'enquête préliminaire, le procureur de la République décide de l'exonération des poursuites judiciaires ;
- si les faits font l'objet d'une information judiciaire, la juridiction d'instruction doit rendre une ordonnance ou un arrêt prononçant l'extinction de l'action publique ;
- si l'affaire est renvoyée devant une juridiction de jugement, celle-ci, à la diligence du procureur de la République ou du procureur général, déclare éteinte l'action publique.

La règle 3 ci-dessus est applicable au pourvoi en cassation devant la cour suprême ; en cas de pluralité de poursuites ou de décisions, le parquet compétent est celui du lieu où la personne concernée s'est présentée.

Membres :

Au titre des pouvoirs publics :

- le représentant du Ministère chargé des transports ;
- le représentant du Ministère chargé de la formation professionnelle ;
- le représentant du Ministère chargé des finances ;
- le représentant du Ministère chargé de l'habitat ;
- le représentant du Ministère chargé de l'enseignement technique ;
- le représentant du Ministère chargé de l'industrie ;
- le représentant du Ministère chargé des collectivités territoriales ;
- le représentant du Ministère chargé de la fonction publique ;
- le représentant du Ministère chargé du secteur privé ;
- le représentant du Ministère chargé des mines ;
- le représentant du Ministère chargé de l'environnement ;
- le représentant du Ministère chargé de l'enseignement supérieur ;
- le représentant du Ministère chargé de l'aménagement du territoire ;
- le représentant de la Direction nationale des routes.

Au titre des Représentants des Structures de Formation :

- le représentant de l'Ecole Nationale d'Ingénieurs Abderhamane Baba TOURE.

Au titre des Représentants des Organisations Professionnelles :

- le représentant de l'Ordre des Ingénieurs Conseils du Mali ;
- le représentant de l'Organisation Patronale des Entrepreneurs de Construction du Mali ;
- le représentant de l'Ordre des Géomètres Experts ;
- le représentant de l'Ordre des Architectes du Mali ;
- le représentant de l'Ordre des Urbanistes du Mali ;
- le représentant du Conseil Malien des Transporteurs Routiers ;
- le représentant du Conseil Malien des Chargeurs ;
- le représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali.

Au titre du Personnel :

- deux représentants du personnel de l'Institut dont un formateur.

Membre avec voix consultative :

- le Directeur Général.

Article 2 : Il est inséré après l'article 21 un chapitre IV ainsi libellé :

CHAPITRE IV : DU CONSEIL DE DISCIPLINE

Section I : De la composition du Conseil de Discipline

Article 21.1 : Le Conseil de Discipline est composé de :

- 2 (deux) représentants de la Direction ;
- 2 (deux) représentants du Comité Pédagogique et Scientifique ; *Art 2*

- 3 (trois) représentants des formateurs ;
- 2 (deux) représentants du personnel ;
- 2 (deux) représentants des auditeurs.

Section II : Du fonctionnement

Article 21.2 : Le Conseil de Discipline se réunit à la demande du Directeur général qui propose un ordre du jour une semaine avant la date fixée.

Il est présidé par le Directeur général ou son représentant.

Les conclusions sont communiquées à la tutelle.

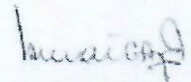
Article 3 : Le ministre des Infrastructures et de l'Équipement, le ministre de l'Administration territoriale et de la Décentralisation, le ministre de l'Économie et des Finances, le ministre de l'Éducation nationale, le ministre des Transports, le ministre de la Jeunesse, de l'Emploi et de la Construction citoyenne, le ministre du Développement industriel et de la Promotion des Investissements, le ministre de l'Habitat et de l'Urbanisme et le ministre du Plan et de l'Aménagement du Territoire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. ~~RS~~

Bamako, le 07 FEV. 2019


Le Président de la République,


Ibrahim Boubacar KEITA

Le Premier ministre,


Soumeylou Boubèye MAIGA


Le ministre des Infrastructures
et de l'Équipement,


Madame TRAORE Seynabou DIOP

Le ministre de l'Administration
territoriale et de la Décentralisation,


Mohamed AG ERLAF

Le ministre de l'Énergie et de l'Eau,
ministre de l'Économie et des Finances
par intérim,


Sambou WAGUE

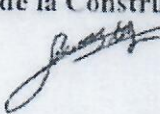
Le ministre de l'Education nationale,


Professeur Abinou TÈMÈ

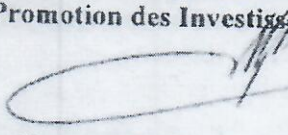
Le ministre des Transports,


Soumana Mory COULIBALY

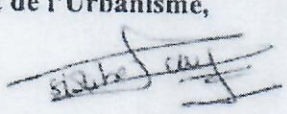
Le ministre de la Jeunesse, de l'Emploi
et de la Construction citoyenne,


Amadou KOITA

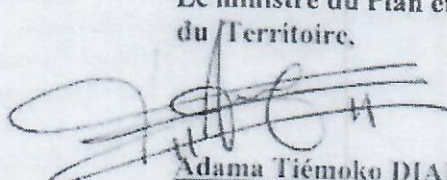
Le ministre du Développement industriel
et de la Promotion des Investissements,


Moulaye Ahmed BOUBACAR

Le ministre de l'Habitat
et de l'Urbanisme,


Mohamed Moustapha SIDIBE

Le ministre du Plan et de l'Aménagement
du Territoire,


Adama Tiémoko DIARRA

DECRET N°2019 - 0590 /P-RM DU **31 JUIL. 2019**

**FIXANT LES REGLES APPLICABLES A LA NAVIGATION ET AUX
TRANSPORTS SUR LES VOIES NAVIGABLES EN REPUBLIQUE DU MALI**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu le Code international de la Navigation et des Transports sur le Fleuve Sénégal adopté par la Résolution n° 00010/CCEG du 13 mars 2006 ;
- Vu la Convention relative au Statut du Fleuve Sénégal, signée le 11 mars 1972 ;
- Vu la Convention portant création de la Société de Gestion et d'Exploitation de la Navigation sur le Fleuve Sénégal (SOGENAV) adoptée par la Résolution n°00020/ER/CCER/2011 du 04 novembre 2011 ;
- Vu la Loi n°01-079 du 20 août 2001, modifiée, portant Code pénal ;
- Vu la Loi n°01-080 du 20 août 2001, modifiée, portant Code de Procédure pénale ;
- Vu la Loi n°2017-035 du 14 juillet 2017 portant Code de la Navigation et des Transports sur les voies navigables en République du Mali ;
- Vu la Loi n°2017-051 du 2 octobre 2017 portant Code des Collectivités territoriales ;
- Vu l'Ordonnance n°05-009/P-RM du 9 mars 2005 portant création de la Direction nationale des Transports terrestres, maritimes et fluviaux ;
- Vu le Décret n°05-193/P-RM du 19 avril 2005 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction nationale des Transports terrestres, maritimes et fluviaux ;
- Vu le Décret n°2019-0317/P-RM du 22 avril 2019 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019 portant nomination des membres du Gouvernement,

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Pour l'application du présent décret, aucune discrimination ne doit être faite en fonction du pavillon des bâtiments et autres embarcations empruntant les voies navigables en République du Mali.

TITRE II : DES VOIES NAVIGABLES

CHAPITRE I : DE LA CLASSIFICATION DES VOIES NAVIGABLES

Article 2 : Les voies navigables sont classées en trois (03) catégories :

- a) première catégorie : les cours principaux sont le Fleuve Niger et le Fleuve Sénégal ;
- b) deuxième catégorie : les cours secondaires adjacents sont les affluents et défluent des fleuves ;
- c) troisième catégorie : les canaux aménagés.

CHAPITRE II : DES CONDITIONS D'UTILISATION DES VOIES NAVIGABLES

Article 3 : La longueur, la largeur, le tirant d'eau et le tirant d'air, la vitesse des bâtiments doivent être compatibles avec les caractéristiques des voies navigables et des ouvrages d'art.

Article 4 : Le croisement ou le dépassement n'est permis que lorsque le chenal navigable possède une largeur suffisante pour le passage simultané en toute sécurité de deux bâtiments.

Article 5 : En cas de croisement, les capitaines doivent, compte tenu des circonstances locales de navigation fluviale, accorder la priorité aux bâtiments se dirigeant vers l'aval.

Article 6 : Les capitaines ne doivent prendre aucun risque pour réaliser un croisement ou un dépassement dangereux, notamment si le passage est étroit ou si l'état des profondeurs ne permet pas de réaliser la manœuvre dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Article 7 : La manœuvre de dépassement doit être signalée au bâtiment précédent, par un signal sonore et ne peut être réalisée qu'après que le capitaine du bâtiment devant être dépassé ait fait connaître clairement par le même moyen que la manœuvre peut être exécutée sans danger.

Article 8 : Tout bâtiment doit respecter le seuil de chargement résultant de sa capacité de transport ou les prescriptions fixées par la réglementation en vigueur.

Article 9 : Les bâtiments doivent adapter leur vitesse en fonction des difficultés de la navigation fluviale, afin d'éviter de créer des remous ou des effets de scission ou suction susceptibles de constituer un danger pour les usagers des chenaux navigables.

Article 10 : Les bacs assurant la desserte entre les deux rives d'une voie navigable ne doivent effectuer la traversée qu'après que leur conducteur se soit assuré que cette manœuvre peut être réalisée en toute sécurité.

Article 11 : Lorsque la visibilité est inférieure à deux cents (200) mètres pour cause de brouillard ou de tempête ou de tous autres phénomènes météorologiques, la navigation fluviale est interdite, sauf pour les bâtiments utilisés par les autorités de police ou les services de secours.

Article 12 : La navigation fluviale de nuit n'est permise qu'aux bâtiments dotés d'un équipement leur permettant de naviguer en toute sécurité. Ils doivent avoir au minimum un feu de signalisation sur le mât à une hauteur de quatre (4) mètres au moins au-dessus de la ligne de flottaison, ainsi qu'un feu à l'arrière. ~~AVS~~

Article 13 : La navigation fluviale implique la détention à bord de feux de détresse qui doivent être actionnés dès qu'un incident dangereux survient.

CHAPITRE III : DU BALISAGE DES VOIES NAVIGABLES

Article 14 : Le balisage détermine les conditions dans lesquelles doivent être utilisés les différents signaux et marques placés sur les voies navigables ou sur leurs rives.

Article 15 : Les signaux d'interdiction, d'obligation, de restriction, de recommandation et d'indication ainsi que les signaux auxiliaires des voies navigables sont définis en annexe au présent décret.

Article 16 : Sans préjudice des dispositions applicables, les bateaux doivent tenir compte des recommandations et obéir aux indications fournies par les signaux et marques de balisage, conformément aux dispositions du Code international de Navigation et des Transports sur le Fleuve Sénégal et à la Convention relative au Statut du Fleuve Sénégal.

TITRE III : DES BATIMENTS DE NAVIGATION FLUVIALE

CHAPITRE I : DE L'IMMATRICULATION ET DE L'IDENTIFICATION DES BATIMENTS

Article 17 : Tout bâtiment de plus de cinq (5) tonnes de jauge brut doit être immatriculé auprès des services techniques compétents et conformément aux prescriptions spécifiques relatives à l'immatriculation des bâtiments de navigation fluviale fixées par arrêté du ministre chargé des Transports fluviaux.

L'immatriculation des bâtiments ou embarcations importés est subordonnée à l'accomplissement préalable des formalités douanières.

Article 18 : Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations doit porter sur sa coque ou sur des plaques fixées à demeure, les marques d'identification suivantes :

- a) son nom, porté sur les deux côtés de la proue du bâtiment. Sur les bâtiments motorisés, il doit également être apposé à la poupe de façon lisible ;
- b) le nom de son port d'attache ou son lieu d'immatriculation, porté sur les deux côtés de la proue du bâtiment ou sur sa poupe ;
- c) l'indication en tonnes, de son port en lourd apposée des deux côtés de la proue du bâtiment ou sur la coque, s'agissant des bâtiments de marchandises et de passagers à l'exception des menues embarcations.

CHAPITRE II : DU JAUGEAGE, DES MARQUES ET DES ECHELLES DE TIRANT D'EAU

Article 19 : Tout bâtiment de navigation fluviale, à l'exception des menues embarcations, doit être jaugé. Le jaugeage donne lieu à la délivrance par les services techniques compétents, d'un certificat de jaugeage.

Article 20 : Tout bâtiment de navigation fluviale à l'exception des menues embarcations, doit porter des marques indiquant le plan du plus grand enfoncement.

CHAPITRE III : DES SIGNALISATIONS VISUELLES ET SONORES

Article 21 : Tout bâtiment ou embarcation est doté de cylindres, ballons, cônes et bicônes prescrits au présent décret. Les marques de signalisation ci-dessus citées peuvent être remplacées par des dispositions présentant, à distance, la même apparence. Leur couleur ne doit être ni passée ni salie et leur caractéristique doit être :

- a) pour les cylindres, une hauteur d'au moins 0,80 m et un diamètre d'au moins 0,50 m ;
- b) pour les ballons, un diamètre d'au moins 0,60 m ;
- c) pour les cônes, une hauteur d'au moins 0,60 m ;
- d) pour les bicônes, une hauteur d'au moins 0,80 m et un diamètre de base d'au moins 0,50 m.

Article 22 : Il est interdit de faire usage de feux autres que ceux mentionnés « feux blanc, rouge, vert, jaune ou bleu » ou de les utiliser dans des conditions autres que celles prescrites ou admises par le présent décret.

Article 23 : Les conditions de signalisation de nuit ou de jour, des filets ou perches, des bâtiments échoués et des ancres pouvant présenter un danger pour la navigation sont déterminées par un arrêté interministériel du ministre chargé des Transports et du ministre chargé de la Sécurité.

TITRE IV : DU PILOTAGE ET DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION FLUVIALE

CHAPITRE I : DES REGLES DE NAVIGATION

Article 24 : Tout bâtiment ou autre embarcation qui entreprend la navigation sur les voies navigables doit satisfaire aux règles relatives à la sécurité de la navigation.

Pour être en état de navigabilité, les bâtiments ou embarcations doivent respecter les règles :

- a) de construction, d'utilisation des instruments et installations de bord, de signalisation, de prévention et d'extinction de l'incendie, d'utilisation des moyens d'assèchement ainsi que d'hygiène et d'habitabilité à bord ;
- b) de flottabilité, la stabilité et les lignes de charge ;
- c) de propulsion et de direction des organes ;
- d) de qualification professionnelle des effectifs et membres de l'équipage ;
- e) de toutes autres conditions de sécurité de la navigation et de sauvetage de la vie humaine.

Article 25 : Le capitaine d'un bâtiment ou autre embarcation d'une jauge brute égale ou supérieure à dix (10) tonnes est tenu de recourir au service d'un pilote titulaire d'un certificat de pilote délivré par les services compétents.

Article 26 : Aucun bâtiment quel que soit son statut ne peut prendre le départ d'un port sans être en état de navigabilité.

Article 27 : Cet état est constaté par le certificat de navigabilité délivré par les services techniques compétents, après une visite technique du bâtiment.

Article 28 : Tout bâtiment de cinq (5) tonnes de jauge brute et plus doit être gardé en sécurité de jour et de nuit lorsqu'il est en stationnement. Cette disposition est applicable à tout élément séparé de son convoi.

CHAPITRE II : DU PERSONNEL NAVIGANT

Article 29 : Tout bâtiment est tenu d'avoir à son bord un personnel qualifié et en nombre suffisant, disposant de conditions d'aptitude technique et physique pour remplir la fonction.

Article 30 : Les bâtiments navigant à couple ou en poussée sont dispensés de cette obligation à condition que le bâtiment propulseur possède un équipage qualifié et en nombre suffisant pour assurer la conduite du convoi.

Article 31 : Le capitaine doit être titulaire d'un permis de navigabilité valide, établi pour la catégorie du bâtiment qu'il conduit conformément aux prescriptions spécifiques du présent décret.

Article 32 : Tout bâtiment dispose d'un équipage dont les membres sont régulièrement engagés pour la conduite, l'entretien et au service général de l'entretien. L'équipage d'un bâtiment est placé sous l'autorité du capitaine.

Article 33 : Selon le type de bâtiment, l'équipage comprend un ou plusieurs :

- a) pilotes ;
- b) mécaniciens ;
- c) électriciens ;
- d) graisseurs ;
- e) chargeurs ;
- f) matelots ;
- g) personnel de santé ou secouristes.

CHAPITRE III : DE LA CAPITAINE

Article 34 : Le capitaine tient un Journal de bord côté et paraphé par le service technique compétent du port d'attache. Le Journal de bord détermine :

- la route suivie ;
- les relâches opérées ;
- les conditions météorologiques de la navigation ;
- la capacité de charge du bâtiment ou du convoi ainsi que le tirant d'eau ;
- toutes indications de nature intéressant la sécurité de la navigation.

Article 35 : Le capitaine est seul maître à bord. Il jouit de tous les pouvoirs que lui confère cette qualité. Il est tenu de les exercer avec discernement, diligence et prudence.

Article 36 : Il est tenu d'observer les dispositions spécifiques énumérées dans le présent décret et les règles d'usage relatives à la sécurité du bâtiment, des personnes et de leurs biens.

Article 37 : Le capitaine dispose, dans l'intérêt commun de toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit et ainsi que la nécessité l'exige, l'autorité nécessaire pour le maintien de l'ordre, la sécurité du bâtiment et des personnes embarquées.

Il peut employer à ces fins tout moyen utile et requérir le service d'ordre du bâtiment ou en cas requérir les forces de sécurité en cas de besoin de lui prêter main forte. Les circonstances de l'incident doivent être mentionnées le jour au jour dans le Journal de bord.

TITRE V : DE LA POLICE SANITAIRE

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 38 : Le capitaine d'un bâtiment est tenu de faire débarrasser les eaux des cales, les larves de moustiques ou autres insectes qu'elles pourraient contenir.

Article 39 : Tout bâtiment ou barge transportant des passagers doit être pourvu d'installations hygiéniques fonctionnelles et en nombre suffisant.

Article 40 : Tout bâtiment doit posséder une zone d'isolement. Les malades et suspects doivent être tenus dans l'espace d'isolement pendant la durée du voyage.

Article 41 : Les malades et suspects présentant des signes de maladie contagieuse n'ont pas le droit de descendre dans les postes ou villages intermédiaires. Les vivres, objets ou soins indispensables doivent leur être fournis d'office.

Article 42 : Le capitaine est tenu de donner ou de faire donner au malade tous les soins que requiert son état.

Article 43 : Tout bâtiment doit disposer d'une boîte de pharmacie à bord comprenant des produits de premiers soins.

CHAPITRE II : DES MALADIES QUARANTENAIRES

Article 44 : Lorsqu'un passager atteint d'une maladie quarantenaire doit voyager à bord d'un bâtiment, il est tenu d'observer toutes les obligations de la loi régissant la navigation et les transports sur les voies navigables en République du Mali que lui indique l'agent de santé à l'embarquement. L'agent de santé avise le capitaine des précautions à prendre.

Article 45 : Les maladies quarantennes, épidémiques, endémiques et autres sont celles reconnues comme telles par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) dont la liste et les conditions de déclaration sont définies par la législation en vigueur.

Article 46 : Lorsque le capitaine découvre en cours de voyage une personne atteinte d'une des maladies visées à l'article 45 ci-dessus, il lui est fait obligation d'en aviser l'autorité compétente du prochain port d'escale ou du port de destination.

Article 47 : Le capitaine peut susciter une visite médicale à bord si un malade ou suspect se trouve ou s'est trouvé à bord pendant le voyage ou si le bâtiment a fait escale dans une circonscription infectée.

Article 48 : Dans le cas où une maladie quarantenaire est constatée parmi la population du port d'attache ou d'escale, le bâtiment ne peut quitter le port que si l'Autorité portuaire lui délivre une déclaration de santé.

Article 49 : Tout bâtiment navigant à bord duquel s'est produit un cas de maladie quarantenaire doit faire arrêt à la première escale. Il est soumis aux mesures relatives à la désinsectisation, dératissage, désinfection et stérilisation. Tous les passagers se trouvant à bord sont isolés, si possible à terre, et soumis aux mesures nécessaires.

Article 50 : Tout bâtiment navigant doit hisser un pavillon jaune pour signaler la présence à bord d'un cas de maladie épidémique ou quarantenaire et un pavillon noir pour signaler tout décès.

TITRE VI : DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE

Article 51 : En cas d'accident mettant en péril des personnes se trouvant à bord, le capitaine doit user de tous les moyens à sa disposition pour sauver ces personnes.

Le capitaine doit prendre toutes les mesures et précautions que commandent la veille et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter notamment :

- a) de mettre en danger la vie des personnes ;
- b) de causer des dommages aux bâtiments, aux matériels flottants, aux rives, aux ouvrages et aux installations de toute nature se trouvant dans la voie navigable et ses abords ;
- c) de créer des entraves à la navigation.

Article 52 : Tout capitaine se trouvant à proximité d'un bâtiment ou d'un matériel flottant victime d'un accident mettant en péril la vie des personnes ou menaçant de créer une obstruction au chenal est tenu, dans la mesure compatible avec la sécurité de son propre bâtiment, de prêter une assistance immédiate.

Article 53 : Les prescriptions spécifiques et les procédures correspondantes relatives au sauvetage et à l'assistance en navigation fluviale sont fixées par arrêté interministériel du ministre chargé des Transports et du ministre chargé de la Sécurité.

TITRE VII : DES INFRACTIONS EN MATIERE DE NAVIGATION

CHAPITRE I : DES INFRACTIONS AUX REGLES DE CONDUITE DES BATEAUX

Article 54 : Est punie d'une amende de 2 500 à 15 000 F CFA ou d'un emprisonnement de 1 à 10 jours, toute personne ayant contrevenu aux dispositions concernant :

- a) les sens imposés à la navigation ;
- b) les prescriptions relatives à l'immatriculation des embarcations ;
- c) le respect de la charge utile de l'embarcation ;
- d) les documents généraux ;

- e) les règles d'usage relatives à la sécurité de l'embarcation, des personnes à bord et leurs biens ;
- f) l'usage des dispositifs d'éclairage et de signalisation en dehors des cas prévus aux articles 21 et 22 du présent décret.

CHAPITRE II : DES INFRACTIONS AUX CONDITIONS DE NAVIGATION ET DE TRANSPORTS

Article 55 : Est puni d'une amende de 3 000 F CFA, le défaut de présentation d'une des pièces énumérées aux articles 12 et 13 de la loi régissant la navigation et les transports sur les voies navigables.

Est punie d'une peine d'un emprisonnement de 1 à 10 jours et d'une amende de 6 000 à 18 000 F CFA ou de l'une des deux peines toute personne qui, invitée à justifier dans un délai de 10 jours de la possession des autorisations et pièces mentionnées aux articles 12 et 13 de la loi régissant la navigation et les transports, n'aura pas présenté ces documents avant l'expiration de ce délai.

Article 56 : Sans préjudice des dispositions du Code pénal, sera punie d'une amende de 6 000 à 18 000 F CFA et d'un emprisonnement de 1 à 10 jours, ou de l'une de ces deux peines ; toute personne qui aura :

- a) fait naviguer sur les voies navigables en dehors des menues embarcations, une embarcation à moteur démunie de plaques d'immatriculation ;
- b) volontairement mis ou maintenu en navigation en dehors des menues embarcations, une embarcation à moteur munie de plaques ou d'inscriptions ne correspondant pas à la qualité de l'embarcation ou à celle de l'utilisateur ;
- c) mis ou maintenu en navigation en dehors des menues embarcations une embarcation à moteur sans être titulaire des autorisations ou pièces administratives exigées pour la navigation de ce bateau ou qui n'aura pas présenté ledit bateau au contrôle technique dans les délais réglementaires ;
- d) fait usage d'autorisations ou de pièces administratives exigées pour la navigation d'une embarcation à moteur qu'elle savait périmées ou annulées ;
- e) conduit un bateau sans avoir sollicité la prorogation de son permis ou de son autorisation de conduire, ou sans en avoir respecté les conditions de validité.

CHAPITRE III : DES AMENDES FORFAITAIRES

Article 57 : Toute personne ayant contrevenu aux dispositions réglementaires sur la police de la navigation fluviale est passible d'une amende de dix mille (10 000) F CFA versée immédiatement entre les mains d'un agent verbalisateur muni à cet effet d'un carnet de quittance à souches.

Article 58 : Les dispositions du Code pénal et du Code de Procédure pénale s'appliquent en cas de refus de paiement de l'amende. Le montant de l'amende forfaitaire est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé des Finances, du ministre chargé de la Justice, du ministre chargé de la Sécurité et du ministre chargé des Transports.

Article 59 : Sont habilités à percevoir l'amende forfaitaire, les Officiers de Police judiciaire et les Agents de Police judiciaire, munis d'un carnet de quittance à souches conformément aux dispositions du Code de Procédure pénale.

TITRE VIII : DU TRANSPORT DES PASSAGERS ET DES MARCHANDISES

CHAPITRE I : DU TRANSPORT DES PASSAGERS

Article 60 : Le contrat de passage oblige l'armateur d'un bâtiment à transporter par voie fluviale, sur un trajet défini un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage.

Article 61 : Ces obligations sont constatées au moyen d'un billet de passage délivré au passager par le transporteur.

Article 62 : Le billet de passage doit contenir les indications suivantes :

- le lieu de passage et d'émission du billet ;
- le port d'embarquement et port de destination ;
- le nom et adresse du passager si le billet de passage est nominatif ;
- le nom et adresse du transporteur qui a conclu le contrat de passage ;
- la date d'embarquement ;
- le montant du prix de passage.

Article 63 : Les conflits nés de l'exécution du contrat de transport des personnes sont portés devant les juridictions compétentes du lieu d'embarquement ou de débarquement.

CHAPITRE II : DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 64 : Le contrat de transport fluvial de marchandises oblige le chargeur à payer le prix du fret et le transporteur à acheminer et à livrer dans le délai convenu la marchandise d'un lieu d'embarquement à un lieu de débarquement.

Article 65 : Ce contrat est constaté par un document de transport ou un connaissement délivré par le transporteur ou par son représentant au chargeur dans les 24 heures après la réception des marchandises.

Article 66 : Le document de transport ou le connaissement doit être daté, signé et cacheté par le transporteur ou son représentant et signé par le chargeur ou son représentant.


Article 67 : Les conflits nés de l'exécution du contrat de transport de marchandises sont portés devant le tribunal de commerce du lieu d'embarquement ou de débarquement. 1175

TITRE IX : DISPOSITIONS FINALES

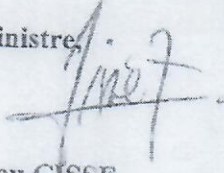
Article 68 : Le ministre des Transports et de la Mobilité urbaine, le ministre de l'Economie et des Finances, le ministre de la Santé et des Affaires sociales, le ministre de la Justice et des Droits de l'Homme, Garde des Sceaux, le ministre de la Défense et des anciens Combattants, le ministre de l'Administration territoriale et de la Décentralisation, le ministre de la Sécurité et de la Protection civile, le ministre de l'Industrie et du Commerce et le ministre de l'Environnement, de l'Assainissement et du Développement durable sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. *ALS*

Bamako, le 31 JUL. 2019

Le Président de la République,

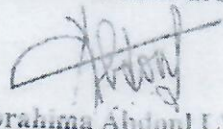

Ibrahim Boubacar KEITA

Le Premier ministre,



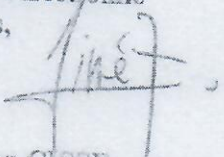
Docteur Boubou CISSE

Le ministre des Transports
et de la Mobilité urbaine,



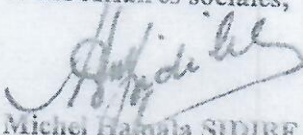
Ibrahima Abdoul LY

Le ministre de l'Economie
et des Finances,




Docteur Boubou CISSE

Le ministre de la Santé
et des Affaires sociales,



Michel Hamala SIDIBE

Le ministre de la Justice
et des Droits de l'Homme,
Garde des Sceaux,



Maître Malik COULIBALY

Le ministre de la Défense et des anciens Combattants,

Général de Division Ibrahim Dahirou DEMBELE

Le ministre de l'Administration
territoriale et de la Décentralisation,

Boubacar Alpha EAH

Le ministre de la Sécurité
et de la Protection civile,

Général de Division Salif TRAORE

Le ministre de l'Industrie
et du Commerce,

Mohamed AG ERLAF

Le ministre de l'Environnement, de l'Assainissement
et du Développement durable,

Housseini Amion GUINDO

Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

DECRET N°2019 - 0941 /P-RM DU 02 DEC. 2019

PORTANT MODIFICATION DU DECRET N°2016-0701/P-RM DU 13 SEPTEMBRE
2016 FIXANT L'ORGANISATION ET LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT DE
« AEROPORTS DU MALI »

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi n°61-118/AN-RM du 18 août 1961 portant adhésion du Mali à la Convention de Chicago relative à l'Aviation civile internationale ;
- Vu la Loi n°91-051/AN-RM du 26 février 1991 portant Statut général des établissements publics à caractère industriel et commercial ;
- Vu la Loi n°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'Aviation civile ;
- Vu la Loi n°2014-049 du 19 septembre 2014 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du contrôle des services publics ;
- Vu la Loi n°2016-029 du 7 juillet 2016 portant création de « Aéroports du Mali » ;
- Vu l'Ordonnance n°91-014/P-CTSP du 18 mai 1991, modifiée, fixant les principes fondamentaux de l'organisation et du fonctionnement des établissements publics à caractère industriel et commercial et des Sociétés d'Etat ;
- Vu l'Ordonnance n°10-047/P-RM du 20 septembre 2010 autorisant la ratification de la Convention de Dakar révisée relative à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) adoptée à Ouagadougou (Burkina Faso), le 12 janvier 2010 ;
- Vu le Décret n°2019-0317/P-RM du 22 avril 2019 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019 portant nomination des membres du Gouvernement,

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

Article 1^{er} : Le Décret n°2016-0701/P-RM du 13 septembre 2016 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de « Aéroports du Mali » est modifié ainsi qu'il suit :

Article 2 : L'article 14 est supprimé.


Article 3 : L'article 19 est modifié ainsi qu'il suit :

Article 19 (nouveau) : L'autorisation préalable de la tutelle est obligatoire pour la signature de toute convention ou contrat dont le montant est supérieur ou égal à cent cinquante (150) millions de Francs CFA.

Article 4 : Le ministre des Transports et de la Mobilité urbaine, le ministre de l'Economie et des Finances, le ministre de la Sécurité et de la Protection civile et le ministre des Domaines et des Affaires foncières sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel. *BM*

Bamako, le 02 DEC. 2019

Le Président de la République,


Ibrahim Boubacar KEITA

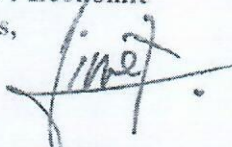
Le Premier ministre


Docteur Boubou CISSE

Le ministre des Transports
et de la Mobilité urbaine,


Ibrahima Abdoul LY

Le ministre de l'Economie
et des Finances,


Docteur Boubou CISSE

Le ministre de la Sécurité
et de la Protection civile,


Général de Division Salif TRAORE

Le ministre des Domaines
et des Affaires foncières,


Badara Alioune BERTHE

MINISTERE DES TRANSPORTS
MINISTERE DE LA DEFENSE ET DES
ANCIENS COMBATTANTS
MINISTERE DES INFRASTRUCTURES
ET DE L'EQUIPEMENT
SECRETARIATS GENERAUX

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT
DLTG - OK
Kamaj

22 FEV. 2019

ARRETE INTERMINISTERIEL N°2019- 0338 /MT-MDAC-MIE -SG DU

FIXANT LES CONDITIONS D'EXPLOITATION AU MALI DE SERVICES DE
TRANSPORT AERIEN PUBLIC NON REGULIER, DU TRAVAIL AERIEN ET DES
VOLS PRIVES PAR UN EXPLOITANT ETRANGER

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES ET DE L'EQUIPEMENT,
LE MINISTRE DE LA DEFENSE ET DES ANCIENS COMBATTANTS,

- Vu la Constitution ;
- Vu le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Loi n°118/AN-RM du 18 août 1961 approuvant l'adhésion de la République du Mali à la Convention relative à l'Aviation civile Internationale ;
- Vu la Loi n°2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret n°2016-0195 du 29 mars 2016 portant réglementation des services aériens ;
- Vu le Décret n°2018-0712/ P-RM du 09 septembre 2018 portant nomination des membres du Gouvernement,

ARRETEMENT :

Article 1^{er} : Le présent arrêté fixe les conditions d'exploitation au Mali d'aéronefs par un exploitant étranger pour le transport aérien public non régulier, le travail aérien et les vols privés.

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 2 : L'exploitation d'aéronefs sur le territoire malien par un exploitant étranger pour le transport aérien public non régulier de passagers, de fret et de courrier, le travail aérien et les vols privés, requiert l'obtention d'une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'Aviation civile.

La délivrance de l'autorisation visée à l'alinéa 1 du présent article est soumise au paiement d'une redevance aéronautique.

Article 3 : Pour l'obtention de l'autorisation visée à l'alinéa 1 de l'article 1^{er}, le postulant doit soumettre au ministre chargé de l'Aviation civile par écrit, par fax ou par mail, un formulaire joint en annexe dûment renseigné.

Au formulaire renseigné sont jointes les copies des documents suivants :

- certificat d'immatriculation de l'aéronef ;
- certificat de navigabilité de l'aéronef ;
- licence de station radio de l'aéronef ;
- polices d'assurances de l'aéronef ;
- Permis d'Exploitation Aérienne (PEA/AOC) et de ses spécifications ;
- licences et certificat médical des membres d'équipage de conduite ;
- déclaration en douane s'il y a lieu ;
- tout autre document jugé nécessaire par l'autorité.

Article 4 : L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) notifie au postulant par écrit, les références précises de l'autorisation.

Toute demande rejetée est systématiquement notifiée au postulant. Tout refus doit être motivé.

Article 5 : Pour les demandes d'autorisation couvrant une période de trente (30) jours consécutifs ou une série de plus de cinq (05) vols, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) peut exiger l'inspection/audit de l'organisation, des procédures, des installations et des aéronefs de l'exploitant avant la délivrance de l'autorisation. Cette inspection/audit est à la charge du postulant.

Article 6 : Les exploitants étrangers doivent, pour l'entrée sur le territoire malien de leurs aéronefs, obtenir une autorisation de survol ou d'atterrissage.

Un arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile fixe les conditions de délivrance des autorisations de survol ou d'atterrissage d'aéronefs étrangers au Mali.

Article 7 : L'exploitant étranger d'aéronefs est tenu d'avoir un mandataire résident.

Le mandataire résident fournit aux autorités compétentes maliennes les données statistiques, techniques et financières et est garant du paiement des redevances et taxes dues par l'exploitant.

Article 8 : L'entrée et la sortie de tout aéronef immatriculé à l'étranger sur le territoire malien doit se faire sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne internationale.

CHAPITRE II : DU TRANSPORT AERIEN PUBLIC NON REGULIER DOMESTIQUE

Article 9 : Sauf dérogation du ministre chargé de l'aviation civile, l'exploitation de services aériens commerciaux entre deux points situés sur le territoire malien est réservée aux avions communautaires.



En l'absence d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'arrangements commerciaux, les exploitants étrangers non membres de l'UEMOA ne peuvent assurer des services aériens que sur des lignes non encore desservies par des entreprises de transport aérien maliennes ou de ces régions.

CHAPITRE III : DU TRANSPORT AERIEN PUBLIC NON REGULIER INTERNATIONAL

Article 10 : L'autorisation délivrée aux fins de transport aérien public non régulier international de passagers, de fret et de courrier ne peut excéder une durée de trois (03) mois renouvelable une fois.

Article 11 : Sur les relations desservies par les entreprises maliennes de transport aérien public, les programmes des services aériens non réguliers ne doivent pas être établis sur la base de jours fixes de la semaine, exécutés aux mêmes horaires que les vols réguliers ou constituer une série de vols réguliers.

CHAPITRE IV : DU TRAVAIL AERIEN

Article 12 : L'autorisation pour le travail aérien est limitée au territoire malien. Elle ne peut excéder une durée de deux (02) mois renouvelable une fois. Passé ce délai, l'exploitant étranger ne pourra exploiter qu'après avoir obtenu un Certificat d'Exploitant de Travail Aérien (CETA) conformément à la réglementation en vigueur.

Article 13 : Pour l'obtention de l'autorisation d'exploitation, le postulant doit, en plus des documents mentionnés à l'article 3 ci-dessus, fournir :

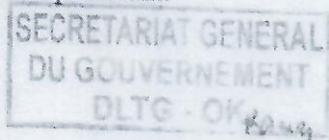
- la lettre d'introduction du bénéficiaire de l'activité sollicitée ;
- une copie du contrat ;
- l'autorisation des autorités administratives de la ou des zones d'exploitation ;
- les extraits du plan de la zone, s'il y a lieu.

Article 14 : A la réception d'une demande de travail aérien, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile procède à l'enregistrement des informations et attribue un numéro d'ordre.

Après enregistrement, la demande de travail aérien est transmise par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile à l'Etat-major de l'Armée de l'Air pour approbation. Lorsque l'opération de travail aérien comporte des prises de vues aériennes ou concerne des levées topographiques, la demande est soumise à l'approbation de la Direction en charge de la cartographie.

Après l'approbation de l'Etat-major de l'Armée de l'Air et de la structure en charge de la cartographie, s'il y a lieu, les autorisations sont délivrées par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

La durée de traitement de la demande à chaque niveau ne doit excéder trois (03) jours ouvrables et la durée totale du traitement de la demande ne peut excéder sept (07) jours ouvrables. Passé ce délai, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est habilitée à donner une réponse au postulant.



062 - - - - 1

Article 15 : Pour des fins d'archivage, l'exploitant/mandataire est tenu de fournir une copie des images aériennes à la structure chargée de la cartographie.

CHAPITRE V : DES VOLS PRIVES

Article 16 : L'autorisation de vol privé sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne internationale avec un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut excéder une durée d'un (01) mois renouvelable une fois. Passé ce délai, ladite autorisation sera limitée aux aéroports ouverts à la circulation aérienne internationale.

L'exploitant d'aéronef immatriculé à l'étranger autorisé pour effectuer un vol privé ne peut, en aucun cas, assurer un service de transport aérien public ou de travail aérien.

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS FINALES

Article 17 : Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, le Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air et le Directeur Général de l'Institut Géographique du Mali sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera enregistré et publié partout où besoin sera.

Bamako, le 22 FEV. 2019

Le ministre de la Défense
et des Anciens Combattants,



Pr Tiémoko SANGARE

Le ministre des Transports,



Soumana Mory COULIBALY

Le ministre des Infrastructures
et de l'Équipement,



Madame TRAORE Seynabou DIOP

Ampliations :

- Original..... 01
- PRM -AN-CS-SGG-CC-CESC-HCC..... 07
- Prim. Ts Ministères..... 33
- Tous Gouverneurs de Région et District de Bamako..... 15
- Toutes Structures MT..... 20
- I.O.R.M..... 21

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT
DLTG - OK

0634

MINISTRE DES TRANSPORTS

MINISTRE DE LA DEFENSE ET
DES ANCIENS COMBATTANTS

MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES
ET DE LA COOPERATION
INTERNATIONALE

SECRETARIATS GENERAUX

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT
DLTG - OK/1/1/11

ARRÊTE INTERMINISTRIEL N°2019-0102 DIT-MDAC-MAECI DU 27 FEV. 2011
FIXANT LES CONDITIONS DE DELIVRANCE DES AUTORISATIONS
DE SURVOL OU D'ATTERRISSAGE D'AERONEFS ETRANGERS AU MALI

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
LE MINISTRE DE LA DEFENSE ET DES ANCIENS COMBATTANTS,
LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DE LA COOPERATION
INTERNATIONALE,

- Vu la Constitution ;
- Vu le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu la Loi n°118/AN-RM du 18 août 1961 approuvant l'adhésion de la République du Mali à la Convention relative à l'Aviation civile Internationale ;
- Vu la Loi n° 2011-014 du 19 mai 2011 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret n°2016-0195 du 29 mars 2016 portant réglementation des services aériens ;
- Vu le Décret n°2018-0712/P-RM du 09 septembre 2018 portant nomination des membres du Gouvernement.

ARRETEMENT :

Article 1^{er} : Le présent arrêté fixe les conditions de délivrance des autorisations de survol et d'atterrissage des aéronefs de nationalité étrangère au Mali.

Article 2 : Les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire malien ou y atterrir que si ce droit leur est accordé en vertu d'une convention internationale ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation délivrée par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 3 : L'autorisation de survol ou d'atterrissage est accordée pour :

- des raisons techniques ou opérationnelles ;
- l'évacuation sanitaire ;
- les vols d'Etat (missions et visites officielles).

Article 4 : Le premier atterrissage au Mali de tout aéronef de nationalité étrangère doit impérativement se faire sur un aérodrôme ouvert à la circulation aérienne publique internationale, sauf dérogation du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 5 : Pour l'obtention de l'autorisation visée à l'article 2 ci-dessus, le postulant soumet au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile par écrit, par fax ou par mail le formulaire joint en annexe dûment renseigné.

Au formulaire renseigné, sont jointes les copies des documents suivants :

- certificat d'immatriculation de l'aéronef ;
- certificat de navigabilité de l'aéronef ;
- licence de station radio de l'aéronef ;
- polices d'assurances de l'aéronef ;
- licence et certificat médical des membres d'équipage de conduite ;
- certificat médical du patient pour l'évacuation sanitaire s'il y a lieu ;
- tout autre document jugé nécessaire par l'autorité.

Article 6 : Les demandes d'autorisation de survol ou d'atterrissage sont directement adressées au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ou par voie diplomatique pour :

- les aéronefs civils transportant des troupes ou ayant un chargement à caractère militaire ;
- les aéronefs militaires ;
- les aéronefs d'Etat ;
- les aéronefs équipés d'appareil de prise de vues, d'armements ou d'équipements de guerre électronique.

Article 7 : Le dossier de demande d'autorisation de survol ou atterrissage est adressé au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile :

- sans délai préalable pour les visites, missions officielles et les évacuations sanitaires ;
- au moins 5 jours ouvrables pour les autorisations de vols saisonniers ;
- au moins 72 heures ouvrables pour l'autorisation ponctuelle ;
- au plus tard le 1^{er} octobre pour l'autorisation annuelle.

Les délais peuvent être réduits par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile si les circonstances l'exigent.

Les autorisations annuelles ne sont délivrées qu'aux aéronefs d'Etat et ne sont valables que pour des missions officielles.

Article 8 : L'autorisation visée à l'article 2 ci-dessus comprend les renseignements suivants :

- le nom et l'adresse de l'exploitant ;
- l'immatriculation et le type de l'aéronef ;
- les dates et heures (en temps universel coordonné) prévues pour le décollage et l'atterrissage ;
- la route (noms et indicatifs Organisation de l'Aviation Civile Internationale-OACI des aéroports d'origine et de destination) ;

- le motif du vol ;
- le trajet du vol ;
- les noms et fonctions des membres de l'équipage, s'il y a lieu.

Article 9 : A la réception d'une demande de survol ou d'atterrissage, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile procède à l'enregistrement des informations et lui attribue un numéro d'ordre.

Après enregistrement, les demandes sont soumises par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile à l'Etat-Major de l'Armée de l'Air pour approbation.

Après l'approbation de l'Etat-major de l'Armée de l'Air, les autorisations sont délivrées par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 10 : La durée de traitement de la demande à chaque niveau ne peut excéder vingt-quatre (24) heures ouvrables et la durée totale du traitement de la demande ne peut excéder soixante-douze (72) heures ouvrables. Passé ce délai, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est habilitée à donner une réponse au postulant.

Article 11 : Les autorisations de survol ou d'atterrissage sont récapitulées par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile dans une circulaire journalière adressée :

- à l'Etat-major de l'Armée de l'Air ;
- au Groupement des Transports Aériens de la Gendarmerie (GTA) ;
- au Commissariat de la Police de l'Air et des Frontières (PAF) ;
- à « Aéroports du Mali » ;
- au Bureau des Douanes à l'Aéroport International Président Modibo KEITA-Sénou ;
- à la délégation de l'ASECNA ;
- à la Représentation de l'ASECNA ;
- à la Société Assistance Aéroportuaire du Mali (ASAM S.A.).

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile tient les archives des dossiers de demandes d'autorisation de survol et ou d'atterrissage.

Article 12 : L'Agence Nationale de l'Aviation Civile notifie au postulant par écrit, les références précises de l'autorisation.

Toute demande d'autorisation rejetée est systématiquement notifiée au postulant. Tout refus doit être motivé.

Article 13 : Le traitement d'une demande d'autorisation donne lieu au paiement d'une redevance perçue par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile conformément à l'arrêté interministériel en vigueur, fixant les taux redevances aéronautiques et météorologiques ainsi que les modalités d'utilisation des recettes.

En revanche, les demandes introduites hors délai donnent lieu au paiement d'une pénalité.

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT
DLTG - OK

Article 14 : Le présent arrêté abroge les dispositions de l'Arrêté n°129/MTTP/DAC du 10 janvier 1981 relatif au survol et à l'utilisation des aérodromes du Mali, celles de l'arrêté n°2009/MTTP/MDN/MAECI/MI du 11 mai 1981 fixant les procédures d'instruction des demandes de survol et ou atterrissage en République du Mali et des textes subséquents.

Article 15 : Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, le Chef de l'Etat-major de l'Armée de l'Air et le Directeur du Protocole de la République sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera enregistré et publié partout où besoin sera.

Bamako, le 27 FEV. 2019

Le ministre de la Défense
et des Anciens Combattants,

Pr Tiémoko SANGARE

Le ministre des Transports,

Soumana Mory COULIBALY

Le ministre des Affaires Etrangères
et de la Coopération Internationale,

Madame Kamissa CAMARA

Ampliations :

- Original..... 01
- PRM - AN - CS - SGG - CC - CESC - HCC..... 07
- Prim. Ts Ministères..... 33
- Tous Gouverneurs de Région et District de Bamako..... 15
- Toutes Structures MT..... 20
- J.O.R.M..... 01

MINISTERE DU DIALOGUE SOCIAL,
DU TRAVAIL ET DE LA FONCTION
PUBLIQUE

MINISTERE DE L'ADMINISTRATION
TERRITORIALE ET DE LA
DECENTRALISATION

SECRETARIATS GENERAUX

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

ARRETE INTERMINISTERIEL N°2019- 4946 / MDSTFP-MATD-SG DU
FIXANT LA LISTE DES ZONES DIFFICILES

26 DEC. 2019

LE MINISTRE DU DIALOGUE SOCIAL, DU TRAVAIL ET DE LA FONCTION
PUBLIQUE,

LE MINISTRE DE L'ADMINISTRATION TERRITORIALE ET DE LA
DECENTRALISATION,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi n°067-11/AN-RM du 13 avril 1967 déterminant le régime de rémunération des fonctionnaires ;
- Vu la Loi n°2012-017 du 02 mars 2012 portant création de circonscriptions administratives en République du Mali ;
- Vu la Loi n°2012-018 du 2 mars 2012 portant création des Cercles et Arrondissements des Régions de Tombouctou, Taoudénit, Gao, Ménaka et Kidal ;
- Vu la Loi n°2018-040 du 27 juin 2018 portant création des collectivités territoriales de Région, de Cercles et de Communes de la Région de Taoudénit ;
- Vu la Loi n°2018-041 du 27 juin 2018 portant création des collectivités territoriales de Région, de Cercles et de Communes de la Région de Ménaka ;
- Vu l'Ordonnance n°44/CMLN du 14 août 1975, modifiée, fixant les principes généraux des primes et indemnités alloués aux fonctionnaires et agents de l'Etat ;
- Vu le Décret n°151/PG-RM du 26 août 1975, modifié, fixant les conditions et modalités d'octroi des primes allouées aux fonctionnaires et agents de l'Etat ;
- Vu le Décret n°2014-0837/P-RM du 10 novembre 2014, modifié, fixant les taux mensuels de certaines primes et indemnités allouées aux fonctionnaires et agents de l'Etat ;
- Vu le Décret n°2019-0328/P-RM du 05 mai 2019 portant nomination des membres du Gouvernement,

ARRETENT :

Article 1^{er} : La liste des zones difficiles est fixée conformément au tableau en annexe.

Article 2 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

AMPLIATIONS :

- Original 01
- PRM-AN-CS-SGG- CC-CESC-HCT 07
- PRIM- + TOUS MINISTERES 39
- TOUS GOUVERNORATS 15
- ARCHIVES NATIONALES 01
- J.O. 01

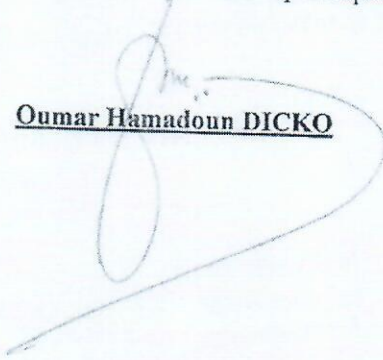
Le ministre de l'Administration territoriale
et de la Décentralisation,

Boubacar Alpha BAH



Bamako, le 26 DEC. 2019
Le ministre du Dialogue social, du
Travail et de la Fonction publique,

Oumar Hamadoun DICKO



REGIONS	CERCLES	ARRONDISSEMENTS
KAYES	Yélimané	Tous les arrondissements
	Bafoulabé	Tous les arrondissements
	Diéma	Tous les arrondissements
	Kéniéba	Tous les arrondissements
	Kayes	Aourou, Koussané, Diadioumbéra
	Bafoulabé	Diakon, Diallan, Goundara, Oussoubidiagna, Koundia, Oualia
KOULIKORO	Koulikoro	Nyamina, Tougouni et Kélenkou
	Kolokani	Massantola, Didiéni
	Banamba	Tous les arrondissements
	Kati	Kourouba
SIKASSO	Kolondièba	Tous les arrondissements
	Yorosso	Yorosso Central, Boura, Mahou, Koury
SEGOU	Macina	Tous les arrondissements
	Baraouéli	Sanando
	Tominian	Tous les arrondissements
MOPTI	Bankass	Tous les arrondissements
	Koro	Tous les arrondissements
	Djenné	Tous les arrondissements
	Tenenkou	Tous les arrondissements
	Youvarou	Tous les arrondissements
	Mopti	Tous les arrondissements
	TOMBOUCTOU	Tous Cercles
GAO	Tous Cercles	Tous les arrondissements
KIDAL	Tous Cercles	Tous les arrondissements
TAOUDENIT	Tous Cercles	Tous les arrondissements
MENAKA	Tous Cercles	Tous les arrondissements
NIORO	-	Tous les arrondissements
KITA	-	Séféto, Sagabari
DOÏLA	-	Mèna, Béléko
NARA	-	Tous les arrondissements
BOUGOUNI	-	Manankoro, Garalo, Dogo, Sanso
SAN	-	Sy et Téné
DOUMENTZA	-	Tous les arrondissements
BANDIAGARA	-	Tous les arrondissements

MAIRIE DU DISTRICT DE BAMAKO



ARRÊTÉ N°2019-⁰²⁸~~028~~/M-DB
PORTANT APPLICATION DE LA CIRCULATION ALTERNÉE ET DES MESURES DE
FLUIDITÉ SUR CERTAINES VOIES DANS LE DISTRICT DE BAMAKO

LE MAIRE DU DISTRICT DE BAMAKO,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi n° 99-04/ du 04 Mars 1999 régissant la circulation routière ;
- Vu la Loi n°2017-051 du 02 octobre 2017 portant Code des Collectivités ;
- Vu la Loi n°2017-052 du 02 octobre 2017 déterminant les conditions de la libre administration des Collectivités Territoriales ;
- Vu la loi n°2017-053 du 02 octobre 2017 portant Statut Particulier du District de Bamako ;
- Vu le Décret n°99-134/P-RM du 26 Mai 1999 fixant les conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules ;
- Vu l'Arrêté n°45/DB du 07 juillet 1986 portant dispositions spéciales de la Circulation dans le District de Bamako ;
- Vu l'Arrêté n°001/M-DB du 06 janvier 2000 déterminant les modalités de réparation des préjudices et dommages causés aux ouvrages et équipements de la Mairie du District de Bamako ;
- Vu l'Arrêté n°014/M-DB du 09 août 2001 fixant les modalités d'utilisation du domaine public sur les axes de circulation dans le District de Bamako ;
- Vu le Procès-verbal du 19 Juin 2009 relatif à l'élection du Maire et de ses deux Adjoints ;
- Vu le Rapport du Groupe de Travail sur l'amélioration de la mobilité urbaine dans le District de Bamako, du 25 juillet 2019,

ARRÊTE :

Article 1^{er} : Le présent Arrêté a pour objet la mise en place d'un plan de circulation alternée dans le District de Bamako. Ce plan s'appliquera tous les jours **du lundi au vendredi, de 07 heures à 09 heures et de 16 heures à 19 heures**. Ce programme devra permettre d'assurer aux usagers de la circulation les meilleures conditions de déplacements domicile/travail et travail/domicile.

Article 2 : Pendant la mise en œuvre de la circulation alternée, les voies ci-après sont concernées avec les mesures de régulation suivantes :

1. L'Avenue Cheick Zayed :

Mesures arrêtées :

Matin :

- **Aller :** Mise en sens unique du tronçon allant du Monument « Eléphant » au Monument « Hippopotame ».
- **Retour :** Boulevard de l'Indépendance → rue Samba Ibrahima Diawara → rue 471 du Badialan II → Pont de Djafaranako → rue 42 de Hamdallaye → Rue 35 de Hamdallaye

Direction Nationale des Transports
Routes Maritimes et Fluviales
à Bamako le 06 Août 2019
par le N° 2658

071

(Voie pavée passant devant la Mairie de Hamdallaye) → Avenue Cheick Zayed par la pharmacie FATA.

Après Midi :

- **Aller :** Mise en sens unique du tronçon allant du Monument « Hippopotame » au Monument « Eléphant ».
- **Retour :** Rue 35 de Hamdallaye (Voie pavée passant devant la Mairie de Hamdallaye) → Rue 42 de Hamdallaye → Pont de Diafaranako → Rue Soundiata Kéïta → Rue 382 de Bamako-coura Bolibana → Carrefour Bourse du Travail → Centre-ville.

Mesures spécifiques :

- Assurer la régulation au niveau de l'ex-cinéma ABC ;
- Interdire l'accès au carrefour de l'Eléphant à partir de l'intersection de la Bibliothèque Nationale dans l'après-midi ;
- Interdire l'accès au carrefour de l'Eléphant à partir de l'intersection Avenue Cheick Zayed - Rue 35 de Hamdallaye (Voie pavée passant devant la Mairie de Hamdallaye) dans l'après-midi.

2. Avenue Alqoods (Route de Koulikoro) :

Mesures arrêtées :

Matin :

- **Aller :** Mise en sens unique du tronçon allant de l'intersection Route du 3^{ème} pont-Route de Koulikoro au Carrefour du Grand Hôtel.
- **Retour :** Rue 14 Médina coura → rue RDA → rue 228 de l'hippodrome → marché de Banconi → Mairie commune I → carrefour Sotelma djélibougou → marché de Boulkassoumbougou (route de Sangarébourg) → Carrefour SODOUF.

Mesures de régulation :

Assurer la régulation du trafic au niveau des points ci-après :

- Marché de Banconi ;
- Carrefour Rue Bazoumana SISSOKO- Rue Amilcar CABRAL ;
- Carrefour Rue Bazoumana SISSOKO-Rue RDA ;
- Marché de Sikoroni ;
- Pont de Banconi Djinguinebourgou ;
- Carrefour Sotelma à Djélibougou.

Après-midi :

- **Aller :** Mise en sens unique du tronçon allant du Carrefour Hôpital Gabriel TOURE (HGT) au Carrefour SODOUF.
- **Retour :** Rue 623 de Boulkassoumbougou (route de Sangarébourg) → Rue 518 de Boulkassoumbougou → Carrefour Sotelma Djélibougou → Rue 254 Djélibougou → Centre-ville en passant par Fadjiguila, Korofina, Banconi, Hippodrome, Missira et Rue 10 de Médina coura.

3. L'Avenue de l'OUA:

Mesures arrêtées :

Matin :

- Mise en sens unique du tronçon allant du carrefour AMANDINE au Pont des Martyrs ;
- Mise en sens unique de la bretelle du tronçon Colibris-Carrefour AMANDINE.

Mesure spécifique :

Interdiction de tourner à gauche au carrefour EOSY pour le trafic venant de l'Echangeur de l'Avenue de l'OUA.

Après-midi :

- Mise en sens unique du tronçon du Pont des Martyrs au Carrefour EOSY ;
- Mise en sens unique de la bretelle du tronçon Carrefour Palais de la Culture- virage Colibris.

4. L'avenue CEDEAO:

Mesures arrêtées :

Matin :

- Mise en sens interdit du carrefour du jardin « les Mariés » à la Pharmacie du 2ème pont ;
- Fermeture de l'accès à l'avenue CEDEAO à partir de la voie passant devant le Centre de Santé de Référence de la Commune V.

Après-midi :

- Bonne régulation au carrefour Cité Administrative.

5. L'Avenue Martin Luther KING:

Mesures arrêtées :

Matin :

- **Aller :** Mise en sens unique du tronçon allant du Carrefour du Marché de Torokorobougou à l'Échangeur du Quartier Mali.
- **Retour :** Avenue CEDEAO → 2ème Échangeur Quartier Mali → Mairie Commune V → Marché de Torokorobougou → carrefour du Marché de Torokorobougou.

Après-midi :

- **Aller :** Mise en sens unique du tronçon allant de l'Échangeur du « Quartier Mali » au Carrefour du Marché de Torokorobougou.
- **Retour :** Carrefour du Marché de Torokorobougou → Rue 409 de Torokorobougou → Rue 418 de Torokorobougou (voie passant devant la Mairie de la Commune V) → 2ème Échangeur Quartier Mali → Pont Fahd → Centre-ville.

Article 3: L'ensemble de ces mesures sera matérialisé par une signalisation conforme aux normes prescrites.

Article 4 : Les infractions au présent arrêté seront sanctionnées suivant la législation en vigueur.

Handwritten signature
073

Article 5 : Le Secrétaire Général de la Mairie du District, le Directeur Régional des Transports Terrestres et Fluviaux, le Commandant de la Compagnie de Circulation Routière, le Directeur de la Régulation de la Circulation et des Transports Urbains, le Directeur Régional des Routes, le Directeur Régional de la Police Nationale du District sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui prend effet pour compter de sa date de signature, sera communiqué partout où besoin sera.

Bamako, le 09 MARS 2019

Ampliations :

- MATD-MTMU-MSPC-MIE4/Pour compte rendu
- Gouverneur du District..... 1
- Maires des Communes 6
- Adjoint au Maire du District... 2
- Secrétaire Général-MDB 1
- DNTTMF..... 1
- ANASER.....1
- CCR.....1
- DRCTU.....1
- DRR-DB/ DRTTF-DB.....2
- DRPN-DB/ DRPC-DB.....2
- CCIM..... 1
- CMTR..... 1
- Tous Syndicats de Transport.....6
- Archives / chrono2

Le Maire du District,

Adama SANGARE

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE
OUEST AFRICAINE

La Commission

Département de l'Aménagement du Territoire
Communautaire et des Transports (DATC)



REUNION DES EXPERTS, PREPARATOIRE A LA REUNION DES MINISTRES
SUR L'APPLICATION DU REGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA RELATIF A
L'HARMONISATION DES NORMES ET DES PROCEDURES DU CONTRÔLE DU
GABARIT, DU POIDS ET DE LA CHARGE A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS
DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES ETATS MEMBRES DE
L'UEMOA, DU GHANA ET DE LA GUINEE

Dakar, du 17 au 18 septembre 2019

~~~~~

Lieu : HOTEL NGOR DIARAMA

RAPPORT DE LA REUNION

Direction Nationale des Transports

Ports Maritimes et Fluviaux

30 SEPT 2019

3216

075

*Handwritten signature*

*Handwritten mark*

## INTRODUCTION

Du 17 au 18 Septembre 2019, s'est tenue, à l'Hôtel Ngor Diarama de Dakar, la réunion des Experts sur l'application du Règlement N° 14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA, du Ghana et de la Guinée.

La réunion a regroupé :

- les représentants des Etats membres de l'UEMOA, du Ghana et de la Guinée à savoir : les Directions des Routes, des Transports Routiers, des Ports, des Chambres de Commerce, des Douanes, des Fonds d'entretien Routier, des points focaux nationaux du Règlement 14 de l'UEMOA et les représentants des chargeurs et des faïtières des transporteurs ;
- les Partenaires Techniques et Financiers notamment, l'Union Européenne, la Banque pour l'Investissement et le Développement de la CEDEAO ;
- les représentants de la Commission de l'UEMOA.

La liste des participants est jointe en annexe du présent rapport.

### I. OUVERTURE DE LA REUNION

La cérémonie d'ouverture de la réunion a été marquée par deux allocutions :

Monsieur Paul Koffi KOFFI, Commissaire en charge du Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports de la Commission de l'UEMOA, a, tout d'abord exprimé, au nom du Président de la Commission de l'UEMOA, toute sa gratitude au Président de la République du Sénégal, Son Excellence Macky SALL et à son Gouvernement pour avoir bien voulu accueillir à Dakar la présente réunion des Experts du Ghana, de la Guinée et des Etats membres sur la problématique de la surcharge routière dans notre sous-région, réunion préparatoire de celle des Ministres en charge des Infrastructures et des Transports routiers.

Il a souligné que l'objectif principal du Règlement 14 est de préserver les infrastructures routières et de contribuer à la durabilité des investissements réalisés. Cependant, force est de constater que quinze (15) ans après son adoption, et beaucoup d'efforts consentis, à travers sept réunions ministérielles, plusieurs rencontres d'experts sectoriels et plusieurs études, l'application dudit Règlement enregistre des résultats encourageants et prometteurs.

En effet, l'extrême surcharge dans l'espace communautaire est éradiquée et tous les Etats sont au moins à 20% de tolérance sur les poids totaux autorisés par le règlement, avec deux pays qui appliquent déjà les 15% de tolérance.

Après avoir évoqué les difficultés qui freinent l'application du Règlement 14, il a jugé qu'il est temps pour les pays concernés d'aller vers l'application intégrale et concomitante en 2020, au vu des équipements de pesage disponibles, du niveau de sensibilisation et d'implication des populations et du degré d'adhésion des acteurs du transport.

Il a pour finir émis le souhait que les résultats soient à la hauteur des attentes et que des propositions pertinentes, soient soumises à l'approbation de la réunion des Ministres en charge des Infrastructures et des Transports routiers prévue à Dakar le 19 septembre 2019.

*Handwritten signature*

*Handwritten initials*

Monsieur Aubin Marcel SAGNA, Secrétaire Général du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement, dans son discours d'ouverture a adressé les salutations de Monsieur le Ministre, El Hadj Omar YOUM, qui aurait voulu lui-même présider le démarrage des travaux de la réunion des experts.

Il a par la suite magnifié le niveau de présence des experts, qui prouve l'importance que les Etats membres accordent dans l'application du Règlement 14 de l'UEMOA pour la sauvegarde de nos infrastructures routières.

Monsieur le Secrétaire Général a aussi mentionné que l'application harmonisée et concomitante du Règlement 14 de l'UEMOA va permettre l'amélioration de la compétitivité économique de nos Etats.

Enfin, monsieur Aubin Marcel SAGNA a déclaré ouvert les travaux de la réunion des experts et leur a souhaité plein succès dans leurs échanges.

## II. DEROULEMENT DES TRAVAUX

Après la cérémonie officielle d'ouverture, la réunion a procédé à la mise en place d'un bureau de séance composé comme suit :

- Président : C.A. Didier YAYI (Bénin)
- Vice-Président ; Alioune Sylla NDIONGUE (Sénégal)
- Premier rapporteur : Mamadou FANE (Mali)
- Deuxième rapporteur : Awima OUTCHANTCHA (Togo)

L'ordre du jour amendé et adopté par les participants se présente comme suit :

1. Examen des conclusions et recommandations de la réunion des Experts de juillet 2019 ;
2. Proposition de sujets à soumettre à l'examen de la réunion des Ministres ;
3. Visites de sites et infrastructures du Sénégal ;
4. Questions diverses.

## III. RESULTATS DES TRAVAUX DE LA REUNION DES EXPERTS

Les travaux se sont déroulés conformément au programme de travail adopté et ont porté sur l'examen des points de l'ordre du jour.

### 3.1 Présentation de l'UEMOA :

#### a) *Rappel des conclusions et recommandations de la réunion des Experts de juillet 2019*

Les recommandations suivantes de la réunion des experts tenue à Ouagadougou en juillet 2019 ont été rappelées :

### **A l'endroit des Etats et de la Commission**

- appliquer effectivement la tolérance de 15% avec les amendes prévues au Règlement 14 suivi de délestage ;
- poursuivre la mise en œuvre des mesures d'accompagnement.

### **A l'endroit des Etats**

- procéder au contrôle effectif de la charge à l'essieu dans les Ports avec des équipements fournissant la répartition de la charge par essieu ;
- procéder au contrôle de la charge à l'essieu dans les plateformes de chargement hors enceintes portuaires ;
- transmettre trimestriellement à l'UEMOA les données statistiques de pesage selon le format requis ;
- faire la différence dans l'application du Règlement 14 et le péage de sorte à éviter une confusion auprès des usagers ;
- s'inspirer des exemples du Sénégal, du Ghana et du Togo pour appliquer le délestage systématique des camions en surcharge ;
- définir les procédures de gestion des amendes ou des sanctions à infliger aux ports et aux plateformes ne respectant pas les dispositions du règlement 14 (Article 16) ;
- prendre des dispositions en vue de réglementer voire interdire la modification de silhouettes, de gabarit hors normes et interdire l'entrée de ces véhicules dans l'Union ;
- rendre fonctionnel les stations de pesage réceptionnées ;
- poursuivre la formation des acteurs des transports routiers de marchandises.

### **A l'endroit de la Commission de l'UEMOA :**

- poursuivre la révision du Règlement 14, en relation avec l'Acte Additionnel de la CEDEAO ;
- poursuivre la mise en place au niveau communautaire, d'un dispositif de coordination de la lutte contre la surcharge routière et le suivi-évaluation de l'application du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, en appui aux mécanismes nationaux ;
- entretenir la synergie avec la CEDEAO dans l'application du Règlement 14 et de l'Acte Additionnel ;
- renforcer le mécanisme d'exploitation, de diffusion des données statistiques et médiatiser toutes activités liées au Règlement 14 ;
- finaliser l'étude sur les coûts de transport ;
- approfondir les réflexions sur l'équipement des plateformes (moins de 200 000 tonnes de fret en vue de faire des propositions concrètes à la réunion des Ministres ;
- organiser une rencontre de concertation avec le Mali sur la détermination du poids autorisé en charge des véhicules de transport d'hydrocarbure avant la réunion des Ministres sur le Règlement 14 ;

*Kati*

- accélérer la mise en œuvre du programme de construction des stations de pesage et des Postes de Contrôle Juxtaposés ;
- accélérer la mise en œuvre du programme d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers des pays de l'Union.

**b) Etat de mise en œuvre du Règlement 14.**

Il ressort de cette présentation les constats suivants :

- l'éradication de l'extrême surcharge, d'équipements, d'informations et de sensibilisation ;
- l'application effective du seuil de tolérance de 20 % dans tous les pays à l'exception du Bénin et du Niger qui appliquent déjà un taux de 15 % ;
- la réalisation d'actions d'information et de communication à l'endroit des autorités politiques ;
- la mise en œuvre de campagnes de communication et d'information au profit des transporteurs, des chargeurs et de la société civile ;
- l'organisation de campagnes de sensibilisation à l'endroit des plateformes émettrices de plus de 200 000 tonnes de fret par an en vue de leur équipement en matériel de pesage ;
- L'application du seuil de tolérance de 15 % par le Bénin et le Niger ;
- le délestage pour cause de surcharge par le Ghana, le Sénégal et le Togo ;
- le délestage pour cause de non respect des gabarits par le Ghana, le Sénégal, le Togo, la Guinée et la Côte d'Ivoire ;
- l'application de la tolérance de 20 % sur le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) ;
- L'usage de pese-essieux fixes dans les ports et plateformes dans certains Etats notamment le Ghana, le Sénégal, le Togo et la Guinée ;
- les difficultés liées à la collecte, au traitement et la transmission des données de pesage ;
- la non application des taux d'amende prévus au Règlement 14 dans certains Etats.

L'évaluation a permis de constater entre autres :

- la persistance des tracasseries routières ;
- les prélèvements illicites ;
- les barrages irréguliers.

**c) Echange sur la rentabilité du transport routier :**

Il ressort de ces échanges que la rentabilité de l'activité de transport routier de marchandises est faible du fait de :

- l'augmentation des coûts de facteurs que sont les prix d'achat des camions neufs, les consommations de carburant, les coûts des pneumatiques, les pièces de rechange, les frais d'assurance, etc.

*Handwritten signature and initials*

- la faiblesse du nombre de rotations des camions qui s'explique par un parc surabondant face à une demande de transport peu croissante, et plutôt rare selon les saisons ;
- la faiblesse des tarifs de transport ;
- le vieillissement du parc automobile.

Les solutions suivantes ont été proposées pour améliorer la rentabilité :

- augmenter le nombre de rotations des véhicules poids lourds ;
- réduire le temps de parcours (élimination des délais aux ports, aux frontières, à destination, avant de trouver une nouvelle cargaison) ;
- supprimer les tracasseries, par la promotion d'une éthique dans le secteur et le renforcement de la sécurité routière ;
- renouveler et rajeunir le parc automobile ;
- revaloriser les tarifs de transport.

**d) Proposition de charges autorisées pour les camions d'hydrocarbures :**

A l'issue des échanges, la commission a rappelé que des changements notables ont été constatés. (Cf. tableau annexe).

Il a été retenu aussi d'élargir à l'ensemble des camions citernes la proposition des charges autorisées.

**e) Proposition pour les plateformes générant moins de 200 000 tonnes/an :**

Après les échanges, il a été retenu de :

- procéder au recensement effectif de l'ensemble des plateformes en différentes catégories (de 50 000 T à 100 000 T/an, de 100 000 T à 200 000 T/an et plus de 200 000 T/an) ;
- organiser des campagnes de sensibilisation en matière d'équipement et d'installation des postes de pesage ;
- inciter les plateformes à s'équiper en pèse-essieux.

**f) Projection de film sur les progrès et les perspectives dans la lutte contre la surcharge routière.**

Ce film restitue les points de vue des responsables et des différents acteurs des pays membres de l'UEMOA, du Ghana et de la Guinée ainsi que de la Commission de l'UEMOA sur la mise en œuvre du règlement 14. Il ressort de leurs opinions que les efforts se poursuivent pour l'application intégrale dudit règlement.

**g) Echange sur le Règlement 14 révisé :**

Sur les 20 articles du Règlement 14, 18 font l'objet de modifications dans le règlement révisé. Ces différentes modifications ont été présentées article par article par la consultante. Dans les échanges qui ont suivi, certains états ont émis le vœu que le Règlement 14 révisé leur soit transmis pour un dernier examen. Les experts ont recommandé un règlement 14 consolidé.

*Handwritten signature and initials*

#### h) Proposition des modalités d'application intégrale du Règlement 14 :

Les experts après avoir examiné avec attention les bilans de l'état de mise en œuvre du règlement 14 de l'UEMOA dans l'ensemble des Etats de l'Union, du Ghana et de la Guinée présentés à la réunion de Ouagadougou, du 22 au 24 juillet 2019, réaffirment la nécessité d'aller à une application intégrale et concomitante dudit règlement en 2020.

Les difficultés qui entravent l'atteinte de cet objectif doivent être surmontées. Il s'agit de :

- délestage des camions en transit ;
- la rentabilité des camions et son impact sur les entreprises de transport ;
- la disparité des amendes appliquées contrairement aux dispositions du règlement 14 ;
- la persistance des pratiques anormales qui annihile les efforts des Etats ;
- l'existence de camions mal transformés et hors normes sur le réseau routier de l'Union ;
- la concurrence déloyale entre les ports.

Au cours des débats, la réunion a été informée des échanges bilatéraux entre le Mali et le Sénégal concernant certains véhicules de transport d'hydrocarbure.

#### IV. RECOMMANDATIONS

*Au regard de ce qui précède, les experts recommandent ce qui suit :*

✓ *A partir de ce jour jusqu'au 30 juin 2020*

➤ *Pour les Etats*

- appliquer le seuil de tolérance de 15%. Les Etats qui l'appliquent déjà sont invités à poursuivre leur effort ;
- appliquer les amendes du Règlement 14 ;
- procéder systématiquement au délestage des surcharges ;
- sensibiliser, informer et communiquer avec les acteurs du transport ;
- renforcer les capacités des acteurs ;
- équiper les Ports et plateformes générant plus de 200 000 tonnes de fret/an en pèse essieux et en faire usage ;
- réduire le nombre de points de contrôles ;
- éradiquer les prélèvements illicites ;
- encadrer les tarifs de transport (ex. instaurer un mécanisme de fixation de prix plancher-prix plafond).

➤ *Pour la Commission de l'UEMOA :*

- sensibiliser, informer et communiquer avec les acteurs du transport routier ;
- consolider le dispositif de traitement et de diffusion des données de pesage ;
- poursuivre le suivi-évaluation ;
- finaliser l'étude sur la rentabilité du transport routier ;
- mettre en place un dispositif régional de suivi du pesage.

✓ *A partir du 1er juillet 2020*

➤ *Pour les Etats*

- **Appliquer intégralement et de manière concomitante le Règlement 14 ;**
  - contrôler systématiquement les camions dans les ports et plateformes de chargement ;
  - poursuivre les réformes du secteur du transport routier : professionnalisation, gestion du fret ;
  - consolider l'encadrement tarifaire du transport (définition de prix plancher-prix plafond) ;
  - respecter les dispositions communautaires relatives à la réduction du nombre de postes de contrôles ;
  - développer les autres modes de transport (ex : ferroviaire) ;
  - impliquer les autres acteurs dans la mise en œuvre.

➤ *Pour la Commission de l'UEMOA :*

- organiser une journée de lancement de l'application intégrale du Règlement 14 ;
- poursuivre les actions de suivi-évaluation dans les Etats ;
- poursuivre les actions d'information-sensibilisation ;
- s'assurer de l'interconnexion des systèmes de contrôle et de suivi du pesage dans les états ;
- favoriser le développement des autres modes de transport ;
- organiser une mission circulaire d'évaluation dans les Etats au 3ème trimestre 2020 ;
- organiser en novembre 2020, une réunion des experts en vue d'une évaluation de l'état de mise en œuvre du Règlement 14.

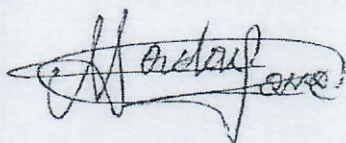
*[Signature]*  
K...  
8



- Les Ports qui ne disposent pas de pèse-essieux fixes, devront impérativement s'en doter et les rendre opérationnels au plus tard le **1er mars 2020** ;
- tous les Etats devront adopter au plus tard le 1er janvier 2020, les silhouettes de camions adoptées par les Commissions de l'UEMOA et de la CEDEAO, ainsi que les formats des données de statistiques de pesage.

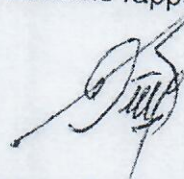
Fait à Dakar, le 18 septembre 2019

Premier rapporteur



Mamadou FANE

Deuxième rapporteur



Awima OUTCHANTCHA

Vice-Président



Alioune Sylla NDIONGUE

Président



C.A. Didier YAYI

Annexes

Liste de Participants

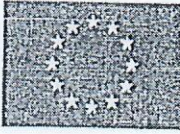
084 10 13

! & HUP

**ANNEXE : LISTE DES PARTICIPANTS**

085<sup>11</sup>

46



Suivi de la performance des Corridors Routiers Inter-Etats

\*\*\*\*\*

38<sup>eme</sup> RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DES PRATIQUES ANORMALES  
(OPA)  
RAPPORT 2<sup>e</sup> TRIMESTRE 2019

Période du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin 2019

\*\*\*\*\*

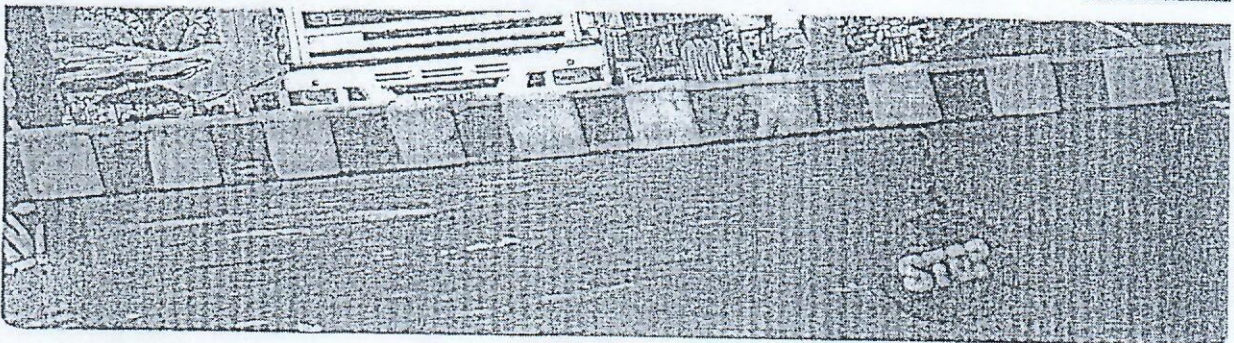
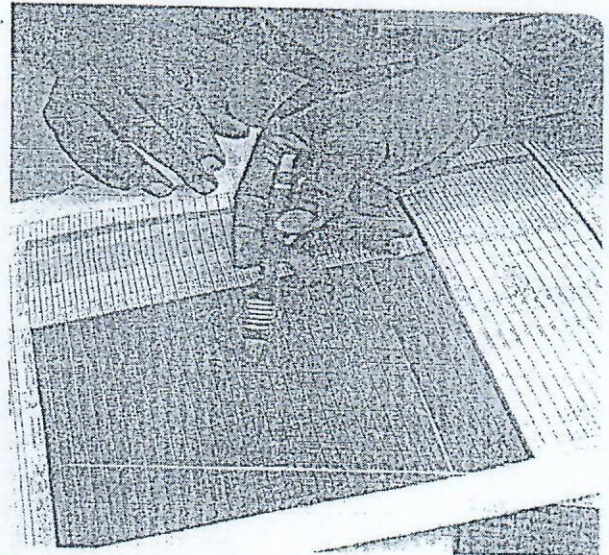
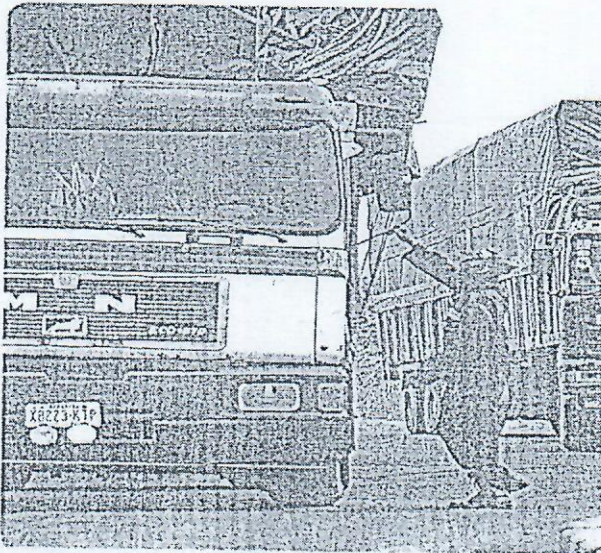


TABLE DES MATIÈRES

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| TABLE DES TABLEAUX.....                              | 3  |
| TABLE DES GRAPHIQUES.....                            | 4  |
| TABLE DES ANNEXES.....                               | 5  |
| REMERCIEMENTS.....                                   | 6  |
| RESUME ANALYTIQUE.....                               | 7  |
| I. INTRODUCTION.....                                 | 9  |
| I. METHODOLOGIE DE COLLECTE DES DONNEES.....         | 10 |
| I.1. Indicateurs suivis par l'OPA.....               | 10 |
| I.2. Couverture géographique de l'OPA.....           | 11 |
| I.3. Structures de collecte des données.....         | 11 |
| II. PRESENTATION DES RESULTATS.....                  | 12 |
| II.1. Nombre de postes de contrôle.....              | 12 |
| II.1.1. Situation sur les territoires étatiques..... | 12 |
| II.1.2. Situation par corridor.....                  | 13 |
| II.2. Perceptions illicites.....                     | 17 |
| II.2.1. Situation sur les territoires étatiques..... | 17 |
| II.2.2. Situation par corridor.....                  | 18 |
| II.3. Temps de contrôle.....                         | 22 |
| II.3.1. Situation sur les territoires étatiques..... | 22 |
| II.3.2. Situation par corridor.....                  | 22 |
| III. RECOMMANDATIONS.....                            | 27 |
| IV. CONCLUSION.....                                  | 28 |
| V. ANNEXES.....                                      | 29 |

**TABLE DES TABLEAUX**

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tableau 1. : Les indicateurs suivis .....                                                   | 11 |
| Tableau 2. : Corridors couvert par l'OPA .....                                              | 11 |
| Tableau 3. : Les Points Focaux de l'OPA par pays .....                                      | 12 |
| Tableau 4. : Nombre de poste de contrôles par voyage au 2 <sup>e</sup> trimestre 2019 ..... | 13 |
| Tableau 5. : Nombre de poste de controles aux 100 km au 2 <sup>e</sup> trimestre 2019.....  | 14 |
| Tableau 6. : Comparaison nombre de postes de contrôles T1-2019 et T2-2019.....              | 15 |
| Tableau 7. : Comparaison nombre de postes de contrôles T2-2018 et T2-2019.....              | 16 |
| Tableau 8. : Montants des perceptions illicites par corridor.....                           | 19 |
| Tableau 9. : Montants des perceptions illicites aux 100 km.....                             | 20 |
| Tableau 10. : Comparaison montants des perceptions illicitesT1-2019 / T2-2019.....          | 20 |
| Tableau 11. : Comparaison montants des perceptions illicitesT2-2018 / T2-2019.....          | 21 |
| Tableau 12. : Temps de contrôles sur les corridors.....                                     | 23 |
| Tableau 13. : Temps contrôle aux 100 km par corps et par corridor.....                      | 24 |
| Tableau 14. : Comparaison temps de contrôles par corridor T1-2019 / T2-2019.....            | 25 |
| Tableau 15. : Comparaison temps de contrôles par corridor T2-2018 / T2-2019.....            | 26 |
| Tableau 16. : Récapitulatif des indicateurs au 2 <sup>e</sup> trimestre 2019 .....          | 30 |
| Tableau 17. : Récapitulatif des ratios aux 100 km au 2 <sup>e</sup> trimestre 2019 .....    | 31 |
| Tableau 18. : Récapitulatif comparatif des indicateurs T1-2019 / T2-2019.....               | 32 |
| Tableau 19. : Récapitulatif comparatif des indicateurs T2-2018 / T2-2019.....               | 33 |
| Tableau 20. : Données brutes 2 <sup>e</sup> trimestre 2019.....                             | 34 |

## TABLE DES GRAPHIQUES

|                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Graphique 1. : Nombre de poste de contrôle par corridor et par corps au 2 <sup>e</sup> trimestre 2019 ..... | 14 |
| Graphique 2. : Illustration nombre de postes de controles et ratio aux 100 km par corridor .....            | 15 |
| Graphique 3. : Illustration comparaison nombre de postes de contrôles T1-2019 et T2-2019 .....              | 16 |
| Graphique 4. : Illustration comparaison nombre de postes de contrôles T2-2018 et T2-2019 .....              | 17 |
| Graphique 5. : Illustration montants des perceptions illicites par corridors par corps .....                | 19 |
| Graphique 6. : Illustration comparaison montant des perceptions illicites T1-2019 / T2-2019 .....           | 21 |
| Graphique 7. : Illustration comparaison montant des perceptions illicites T2-2018 / T2-2019 .....           | 22 |
| Graphique 8. : Illustration temps de contrôle par corps et par corridor .....                               | 24 |
| Graphique 9. : Illustration temps de contrôles total et ratio aux 100 km .....                              | 25 |
| Graphique 10. : Illustration Comparaison temps de contrôles par corridor T1-2019 / T2-2019 .....            | 26 |
| Graphique 11. : Illustration Comparaison temps de contrôles par corridor T2-2018 / T2-2019 .....            | 27 |

**TABLE DES ANNEXES**

Annexe 1. : Synthèses des résultats ..... 30  
Annexe 2. : Données brutes 2<sup>e</sup> trimestre 2019..... 34

090

## REMERCIEMENTS

La Commission de l'UEMOA félicite vivement les Points Focaux, les transporteurs et les conducteurs pour leur engagement ferme dans la collecte des données de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA). Elle encourage les coordinations nationales de l'OPA, les Comités Nationaux de Facilitation (CNF) des transports et tous les partenaires à renforcer leurs actions de plaidoyer et de sensibilisation.

La Commission de l'UEMOA renouvelle ses remerciements aux Partenaires Techniques et Financiers (PTF), notamment l'Union Européenne (UE) pour son appui constant et renouvelé aux actions de facilitation des transports dans tous les pays de l'Union.

Pour plus d'informations sur la gouvernance dans le secteur des Transports dans l'espace UEMOA, bien vouloir prendre contact avec :

- **M. Adébayo Samson BALOGOUN**, Directeur des Transports du DATC :
  - o Tél. +226 71 41 05 13 – Email : [asbalogoun@uemoa.int](mailto:asbalogoun@uemoa.int) ;
- **M. Chabi Gnao CHABI YAAROU NINGUI**, Chef de la Division des Transports Terrestres de la Commission de l'UEMOA :
  - o Tél : +226 61 02 16 73 – Email : [cgcyningui@uemoa.int](mailto:cgcyningui@uemoa.int) .

091

## RESUME ANALYTIQUE

La Commission de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (C-UEMOA) a mis en place l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) comme un outil de surveillance de la performance des corridors routiers communautaires, par la collecte et la diffusion de données vérifiables sur la circulation des véhicules de transport de marchandises.

Trois indicateurs permettent de suivre cette performance à savoir :

1. Le nombre de contrôles
2. Les perceptions illicites
3. Les retards ou temps de contrôle

Le système de recueil de données est basé sur la collecte de routine effectuée par les points focaux au sein des administrations partenaires (conseils nationaux des chargeurs des pays, chambres de commerce et d'industrie des pays ou autres administrations etc.), le secteur privé (camionneurs et associés etc.).

Les rapports sont produits et publiés périodiquement (trimestriel et annuel). De 2007, année de démarrage des activités de l'OPA à fin 2018, 36 rapports, dont 32 rapports trimestriels, et 4 rapports annuels (2015, 2016, 2017 et 2018) ont été publiés.

Le présent 38<sup>e</sup> rapport porte sur la collecte des données faites au deuxième trimestre 2019, du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin 2019. Il couvre six corridors sur les dix couverts habituellement par l'OPA, à savoir les corridors Abidjan – Bamako, Abidjan Ouagadougou, Bamako – Dakar via Diboli, Bamako – Dakar via Moussala, Cotonou – Niamey et Bissau – Dakar. Les données n'ont pu être recueillies sur le reste des corridors.

La tendance baissière observée pendant le premier trimestre 2019, s'est poursuivie durant ce trimestre. Les données enregistrées indiquent globalement un recul des pratiques. Cependant, l'année 2019 continue de s'illustrer négativement par rapport à 2018. Tous les indicateurs se sont dégradés en ce deuxième trimestre 2019 par rapport à la même période en 2018, et ce dans des proportions très préoccupantes.

Concernant les performances, les positionnements n'ont pas évolués. Les meilleures pratiques sont observées sur le corridor Cotonou – Niamey, tandis que les corridors qui partent de Dakar affichent les contre-performances les plus importantes.

Les détails des résultats obtenus se présentent comme suit :

### ✓ Nombre de poste de contrôle

A l'exception du corridor Cotonou – Niamey, la norme communautaire de (03) postes de contrôles (au départ, au passage des frontières, et à destination) n'est respectée sur aucun autre corridor. A l'échelle des territoires étatiques, seul le Bénin respecte cette réglementation communautaire avec un contrôle au départ et un autre à la traversée de la frontière.

Sur l'ensemble des corridors observés pendant ce trimestre, le nombre moyen de postes de contrôles par corridor par voyage est de 20,6 contre 28,3 au premier trimestre soit une régression 9%. Comparés à la même période en 2018, les contrôles se sont intensifiés cette année (10,8 en 2018 contre 18,8 en 2019).

✓ Perceptions illicites

Les perceptions illicites sont persistantes sur les corridors. Le montant moyen par voyage par corridor a certes diminué au deuxième trimestre 2019 (80 404 FCFA contre 81 724 FCFA en trimestre précédent), mais par rapport à la même période en 2018, il était quatre fois moins important (26 775 FCFA).

Le corridor Cotonou- Niamey se distingue encore moins des tracasseries. En revanche, les sommes les plus importantes sont observées sur les corridors qui relient Dakar.

✓ Temps de contrôles

Le temps des contrôles a suivi la même tendance que les deux autres indicateurs. Il a diminué passant de 86,9 mn en moyenne par voyage à 81 mn soit un recul de 6,75%. Par contre, il s'est dégradé par rapport au deuxième trimestre 2018 où le temps moyen des contrôles routiers était estimé à 47,3 mn.

En résumé, pendant le deuxième trimestre 2019, en moyenne par voyage un camion de marchandises en transit sur un corridor routier inter-Etat de l'espace communautaire a subi 18,8 contrôles . Il lui est prélevé illicitement 80 404 FCFA. Enfin, il consacre 81 mn de son temps de voyage aux contrôles routiers.

## INTRODUCTION

Les entraves au système des transports, qui se caractérisent essentiellement par la multiplication des contrôles, la complexité des procédures et des documents, les longues attentes aux frontières, les pertes de temps au cours des contrôles et les frais occultes élevés, ont pour conséquences un coût généralisé très élevé des opérations de transport et donc, la perte de compétitivité des économies des Etats de l'Union.

L'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) au niveau de la sous-région ouest africaine, est considéré comme un creuset regroupant les données d'un ensemble de corridors à vocation économique des activités liées au commerce, au transport et au transit. Ces corridors longs pour la plupart de plus ou moins un millier de km de routes bitumées, desservent les grandes villes économiques que sont Abidjan, Bamako, Bissau, Cotonou, Dakar, Lomé, Niamey, Ouagadougou, Tema. Certaines de ces villes (Abidjan, Bissau, Cotonou, Dakar, Lomé, Tema) constituent en même temps les points de transit portuaire par excellence des pays sans littoral.

Pour éliminer ce dysfonctionnement, le Conseil des Ministres a adopté le 16 décembre 2005, la Directive N° 08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle routiers inter-états de l'Union et la Décision N°15/2005/CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'Union.

Tous ces dispositifs réglementaires visent à rationaliser les opérations de contrôles et à assurer la fluidité du trafic sur les corridors par un nombre limité de postes de contrôles dont la norme communautaire est de trois (03) pour un corridor reliant deux pays de l'Union (un contrôle au départ, un autre aux frontières et le dernier au point de formalités effectives).

Ces deux textes s'appuient sur les trois (3) principales conventions adoptées par les Etats membres de la CEDEAO afin de garantir et faciliter la libre circulation des personnes et des biens :

- Convention A/P2/5/82 du 29 mai 1982 portant réglementation des transports routiers inter-Etats ;
- Convention A/P4/82/du 29 mai 1982 relative au transit routier inter-Etats ;
- Convention Additionnelle A/SP.1/5/90 du 30 mai 1990, portant institution au sein de la Communauté, d'un Mécanisme de Garantie des Opérations de Transit Routier Inter-Etats.

Pour suivre le long des corridors de l'Union la levée effective de ces entraves, la Commission de l'UEMOA avec l'appui des Partenaires Techniques et Financiers (PTF) a mis en place depuis 2005, l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA).

Les objectifs visés par cet instrument sont :

- identifier, analyser et publier les faits, pratiques, irrégularités et abus constatés sur les axes routiers inter-Etats, dans le cadre du transport des personnes et des marchandises ;
- porter les abus constatés à la connaissance du plus grand public ;

094

- amener les autorités concernées à prendre des décisions et mesures correctrices appropriées.

Il s'intègre dans le programme régional de facilitation du transport et du transit routiers de la CEDEAO et de l'UEMOA qui consiste à réduire les obstacles au commerce et au transport dans les ports et sur les routes le long des corridors.

Pour remplir sa mission, l'OPA a développé une méthodologie de collecte des données sur les indicateurs de suivi. Cette méthodologie a ensuite été validée par l'ensemble des pays et mise en œuvre.

Le système de recueil de données mis en place par l'OPA est basé sur la collecte de routine qui est faite par les points focaux recrutés au sein des administrations partenaires (chambres de commerces et d'industrie, Conseils Nationaux des Chargeurs ou du secteur privé (transporteurs, camionneurs etc.).

Trois indicateurs sont suivis : il s'agit du **nombre de postes de contrôles, les perceptions illicites (paiements aux agents de contrôle routiers sans reçus) et les retards induits** du fait de ces contrôles. Les statistiques y relatives sont diffusées périodiquement dans des rapports trimestriels et annuels. Ils retracent ainsi d'une part le comportement des indicateurs de suivi pendant la période, et d'autre part les contraintes rencontrées et les recommandations formulées en vue de l'amélioration des performances des Corridors concernés.

L'OPA a publié 37 rapports dont 33 trimestriels, de 2007 à 2018 et quatre (04) rapports annuels respectivement en 2015, 2016, 2017 et 2018. Le présent 38<sup>ème</sup> rapport porte sur la collecte des données faite au premier trimestre de 2019, du 1<sup>er</sup> avril au 30 juin 2019.

Sur les dix (10) corridors habituellement couverts par l'OPA, pendant le premier trimestre 2019, les données n'ont pu être collectées que sur six (06) corridors à savoir, Abidjan – Bamako, Abidjan – Ouagadougou, Bamako – Dakar via Diboli, Bamako – Dakar via Moussala, Cotonou – Niamey et Bissau – Dakar. Ce qui permet de disposer de données sur sept Etats. Seul le Togo n'a pas été couvert.

## METHODOLOGIE DE COLLECTE DES DONNEES

### 1.1. Indicateurs suivis par l'OPA

Les indicateurs relevés lors des enquêtes sont :

- le nombre de contrôles correspond au nombre moyen d'arrêts subis par les chauffeurs par un agent des forces de l'ordre ;
- les temps de contrôle correspondent au temps total passé à ces postes de contrôle ;
- les prélèvements illicites correspondent aux montants illégaux perçus par les services en uniforme de la part des chauffeurs. Les prélèvements illicites payés par d'autres acteurs tels que les transitaires ne sont pas inclus. Les moyennes nationales sont pondérées par la longueur de chaque corridor.

Tableau 1. : Les indicateurs suivis

| Indicateurs                      | Définition                                                                                                                                                                     | Niveau de granularité                                                                                                                                                |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nombre de contrôles              | Nombre d'arrêts imposés au chauffeur par un agent des corps habillés.                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Corridor</li> <li>• Sens</li> <li>• Service en uniforme</li> <li>• Type de produit</li> <li>• État de conformité</li> </ul> |
| Perceptions illicites (en F CFA) | Perceptions illicites payées par le chauffeur aux agents des corps habillés. Les pots-de-vin sollicités par les autres acteurs, tels que les transitaires, ne sont pas inclus. |                                                                                                                                                                      |
| Retards (en minutes)             | Temps de contrôle imposé par un agent des corps habillés.                                                                                                                      |                                                                                                                                                                      |

Source : Equipe de rédaction

## 1.2. Couverture géographique de l'OPA

L'OPA couvre actuellement tous les pays de l'UEMOA. Au nombre de dix (10) les corridors sur lesquels les enquêtes ont été effectuées. Ce sont les suivants :

Tableau 2. : Corridors couverts par l'OPA

| Corridor                          | Etats Concernés             | Longueurs (km) |
|-----------------------------------|-----------------------------|----------------|
| 1. Abidjan – Bamako               | Côte d'Ivoire, Mali         | 1 174          |
| 2. Abidjan – Ouagadougou          | Burkina Faso, Côte d'Ivoire | 1 263          |
| 3. Bamako - Dakar via Diboli      | Mali, Sénégal               | 1 382          |
| 4. Bamako - Dakar via Moussala    | Mali, Sénégal               | 1 225          |
| 5. Bamako - Ouaga via Hérémankono | Burkina Faso, Mali          | 934            |
| 6. Bamako - Ouaga via Koury       | Burkina Faso, Mali          | 1 035          |
| 7. Cotonou – Niamey               | Benin, Niger                | 950            |
| 8. Tema – Ouagadougou             | Burkina Faso, Ghana         | 1 057          |
| 9. Lomé – Ouagadougou             | Burkina Faso, Togo          | 920            |
| 10. Dakar – Bissau                | Guinée Bissau, Sénégal      | 1 052          |
| <b>Total général</b>              |                             | <b>10 992</b>  |

Source : Equipe de rédaction

Au total 10 992 Km de corridors routiers sont couverts par l'OPA.

## 1.3. Structures de collecte des données

Les données sont collectées par les Points Focaux de l'OPA qui sont soit les Conseils des Chargeurs ou les Chambres de Commerce.

Tableau 3. : Les Points Focaux de l'OPA par pays

| Pays          | Point Focal                                                         | Nombre de corridors suivis |
|---------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| Bénin         | Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB)                      | 01                         |
| Burkina Faso  | Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC)                               | 05                         |
| Côte d'Ivoire | Chambre de Commerce et d'Industrie de la Côte d'Ivoire (CCI-CI)     | 02                         |
| Mali          | Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali (CCI-M)                  | 05                         |
| Niger         | Conseil National des Utilisateurs des Transports Publics (CNUT)     | 01                         |
| Sénégal       | Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar (CCIA-D) | 03                         |
| Togo          | Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCI-T)                  | 01                         |
| Guinée Bissau | Conseil National des Chargeurs (CNC-GB)                             | 01                         |

Source : Equipe de rédaction

Les Points Focaux de l'OPA obtiennent leurs informations auprès des chauffeurs qui remplissent les fiches d'enquêtes qui leur sont remises par les agents de l'OPA sur le terrain. Ces chauffeurs doivent remplir les conditions suivantes :

- avoir un permis de conduire valide ;
- le camion du chauffeur doit être en bon état ;
- les pièces du camion doivent être contrôlées valides et au complet.

## II. PRESENTATION DES RESULTATS

### II.1. Nombre de postes de contrôle

#### II.1.1. Situation sur les territoires étatiques

Les contrôles routiers se sont légèrement intensifiés au deuxième trimestre 2019 en Côte d'Ivoire, au Mali sur le corridor Abidjan – Bamako et en Guinée Bissau sur le corridor Bissau – Dakar. Le plus grand nombre de postes de contrôles au niveau des territoires étatiques est observé en Côte d'Ivoire avec 14 postes sur le corridor Abidjan – Bamako. Ramené au 100 km, c'est en Guinée Bissau le ratio est le plus élevé avec 5,6 postes aux 100 km.

En termes de performance, le Bénin est classé en tête avec 0,2 poste en moyenne par voyage sur toute la longueur de la section du corridor Cotonou – Nlamey qui travers son territoire.

Il faut noter le progrès remarquable réalisé au Sénégal où le nombre de postes de contrôles est passé de 21,6 à 13 du premier trimestre au deuxième trimestre 2019, soit 8,6 en moins.

Un rapprochement avec les données de 2018, montre une intensification des contrôles routiers sur tous les territoires étatiques à l'exception du Bénin et du Niger et du Burkina Faso sur le corridor Abidjan – Ouagadougou.

097 - - -

## II.1.2. Situation par corridor

Les contrôles routiers ont sensiblement régressé sur plusieurs corridors au cours du deuxième 2019. Une augmentation n'a été observée que sur les corridors Abidjan – Bamako (22,9 postes en moyenne par voyage contre 18,7 au 1<sup>er</sup> trimestre 2019) et Bissau – Dakar (20,2 postes en moyenne par voyage contre 19 au 1<sup>er</sup> trimestre 2019).

Le corridor Cotonou – Niamey maintient le rythme et se positionne encore comme le plus performant (2,9 postes de contrôles en moyenne par voyage)

Le nombre de postes de contrôles le plus élevé est enregistré sur le corridor Bamako – Dakar via Diboli avec 26 postes en moyenne par voyage. Cependant ramené aux 100 km, le corridor Abidjan – Bamako est le plus critique (2 postes de contrôles en moyenne aux 100 km par voyage).

Sur l'ensemble de l'espace communautaire, on note en moyenne, 18,8 postes de contrôles par voyage sur un corridor au deuxième trimestre 2019, Ce nombre était de 20,6 au premier trimestre 2019. On enregistre donc une régression de 9%.

En revanche comparée à la même période en 2018, la situation s'est dégradée. En effet, au deuxième trimestre 2018, il a été observé en moyenne 10,8 postes de contrôles par voyage sur les corridors suivis. Les contrôles ont par conséquent augmenté de 74% d'une année à une autre.

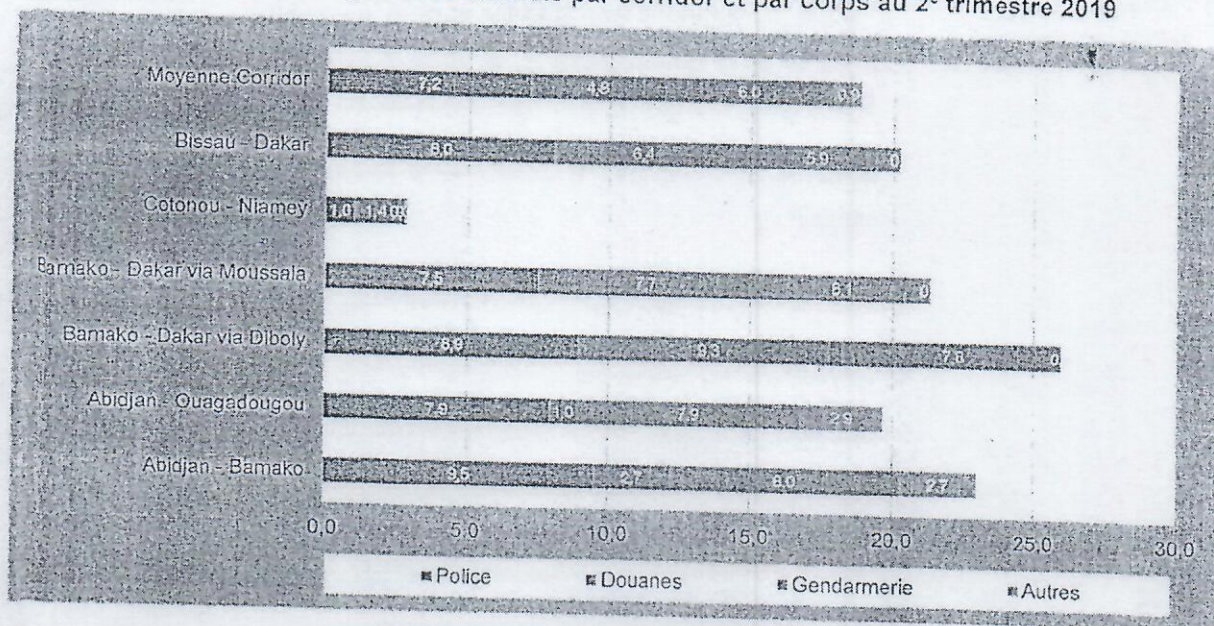
Encore une fois, on constate qu'en dehors du corridor Cotonou – Niamey, la norme communautaire qui fixe trois contrôles au maximum par voyage n'est respectée nulle part.

Tableau 4. : Nombre de poste de contrôles par voyage au 2<sup>e</sup> trimestre 2019

| Corridors / Etats           |                                          | Police     | Douanes    | Gendarmerie | Autres     | Total       |
|-----------------------------|------------------------------------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                            | 5,2        | 0,9        | 5,2         | 2,7        | 14,0        |
|                             | Mali                                     | 4,3        | 1,9        | 2,8         | 0,0        | 9,0         |
|                             | <b>Total Abidjan - Bamako</b>            | <b>9,5</b> | <b>2,7</b> | <b>8,0</b>  | <b>2,7</b> | <b>22,9</b> |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                             | 2,5        | 0,4        | 1,0         | 0,0        | 3,9         |
|                             | Côte d'Ivoire                            | 5,4        | 0,6        | 6,9         | 2,9        | 15,7        |
|                             | <b>Total Abidjan - Ouagadougou</b>       | <b>7,9</b> | <b>1,0</b> | <b>7,9</b>  | <b>2,9</b> | <b>19,7</b> |
| Bamako - Dakar via Diboli   | Mali                                     | 3,2        | 2,9        | 3,0         | 0,0        | 9,1         |
|                             | Sénégal                                  | 5,7        | 6,4        | 4,8         | 0,0        | 16,9        |
|                             | <b>Total Bamako - Dakar via Diboli</b>   | <b>8,9</b> | <b>9,3</b> | <b>7,8</b>  | <b>0,0</b> | <b>26,0</b> |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                                     | 3,2        | 2,7        | 2,5         | 0,0        | 8,3         |
|                             | Sénégal                                  | 4,3        | 5,0        | 3,6         | 0,0        | 13,0        |
|                             | <b>Total Bamako - Dakar via Moussala</b> | <b>7,5</b> | <b>7,7</b> | <b>6,1</b>  | <b>0,0</b> | <b>21,3</b> |
| Cotonou - Niamey            | Benin                                    | 0,0        | 0,1        | 0,0         | 0,1        | 0,2         |
|                             | Niger                                    | 1,0        | 1,3        | 0,3         | 0,0        | 2,7         |
|                             | <b>Total Cotonou - Niamey</b>            | <b>1,0</b> | <b>1,4</b> | <b>0,3</b>  | <b>0,1</b> | <b>2,9</b>  |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                            | 3,2        | 2,0        | 2,0         | 0,0        | 7,3         |
|                             | Sénégal                                  | 4,8        | 4,3        | 3,9         | 0,0        | 13,0        |
|                             | <b>Total Bissau - Dakar</b>              | <b>8,0</b> | <b>6,4</b> | <b>5,9</b>  | <b>0,0</b> | <b>20,2</b> |
| <b>Moyenne Corridor</b>     |                                          | <b>7,2</b> | <b>4,8</b> | <b>6,0</b>  | <b>0,9</b> | <b>18,8</b> |

Source : Equipe de rédaction

098 - - -

Graphique 1. : Nombre de poste de contrôle par corridor et par corps au 2<sup>e</sup> trimestre 2019

Source : Equipe de rédaction

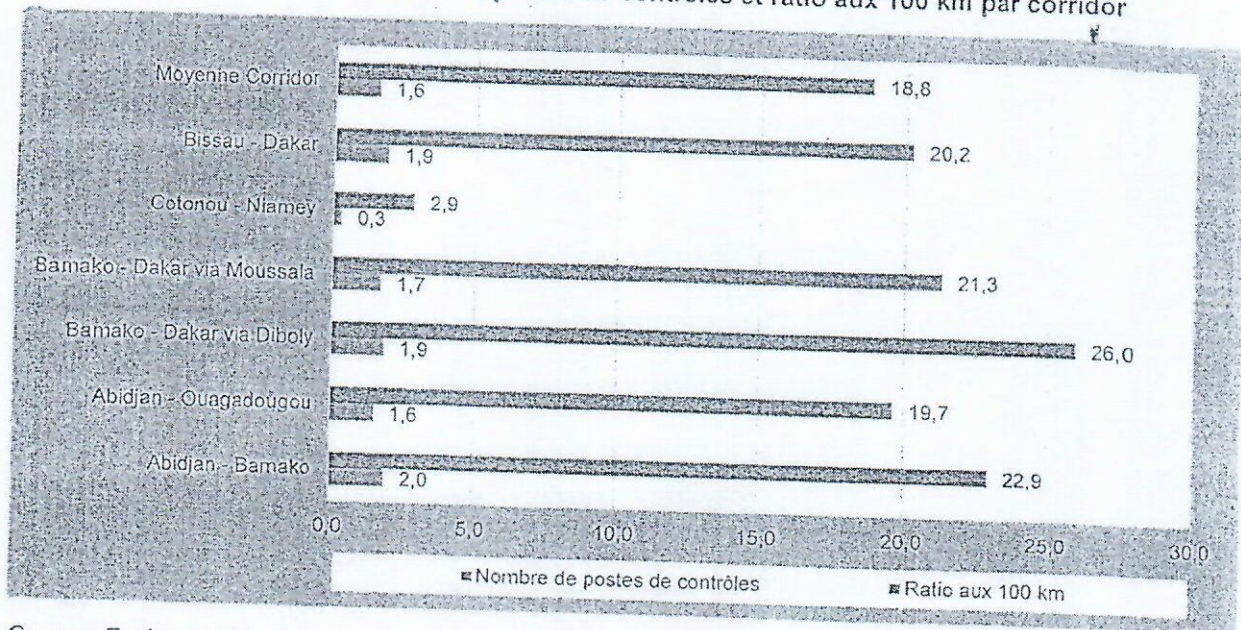
Tableau 5. : Nombre de poste de controles aux 100 km au 2<sup>e</sup> trimestre 2019

| Corridors / Etats           |                                   | Police | Douanes | Gendarmerie | Autres | Total |
|-----------------------------|-----------------------------------|--------|---------|-------------|--------|-------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 0,7    | 0,1     | 0,7         | 0,4    | 2,0   |
|                             | Mali                              | 0,9    | 0,4     | 0,6         | 0,0    | 1,9   |
|                             | Total Abidjan - Bamako            | 0,8    | 0,2     | 0,7         | 0,2    | 2,0   |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 0,5    | 0,1     | 0,2         | 0,0    | 0,8   |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 0,7    | 0,1     | 0,9         | 0,4    | 2,1   |
|                             | Total Abidjan - Ouagadougou       | 0,6    | 0,1     | 0,6         | 0,2    | 1,6   |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                              | 0,5    | 0,4     | 0,4         | 0,0    | 1,3   |
|                             | Sénégal                           | 0,8    | 0,9     | 0,7         | 0,0    | 2,5   |
|                             | Total Bamako - Dakar via Diboly   | 0,6    | 0,7     | 0,6         | 0,0    | 1,9   |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                              | 0,8    | 0,6     | 0,6         | 0,0    | 2,0   |
|                             | Sénégal                           | 0,5    | 0,6     | 0,4         | 0,0    | 1,6   |
|                             | Total Bamako - Dakar via Moussala | 0,6    | 0,6     | 0,5         | 0,0    | 1,7   |
| Cotonou - Niamey            | Benin                             | 0,0    | 0,0     | 0,0         | 0,0    | 0,0   |
|                             | Niger                             | 0,4    | 0,5     | 0,1         | 0,0    | 1,1   |
|                             | Total Cotonou - Niamey            | 0,1    | 0,2     | 0,0         | 0,0    | 0,3   |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                     | 2,5    | 1,6     | 1,6         | 0,0    | 5,6   |
|                             | Sénégal                           | 0,5    | 0,5     | 0,4         | 0,0    | 1,4   |
|                             | Total Bissau - Dakar              | 0,8    | 0,6     | 0,6         | 0,0    | 1,9   |
| Moyenne Corridor            |                                   | 0,6    | 0,4     | 0,5         | 0,1    | 1,6   |

Source : Equipe de rédaction

099 - 75

Graphique 2. : Illustration nombre de postes de contrôles et ratio aux 100 km par corridor



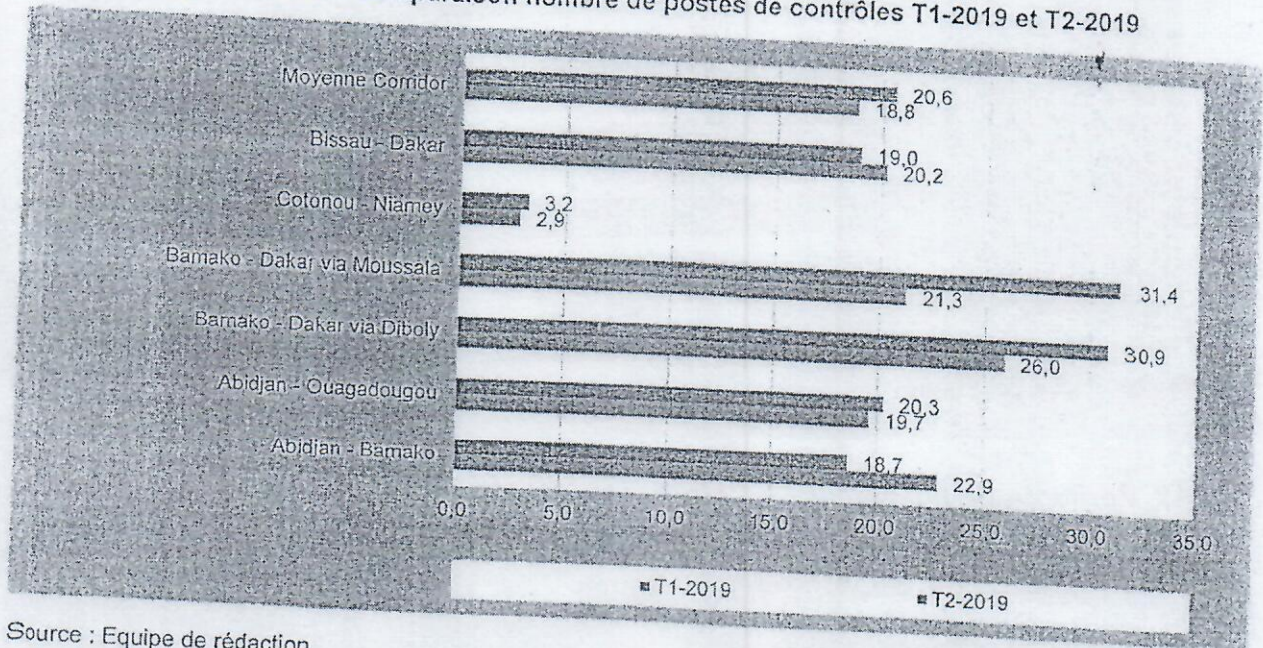
Source : Equipe de rédaction

Tableau 6. : Comparaison nombre de postes de contrôles T1-2019 et T2-2019

| Corridors / Etats           |                                   | T1-2019 | T2-2019 | Ecart | % Ecart |
|-----------------------------|-----------------------------------|---------|---------|-------|---------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 11,7    | 14,0    | 2,3   | 19%     |
|                             | Mali                              | 7,0     | 9,0     | 2,0   | 29%     |
|                             | Total Abidjan - Bamako            | 18,7    | 22,9    | 4,3   | 23%     |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 3,6     | 3,9     | 0,3   | 8%      |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 16,7    | 15,7    | -1,0  | -6%     |
|                             | Total Abidjan - Ouagadougou       | 20,3    | 19,7    | -0,7  | -3%     |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                              | 11,6    | 9,1     | -2,5  | -22%    |
|                             | Sénégal                           | 19,2    | 16,9    | -2,3  | -12%    |
|                             | Total Bamako - Dakar via Diboly   | 30,9    | 26,0    | -4,9  | -16%    |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                              | 9,9     | 8,3     | -1,5  | -16%    |
|                             | Sénégal                           | 21,6    | 13,0    | -8,6  | -40%    |
|                             | Total Bamako - Dakar via Moussala | 31,4    | 21,3    | -10,1 | -32%    |
| Cotonou - Niamey            | Benin                             | 0,3     | 0,2     | -0,1  | -38%    |
|                             | Niger                             | 2,9     | 2,7     | -0,2  | -9%     |
|                             | Total Cotonou - Niamey            | 3,2     | 2,9     | -0,4  | -12%    |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                     | 8,6     | 7,3     | -1,3  | -15%    |
|                             | Sénégal                           | 10,4    | 13,0    | 2,5   | 24%     |
|                             | Total Bissau - Dakar              | 19,0    | 20,2    | 1,2   | 6%      |
| Moyenne Corridor            |                                   | 20,6    | 18,8    | -1,8  | -9%     |

Source : Equipe de rédaction

Graphique 3. : Illustration comparaison nombre de postes de contrôles T1-2019 et T2-2019

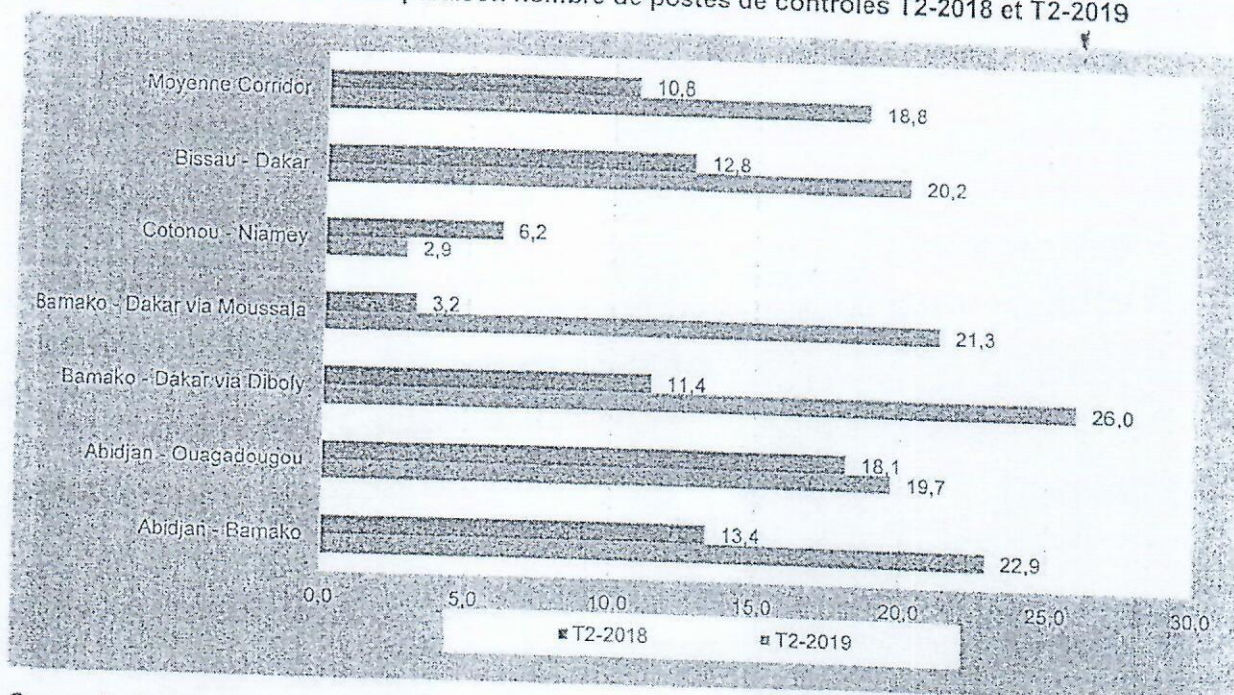


Source : Equipe de rédaction

Tableau 7. : Comparaison nombre de postes de contrôles T2-2018 et T2-2019

| Corridors / Etats           |                                   | T2-2018 | T2-2019 | Ecart | % Ecart |
|-----------------------------|-----------------------------------|---------|---------|-------|---------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 8,4     | 14,0    | 5,6   | 66%     |
|                             | Mali                              | 4,9     | 9,0     | 4,0   | 82%     |
|                             | Total Abidjan - Bamako            | 13,4    | 22,9    | 9,6   | 72%     |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 5,7     | 3,9     | -1,8  | -31%    |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 12,4    | 15,7    | 3,3   | 27%     |
|                             | Total Abidjan - Ouagadougou       | 18,1    | 19,7    | 1,5   | 8%      |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                              | 4,6     | 9,1     | 4,5   | 98%     |
|                             | Sénégal                           | 6,8     | 16,9    | 10,1  | 148%    |
|                             | Total Bamako - Dakar via Diboly   | 11,4    | 26,0    | 14,6  | 128%    |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                              | 1,2     | 8,3     | 7,1   | 568%    |
|                             | Sénégal                           | 1,9     | 13,0    | 11,0  | 566%    |
|                             | Total Bamako - Dakar via Moussala | 3,2     | 21,3    | 18,1  | 567%    |
| Cotonou - Niamey            | Benin                             | 2,0     | 0,2     | -1,8  | -90%    |
|                             | Niger                             | 4,2     | 2,7     | -1,5  | -36%    |
|                             | Total Cotonou - Niamey            | 6,2     | 2,9     | -3,3  | -54%    |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                     | 6,6     | 7,3     | 0,6   | 10%     |
|                             | Sénégal                           | 6,2     | 10,0    | 3,8   | 61%     |

Graphique 4. : Illustration comparaison nombre de postes de contrôles T2-2018 et T2-2019



Source : Equipe de rédaction

## II.2. Perceptions illicites

### II.2.1. Situation sur les territoires étatiques

Des situations mitigées se présentent au cours du deuxième trimestre 2019 dans les Etats traversés par plus d'un corridor comme la Côte d'Ivoire, le Mali, et le Sénégal. Au deuxième trimestre 2019, sur certains corridors les montants des perceptions illicites connaissent des reculs tandis que sur les autres ils ont augmenté.

En Côte d'Ivoire par exemple, le recul est observé sur la section ivoirienne du corridor Abidjan – Ouagadougou (5 628 FCFA en moyenne par voyage au 2<sup>e</sup> trimestre contre 5 906 FCFA au 1<sup>er</sup> trimestre 2019), et l'augmentation est notée sur la section du corridor Abidjan – Bamako qui traverse le pays (16 715 FCFA au 2<sup>e</sup> trimestre contre 11 438 FCFA au 1<sup>er</sup> trimestre 2019).

Pareil pour les deux corridors qui relient Bamako et Sénégal. La spécificité ici est que les évolutions sont continues dans les deux Etats, avec un recul sur le corridor passant par Diboly et une augmentation sur l'autre passant par Moussala.

Dans les autres Etats, il est enregistré un recul des montants des perceptions illicites au Bénin, au Burkina Faso, en Guinée Bissau, et une augmentation au Niger sur les sections des corridors qui les traversent.

En termes de performance, le montant le plus important prélevé illicitement par voyage est observé au Sénégal sur le corridor Bamako – Dakar via Diboly (99 098 FCFA). A l'opposé, c'est au Bénin que ce montant est le plus faible (1 035 FCFA).

Rapporté aux 100 km, c'est au Bénin que le phénomène est moins grave (106 FCFA), tandis qu'il est plus critique en Guinée Bissau (26 615 FCFA).

S'agissant des évolutions par rapport à la même période en 2018, la dégradation est quasi générale sur toutes les sections étatiques des corridors. Seul le Bénin qui maintient le cap de l'amélioration et le Burkina Faso (sur le corridor Abidjan – Ouagadougou) qui se démarquent de cette régression.

L'ampleur de la dégradation est plus préoccupante sur la section sénégalaise du corridor Bamako – Dakar via Moussala. En effet, sur cette section, de 5 221 FCFA au deuxième trimestre 2018, le montant moyen des prélèvements illicites est passé à 91 900 FCFA à la même période en 2019.

### II.2.2. Situation par corridor

La situation par corridor est quasi identique à celle observée sur les territoires étatiques car les phénomènes qui se sont produits sur une section dans un pays se poursuivent sur l'autre section du pays voisin. Seuls deux corridors font exceptions à savoir le corridor Abidjan – Ouagadougou et Cotonou – Niger. Sur ceux-ci un recul des montant des prélèvements illicites est observé dans un Etat (Burkina Faso pour le premier corridor et Benin dans le second corridor cité) tandis que dans l'autre les sommes prélevées illicitement ont augmenté (Côte d'Ivoire et Niger pour respectivement le premier et le second corridor).

En dehors des deux cas cités ci-dessus, ailleurs sur l'ensemble du corridor, on enregistre soit une régression (Bamako - Dakar via Diboli et Bissau – Dakar) soit une augmentation (Abidjan – Bamako, et Bamako - Dakar via Moussala).

Avec 1 029 FCFA aux 100 km en moyenne par voyage, le corridor Cotonou – Niamey se distingue encore par sa meilleure performance. La situation s'est par contre dégradée par rapport au trimestre précédent et qui s'explique par l'ampleur de l'augmentation des prélèvements illicites sur la section nigérienne du corridor.

Comme au premier trimestre, les corridors qui relient Dakar sont les plus critiques. Le niveau des perceptions demeurent au-dessus de la moyenne communautaire sur les trois corridors concernés (Bamako – Dakar via Diboly, Bamako – Dakar via Moussala et Bissau – Dakar).

La comparaison du niveau des prélèvements illicites au cours du 2<sup>e</sup> trimestre 2019 avec celui de la même période en 2018, révèle des augmentations vertigineuses sur plus de la moitié des corridors, en particuliers sur ceux qui desservent la capitale sénégalaise. De légères améliorations ont été observées uniquement sur corridors Abidjan – Ouagadougou et Cotonou – Niamey.

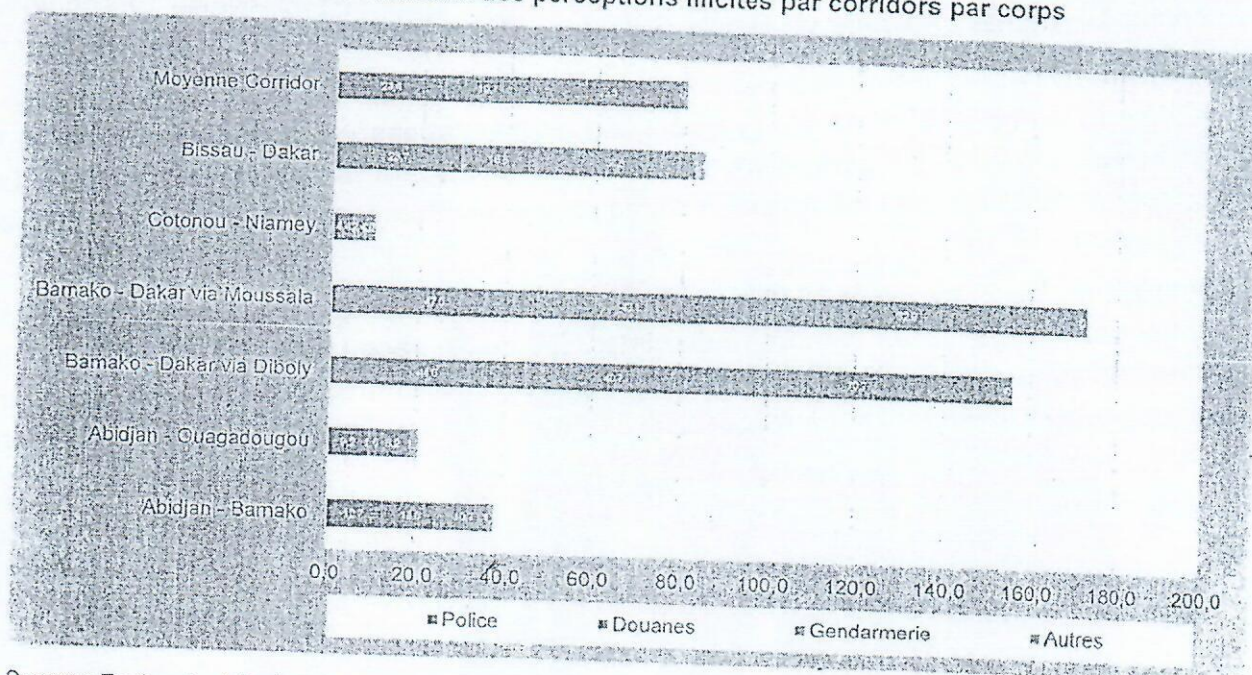
Globalement du 2<sup>e</sup> trimestre 2018 au 2<sup>e</sup> trimestre 2019, le montant moyen des perceptions illicites par voyage sur un corridor routier inter-Etat de l'espace UEMOA a été multiplié par quatre en passant 26 775 FCFA à 80 404 FCFA. Ce niveau global de dégradation est imputable principalement à l'ampleur des détériorations sur les corridors qui desservent Dakar.

Tableau 8. : Montants des perceptions illicites par corridor

| Corridors / Etats           |                                   | Police   | Douanes  | Gendarmerie | Autres | TOTAL    |
|-----------------------------|-----------------------------------|----------|----------|-------------|--------|----------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 5 262    | 4 703    | 5 401       | 1 349  | 16 715   |
|                             | Mali                              | 7 390    | 8 890    | 5 326       | 0      | 21 605   |
|                             | Total Abidjan - Bamako            | 12 651   | 13 593   | 10 727      | 1 349  | 38 320   |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 3 791    | 686      | 1 151       | 0      | 5 628    |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 5 430    | 919      | 7 035       | 1 651  | 15 035   |
|                             | Total Abidjan - Ouagadougou       | 9 221    | 1 605    | 8 186       | 1 651  | 20 663   |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                              | 17 848   | 15 348   | 23 628      | 0      | 56 823   |
|                             | Sénégal                           | 26 744   | 25 323   | 47 030      | 0      | 99 098   |
|                             | Total Bamako - Dakar via Diboly   | 44 591   | 40 671   | 70 659      | 0      | 155 921  |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                              | 18 988   | 15 918   | 46 212      | 0      | 81 118   |
|                             | Sénégal                           | 28 018   | 27 159   | 36 724      | 0      | 91 900   |
|                             | Total Bamako - Dakar via Moussala | 47 006   | 43 076   | 82 935      | 0      | 173 018  |
| Cotonou - Niamey            | Benin                             | 9        | 769      | 0           | 258    | 1 035    |
|                             | Niger                             | 4 437    | 1 634    | 2 664       | 9      | 8 743    |
|                             | Total Cotonou - Niamey            | 4 445    | 2 402    | 2 664       | 266    | 9 778    |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                     | 12 298   | 6 756    | 12 875      | 2 405  | 34 333   |
|                             | Sénégal                           | 16 429   | 10 024   | 23 940      | 0      | 50 393   |
|                             | Total Bissau - Dakar              | 28 726   | 16 780   | 36 815      | 2 405  | 84 726   |
| Moyenne Corridor            |                                   | 24 440,2 | 19 687,8 | 35 331,0    | 945,2  | 80 404,1 |

Source : Equipe de rédaction (montant en Franc FCA)

Graphique 5. : Illustration montants des perceptions illicites par corridors par corps



Source : Equipe de rédaction (montants millier de FCFA)

Tableau 9. : Montants des perceptions illicites aux 100 km

| Corridors / Etats           |                                          | Police         | Douanes        | Gendarmerie    | Autres      | Total          |
|-----------------------------|------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|----------------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                            | 741            | 662            | 761            | 190         | 2 354          |
|                             | Mali                                     | 1 593          | 1 916          | 1 148          | 0           | 4 656          |
|                             | <b>Total Abidjan - Bamako</b>            | <b>1 078</b>   | <b>1 158</b>   | <b>914</b>     | <b>115</b>  | <b>3 264</b>   |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                             | 733            | 133            | 223            | 0           | 1 089          |
|                             | Côte d'Ivoire                            | 728            | 123            | 943            | 221         | 2 015          |
|                             | <b>Total Abidjan - Ouagadougou</b>       | <b>730</b>     | <b>127</b>     | <b>648</b>     | <b>131</b>  | <b>1 636</b>   |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                                     | 2 550          | 2 193          | 3 375          | 0           | 8 118          |
|                             | Sénégal                                  | 3 921          | 3 713          | 6 896          | 0           | 14 530         |
|                             | <b>Total Bamako - Dakar via Diboly</b>   | <b>3 227</b>   | <b>2 943</b>   | <b>5 113</b>   | <b>0</b>    | <b>11 282</b>  |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                                     | 4 521          | 3 790          | 11 003         | 0           | 19 314         |
|                             | Sénégal                                  | 3 480          | 3 374          | 4 562          | 0           | 11 416         |
|                             | <b>Total Bamako - Dakar via Moussala</b> | <b>3 837</b>   | <b>3 516</b>   | <b>6 770</b>   | <b>0</b>    | <b>14 124</b>  |
| Cotonou - Niamey            | Benin                                    | 1              | 108            | 0              | 36          | 146            |
|                             | Niger                                    | 1 849          | 681            | 1 110          | 4           | 3 643          |
|                             | <b>Total Cotonou - Niamey</b>            | <b>468</b>     | <b>253</b>     | <b>280</b>     | <b>28</b>   | <b>1 029</b>   |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                            | 9 533          | 5 237          | 9 981          | 1 864       | 26 615         |
|                             | Sénégal                                  | 1 780          | 1 086          | 2 594          | 0           | 5 460          |
|                             | <b>Total Bissau - Dakar</b>              | <b>2 731</b>   | <b>1 595</b>   | <b>3 500</b>   | <b>229</b>  | <b>8 054</b>   |
| <b>Moyenne Corridor</b>     |                                          | <b>2 011,7</b> | <b>1 598,7</b> | <b>2 870,8</b> | <b>83,7</b> | <b>6 564,9</b> |

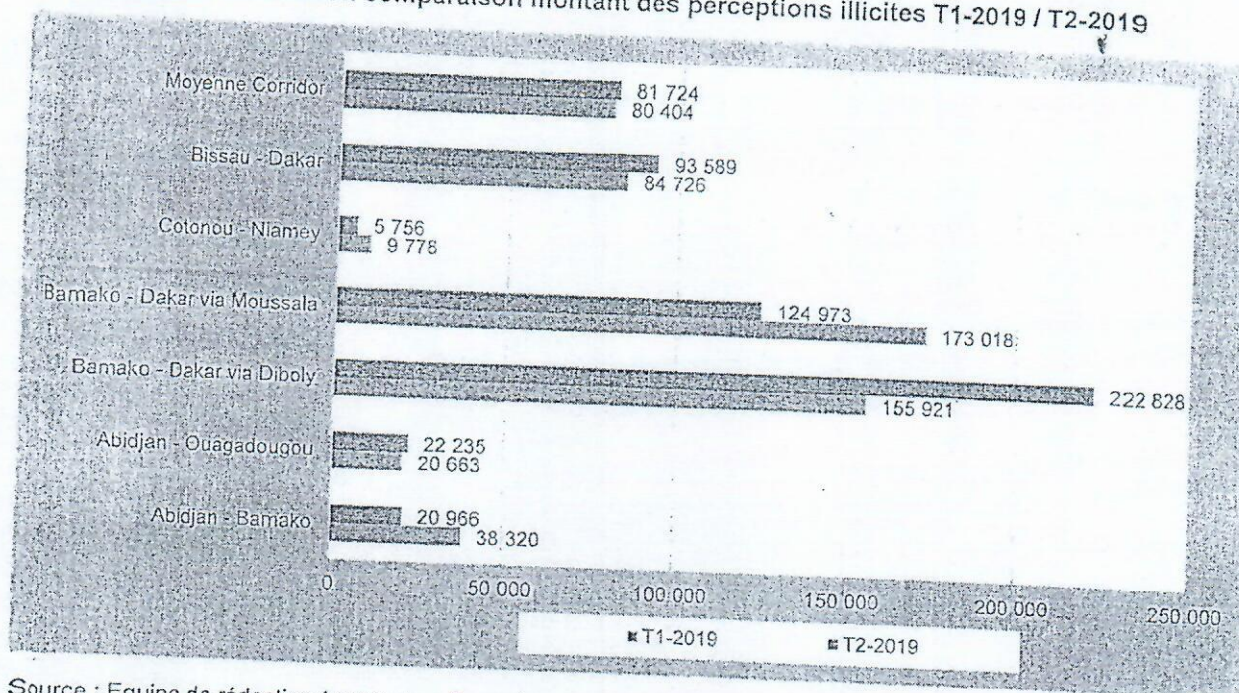
Source : Equipe de rédaction (montant en Franc FCA)

Tableau 10. : Comparaison montants des perceptions illicites T1-2019 / T2-2019

| Corridors / Etats           |                                          | T1-2019         | T2-2019         | Ecart          | % Ecart       |
|-----------------------------|------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|---------------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                            | 11 438          | 16 715          | 5 277          | 46%           |
|                             | Mali                                     | 9 528           | 21 605          | 12 077         | 127%          |
|                             | <b>Total Abidjan - Bamako</b>            | <b>20 966</b>   | <b>38 320</b>   | <b>17 353</b>  | <b>83%</b>    |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                             | 5 906           | 5 628           | -278           | -5%           |
|                             | Côte d'Ivoire                            | 16 330          | 15 035          | -1 295         | -8%           |
|                             | <b>Total Abidjan - Ouagadougou</b>       | <b>22 235</b>   | <b>20 663</b>   | <b>-1 573</b>  | <b>-7%</b>    |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                                     | 87 624          | 56 823          | -30 801        | -35%          |
|                             | Sénégal                                  | 135 204         | 99 098          | -36 106        | -27%          |
|                             | <b>Total Bamako - Dakar via Diboly</b>   | <b>222 828</b>  | <b>155 921</b>  | <b>-66 907</b> | <b>-30%</b>   |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                                     | 46 224          | 81 118          | 34 893         | 75%           |
|                             | Sénégal                                  | 78 748          | 91 900          | 13 152         | 17%           |
|                             | <b>Total Bamako - Dakar via Moussala</b> | <b>124 973</b>  | <b>173 018</b>  | <b>48 045</b>  | <b>38%</b>    |
| Cotonou - Niamey            | Benin                                    | 1 507           | 1 035           | -472           | -31%          |
|                             | Niger                                    | 4 249           | 8 743           | 4 494          | 106%          |
|                             | <b>Total Cotonou - Niamey</b>            | <b>5 756</b>    | <b>9 778</b>    | <b>4 022</b>   | <b>70%</b>    |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                            | 39 057          | 34 333          | -4 724         | -12%          |
|                             | Sénégal                                  | 54 531          | 50 393          | -4 138         | -8%           |
|                             | <b>Total Bissau - Dakar</b>              | <b>93 589</b>   | <b>84 726</b>   | <b>-8 862</b>  | <b>-9%</b>    |
| <b>Moyenne Corridor</b>     |                                          | <b>81 724,5</b> | <b>80 404,1</b> | <b>-1320,3</b> | <b>-1,62%</b> |

Source : Equipe de rédaction (montant en Franc FCA)

Graphique 6. : Illustration comparaison montant des perceptions illicites T1-2019 / T2-2019



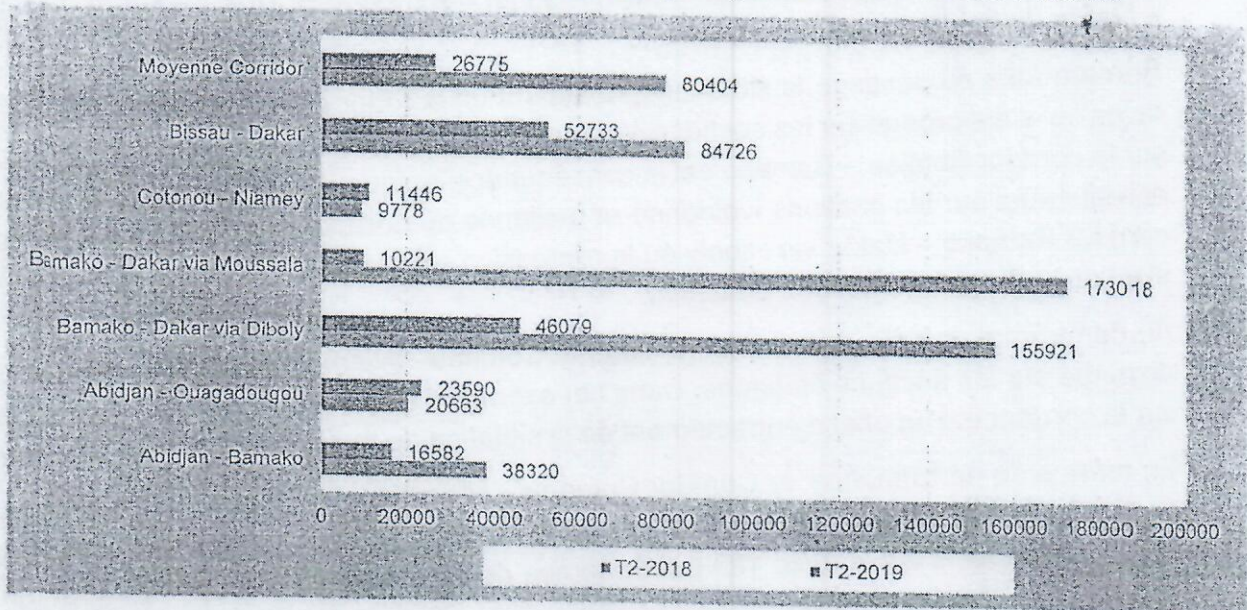
Source : Equipe de rédaction (montant en Franc FCA)

Tableau 11. : Comparaison montants des perceptions illicites T2-2018 / T2-2019

| Corridors / Etats           |                                   | T2-2018   | T2-2019   | Ecart   | % Ecart |
|-----------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------|---------|---------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 8 629     | 16 715    | 8 086   | 94%     |
|                             | Mali                              | 7 954     | 21 605    | 13 651  | 172%    |
|                             | Total Abidjan - Bamako            | 16 582    | 38 320    | 21 737  | 131%    |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 9 160     | 5 628     | -3 532  | -39%    |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 14 431    | 15 035    | 604     | 4%      |
|                             | Total Abidjan - Ouagadougou       | 23 590    | 20 663    | -2 928  | -12%    |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                              | 23 979    | 56 823    | 32 845  | 137%    |
|                             | Sénégal                           | 22 100    | 99 098    | 76 998  | 348%    |
|                             | Total Bamako - Dakar via Diboly   | 46 079    | 155 921   | 109 842 | 238%    |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                              | 5 000     | 81 118    | 76 118  | 1522%   |
|                             | Sénégal                           | 5 221     | 91 900    | 86 679  | 1660%   |
|                             | Total Bamako - Dakar via Moussala | 10 221    | 173 018   | 162 797 | 1593%   |
| Cotonou - Niamey            | Benin                             | 3 799     | 1 035     | -2 764  | -73%    |
|                             | Niger                             | 7 647     | 8 743     | 1 096   | 14%     |
|                             | Total Cotonou - Niamey            | 11 446    | 9 778     | -1 668  | -15%    |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                     | 28 427    | 34 333    | 5 907   | 21%     |
|                             | Sénégal                           | 24 307    | 50 393    | 26 086  | 107%    |
|                             | Total Bissau - Dakar              | 52 733    | 84 726    | 31 993  | 61%     |
| Moyenne Corridor            | 26 775,2                          | 80 404,14 | 53 628,95 | 200%    |         |

Source : Equipe de rédaction (montant en Franc FCA)

Graphique 7. : Illustration comparaison montant des perceptions illicites T2-2018 / T2-2019



Source : Equipe de rédaction (montant en Franc FCA)

### II.3. Temps de contrôle

#### II.3.1. Situation sur les territoires étatiques

Les données enregistrées au 2<sup>e</sup> trimestre 2019 présentent une situation mitigée sur les sections étatiques des corridors.

A l'instar des autres indicateurs, dans les Etats traversés par plusieurs corridors, on observe une diminution du temps moyen de contrôle par voyage sur certains et une augmentation sur d'autres. C'est le cas du Sénégal où ce temps de contrôle a connu une baisse sur les sections du pays des deux corridors qui relient Bamako et Dakar, alors que sur la section sénégalaise du corridor Bissau – Dakar, c'est une augmentation qui est notée.

Le phénomène observé au Sénégal est identique à celui constaté en Côte d'Ivoire et au Mali desservis également par plusieurs corridors.

Dans les autres Etats traversés par un seul corridor, il est noté une régression des temps de contrôles au Bénin (corridor Cotonou – Niamey), au Burkina Faso (Corridor Abidjan Ouagadougou) et une augmentation dans les autres Etats Guinée-Bissau (corridor Bissau – Dakar) et Niger (Corridor Cotonou – Niamey).

#### II.3.2. Situation par corridor

Le 2<sup>e</sup> trimestre 2019 est marqué par une régression du temps moyen de contrôle par voyage et par corridor sur l'ensemble du territoire communautaire par rapport au trimestre précédent.

Ce résultat cache toutefois deux tendances. Sur la moitié des corridors à savoir Abidjan – Ouagadougou, Bamako - Dakar via Diboly, Bamako - Dakar via Moussala, la tendance est

baissière. En revanche sur l'autre moitié, Abidjan – Bamako, Cotonou – Niamey et Bissau – Dakar, la tendance est à la hausse.

Remarquons au passage la situation globale sur un corridor est dans certains cas le reflet de ce qui s'est produit sur les sections étatiques. Ainsi l'augmentation du temps de contrôles sur le corridor Abidjan – Bamako est la conséquence logique des augmentations qui ont été enregistrées sur les sections ivoirienne et malienne du corridor. Il en est de même pour le corridor Bamako – Dakar via Diboly où la régression est la résultante de ce phénomène qui s'est produit sur les sections étatiques.

Au demeurant, sur d'autres corridors, comme Cotonou – Niamey le résultat global cache la disparité sur les sections étatiques. Dans cet exemple l'augmentation du temps de contrôle sur le corridor est un effet d'entraînement de la situation de la section nigérienne du corridor.

En termes de performance, le Corridor Cotonou – Niamey maintient sa lancée et se classe en tête avec 1,9 mn aux 100 km. A l'opposé, le corridor Bamako - Dakar via Moussala fait figure de mauvais élève avec 139 mn de temps de contrôles par voyage soit 11,3 mn aux 100 km.

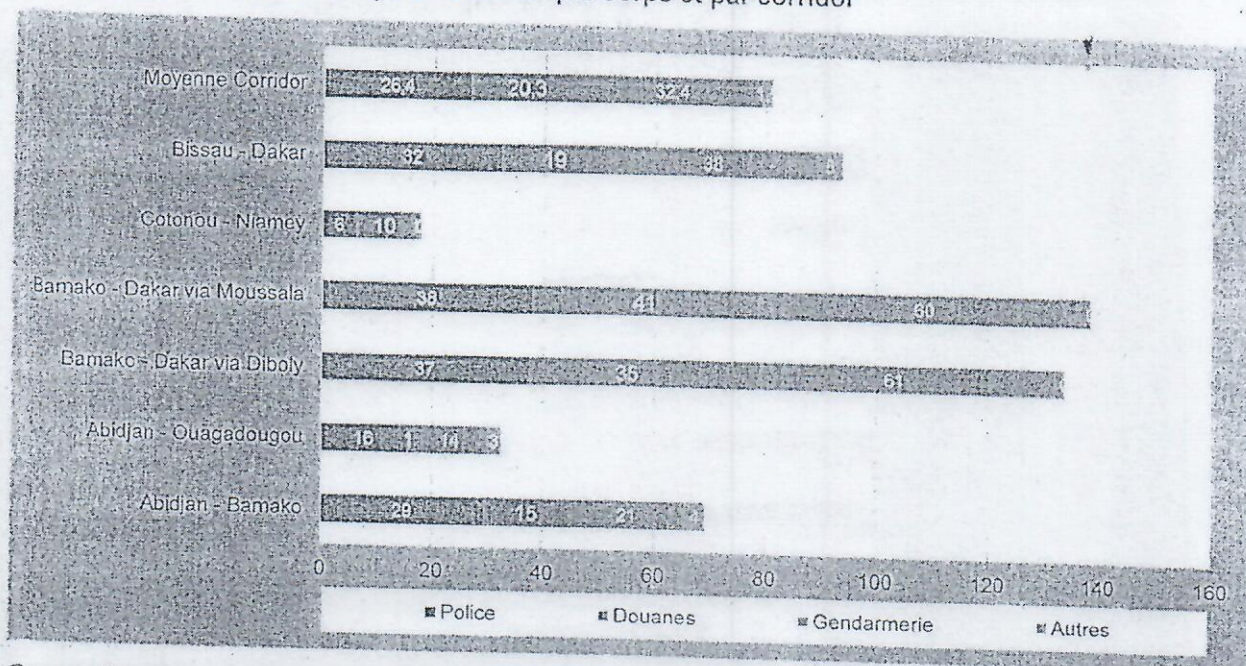
D'une année à une autre, la situation ne s'est guère améliorée, bien au contraire elle s'est significativement dégradée. En effet, au 2<sup>e</sup> trimestre 2018, sur les mêmes corridors, un usager consacrait environ 47 mn en moyenne de son temps de voyage aux contrôles routiers. Ce temps a augmenté en 2019, se situant à 81 mn, soit une augmentation de 71%.

Tableau 12. : Temps de contrôles sur les corridors

| Corridors / Etats           |                                          | Police      | Douanes     | Gendarmerie | Autres     | Total       |
|-----------------------------|------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                            | 10          | 7           | 10          | 4          | 31          |
|                             | Mali                                     | 19          | 9           | 10          | 0          | 38          |
|                             | <b>Total Abidjan - Bamako</b>            | <b>29</b>   | <b>16</b>   | <b>21</b>   | <b>4</b>   | <b>69</b>   |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                             | 6           | 0           | 2           | 0          | 8           |
|                             | Côte d'Ivoire                            | 9           | 0           | 12          | 3          | 24          |
|                             | <b>Total Abidjan - Ouagadougou</b>       | <b>16</b>   | <b>1</b>    | <b>14</b>   | <b>3</b>   | <b>32</b>   |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                                     | 16          | 12          | 22          | 0          | 50          |
|                             | Sénégal                                  | 22          | 23          | 39          | 0          | 84          |
|                             | <b>Total Bamako - Dakar via Diboly</b>   | <b>37</b>   | <b>35</b>   | <b>61</b>   | <b>0</b>   | <b>134</b>  |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                                     | 16          | 16          | 26          | 0          | 58          |
|                             | Sénégal                                  | 22          | 25          | 34          | 0          | 81          |
|                             | <b>Total Bamako - Dakar via Moussala</b> | <b>38</b>   | <b>41</b>   | <b>60</b>   | <b>0</b>   | <b>139</b>  |
| Cotonou - Niamey            | Benin                                    | 0           | 1           | 0           | 0          | 1           |
|                             | Niger                                    | 6           | 9           | 1           | 0          | 17          |
|                             | <b>Total Cotonou - Niamey</b>            | <b>6</b>    | <b>10</b>   | <b>1</b>    | <b>0</b>   | <b>18</b>   |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                            | 14          | 8           | 14          | 2          | 39          |
|                             | Sénégal                                  | 18          | 11          | 23          | 2          | 54          |
|                             | <b>Total Bissau - Dakar</b>              | <b>32</b>   | <b>19</b>   | <b>38</b>   | <b>5</b>   | <b>94</b>   |
| <b>Moyenne Corridor</b>     |                                          | <b>26,4</b> | <b>20,3</b> | <b>32,4</b> | <b>1,9</b> | <b>81,0</b> |

Source : Equipe de rédaction (temps en mn)

Graphique 8. : Illustration temps de contrôle par corps et par corridor



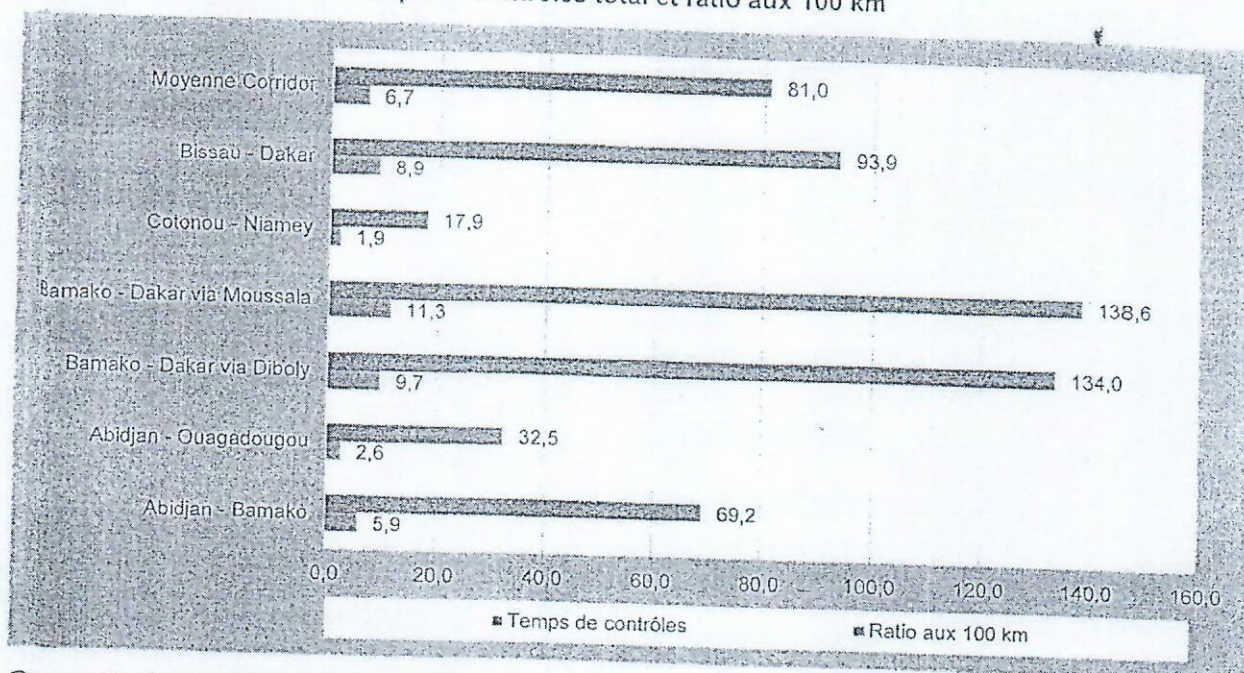
Source : Equipe de rédaction (temps en mn)

Tableau 13. : Temps contrôle aux 100 km par corps et par corridor

| Corridors / Etats           |                                   | Police | Douanes | Gendarmerie | Autres | Total |
|-----------------------------|-----------------------------------|--------|---------|-------------|--------|-------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 1,4    | 1,0     | 1,5         | 0,5    | 4,3   |
|                             | Mali                              | 4,2    | 1,8     | 2,2         | 0,0    | 8,3   |
|                             | Total Abidjan - Bamako            | 2,5    | 1,3     | 1,8         | 0,3    | 5,9   |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 1,2    | 0,1     | 0,3         | 0,0    | 1,6   |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 1,2    | 0,0     | 1,6         | 0,3    | 3,3   |
|                             | Total Abidjan - Ouagadougou       | 1,2    | 0,1     | 1,1         | 0,2    | 2,6   |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                              | 2,2    | 1,8     | 3,2         | 0,0    | 7,2   |
|                             | Sénégal                           | 3,2    | 3,4     | 5,7         | 0,0    | 12,3  |
|                             | Total Bamako - Dakar via Diboly   | 2,7    | 2,6     | 4,4         | 0,0    | 9,7   |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                              | 3,8    | 3,8     | 6,2         | 0,0    | 13,8  |
|                             | Sénégal                           | 2,7    | 3,1     | 4,2         | 0,0    | 10,0  |
|                             | Total Bamako - Dakar via Moussala | 3,1    | 3,3     | 4,9         | 0,0    | 11,3  |
| Cotonou - Niamey            | Benin                             | 0,0    | 0,1     | 0,0         | 0,1    | 0,2   |
|                             | Niger                             | 2,5    | 3,8     | 0,6         | 0,0    | 6,9   |
|                             | Total Cotonou - Niamey            | 0,6    | 1,1     | 0,1         | 0,0    | 1,9   |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                     | 11,1   | 6,5     | 11,1        | 1,8    | 30,5  |
|                             | Sénégal                           | 1,9    | 1,2     | 2,5         | 0,3    | 5,9   |
|                             | Total Bissau - Dakar              | 3,1    | 1,8     | 3,6         | 0,5    | 8,9   |
| Moyenne Corridor            |                                   | 2,2    | 1,7     | 2,6         | 0,2    | 6,7   |

Source : Equipe de rédaction (temps en mn)

Graphique 9. : Illustration temps de contrôles total et ratio aux 100 km



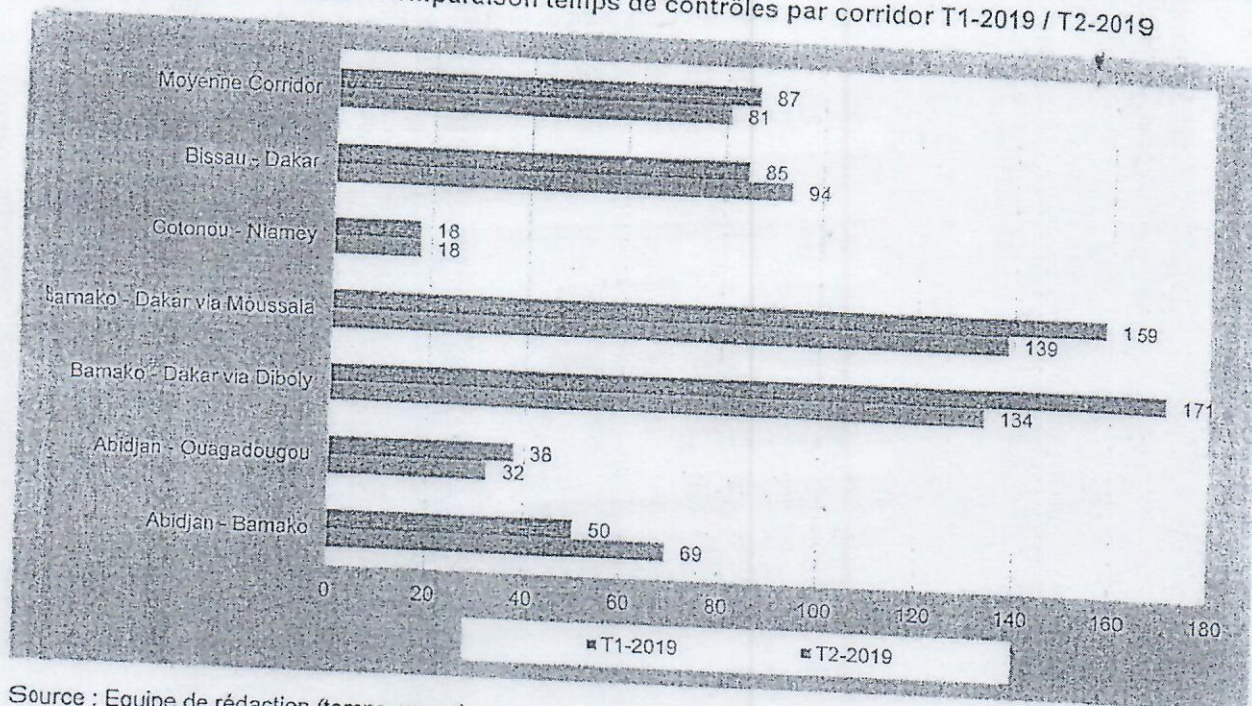
Source : Equipe de rédaction (temps en mn)

Tableau 14. : Comparaison temps de contrôles par corridor T1-2019 / T2-2019

| Corridors / Etats           |                                   | T1-2019 | T2-2019 | Ecart | % Ecart |
|-----------------------------|-----------------------------------|---------|---------|-------|---------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 24      | 31      | 7     | 27%     |
|                             | Mali                              | 26      | 38      | 12    | 48%     |
|                             | Total Abidjan - Bamako            | 50      | 69      | 19    | 37%     |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 11      | 8       | -3    | -27%    |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 27      | 24      | -2    | -9%     |
|                             | Total Abidjan - Ouagadougou       | 38      | 32      | -5    | -14%    |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                              | 76      | 50      | -25   | -34%    |
|                             | Sénégal                           | 96      | 84      | -12   | -12%    |
|                             | Total Bamako - Dakar via Diboly   | 171     | 134     | -37   | -22%    |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                              | 68      | 58      | -10   | -15%    |
|                             | Sénégal                           | 91      | 81      | -10   | -11%    |
|                             | Total Bamako - Dakar via Moussala | 159     | 139     | -20   | -13%    |
| Cotonou - Niamey            | Benin                             | 1,50    | 1,33    | -0,17 | -12%    |
|                             | Niger                             | 16,24   | 16,58   | 0,34  | 2%      |
|                             | Total Cotonou - Niamey            | 17,74   | 17,91   | 0,17  | 1%      |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                     | 35      | 39      | 5     | 14%     |
|                             | Sénégal                           | 50      | 54      | 4     | 8%      |
|                             | Total Bissau - Dakar              | 85      | 94      | 9     | 10%     |
| Moyenne Corridor            |                                   | 86,9    | 81,0    | -5,9  | -6,75%  |

Source : Equipe de rédaction (temps en mn)

Graphique 10. : Illustration Comparaison temps de contrôles par corridor T1-2019 / T2-2019



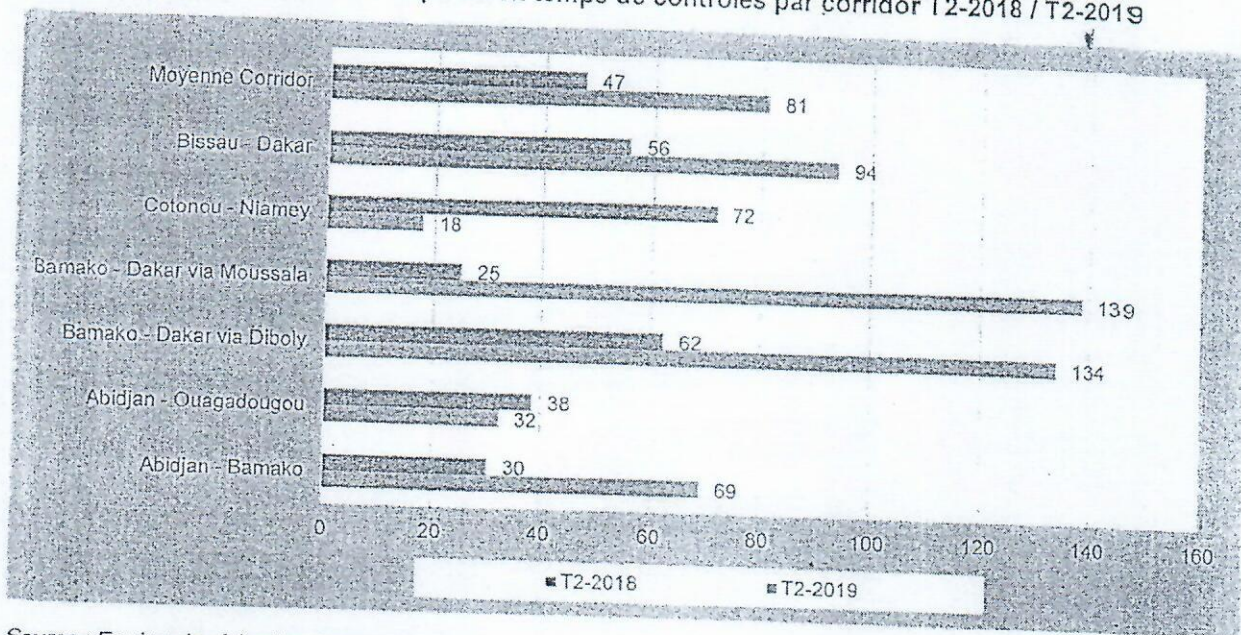
Source : Equipe de rédaction (temps en mn)

Tableau 15. : Comparaison temps de contrôles par corridor T2-2018 / T2-2019

| Corridors / Etats           |                                   | T2-2018 | T2-2019 | Ecart | % Ecart |
|-----------------------------|-----------------------------------|---------|---------|-------|---------|
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 15      | 31      | 16    | 102%    |
|                             | Mali                              | 15      | 38      | 23    | 152%    |
|                             | Total Abidjan - Bamako            | 30      | 69      | 39    | 127%    |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 13      | 8       | -5    | -37%    |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 26      | 24      | -1    | -5%     |
|                             | Total Abidjan - Ouagadougou       | 38      | 32      | -6    | -16%    |
| Bamako - Dakar via Diboly   | Mali                              | 29      | 50      | 21    | 74%     |
|                             | Sénégal                           | 33      | 84      | 50    | 151%    |
|                             | Total Bamako - Dakar via Diboly   | 62      | 134     | 72    | 115%    |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                              | 10      | 58      | ND    | ND      |
|                             | Sénégal                           | 15      | 81      | ND    | ND      |
|                             | Total Bamako - Dakar via Moussala | 25      | 139     | ND    | ND      |
| Cotonou - Niamey            | Benin                             | 32      | 1       | -30   | -96%    |
|                             | Niger                             | 40      | 17      | -24   | -59%    |
|                             | Total Cotonou - Niamey            | 72      | 18      | -54   | -75%    |
| Bissau - Dakar              | Guinée Bissau                     | 33      | 39      | 6     | 18%     |
|                             | Sénégal                           | 22      | 54      | 32    | 145%    |
|                             | Total Bissau - Dakar              | 56      | 94      | 38    | 69%     |
| Moyenne Corridor            | 47,3                              | 81      | 34      | 71%   |         |

Source : Equipe de rédaction (temps en mn)

**Graphique 11. : Illustration Comparaison temps de contrôles par corridor T2-2018 / T2-2019**



Source : Equipe de rédaction (temps en mn)

### III. RECOMMANDATIONS

Au regard de l'ampleur des pratiques anormales observées sur les corridors routiers inter-Etat, de l'espace UEMOA et de leur évolution, les recommandations suivantes sont faites dans le but de leur éradication, ou tout au moins leur atténuation :

➤ **A l'endroit des Etats**

Organiser des ateliers de dissémination des rapports de l'OPA afin d'attirer l'attention de l'opinion publique et des politiques sur les impacts des tracasseries routières sur les activités économiques ;

Organiser des campagnes de sensibilisation auprès des acteurs de la chaîne des transports sur la nécessité de la suppression des pratiques anormales ;

Adopter un mécanisme de répression et de sanction sur les cas avérés de pratiques anormales.

➤ **A l'endroit de la Commission de l'UEMOA**

Accentuer les plaidoyers auprès des Etats pour la prise de mesures efficaces et pérennes de lutttes contre les pratiques anormales

Organiser régulièrement des ateliers régionaux de disséminations des rapports de l'OPA, afin de partager les meilleures pratiques et les expériences nationales en matière de lutte contre les tracasseries routières

➤ **A l'endroit des groupements et associations professionnelles de transporteurs**

Initier de manière régulière au profit de leurs membres, des séances de formations, et les encourager à la professionnalisation de leurs activités ;

Sensibiliser les membres à l'adoption de comportements civiques sur les routes et aux respects des réglementations.

## **A. CONCLUSION**

Globalement, le recul des pratiques anormales observées au premier trimestre s'est poursuivi au deuxième trimestre. Le corridor Cotonou – Niamey maintient la cadence d'amélioration. De même que le Bénin où quasiment il n'existe plus de poste de contrôles sur le corridor en dehors de ceux institués par la réglementation communautaire à savoir au départ et à la traversée de la frontière.

Comme au trimestre précédent, les pratiques anormales se sont intensifiées ce trimestre également par rapport à la même période de l'année dernière. Au-delà des pratiques elles-mêmes, c'est l'ampleur de leurs intensifications qui inquiète.

Il est plus que nécessaire que la recherche de solutions pérennes pour l'éradication de ces pratiques nuisibles pour la performance des corridors routiers inter-Etats soit à l'Agenda des plus hautes autorités des Etats membres de l'espace UEMOA.

**ANNEXES**

- Annexe 1 : Synthèses des résultats
- Annexe 2 : Données brutes 2<sup>e</sup> trimestre 2019

1114 - 21

## Annexe 1. : Synthèses des résultats

Tableau 13. : Récapitulatif des indicateurs au 2<sup>e</sup> trimestre 2019

|                           | Corridor / Etats                | Nombre de postes de contrôles | Montants perceptions illicites (FCFA) | Temps de contrôle par (mn) |
|---------------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| Abidjan-Bamako            | Côte d'Ivoire                   | 14,0                          | 16 715                                | 31                         |
|                           | Mali                            | 9,0                           | 21 605                                | 38                         |
|                           | Total Abidjan-Bamako            | 22,9                          | 38 320                                | 69                         |
| Abidjan-Ouagadougou       | Burkina Faso                    | 3,9                           | 5 628                                 | 8                          |
|                           | Côte d'Ivoire                   | 15,7                          | 15 035                                | 24                         |
|                           | Total Abidjan-Ouagadougou       | 19,7                          | 20 663                                | 32                         |
| Bamako-Dakar via Diboli   | Mali                            | 9,1                           | 56 823                                | 50                         |
|                           | Sénégal                         | 16,9                          | 99 098                                | 84                         |
|                           | Total Bamako-Dakar via Diboli   | 26,0                          | 155 921                               | 134                        |
| Bamako-Dakar via Moussala | Mali                            | 8,3                           | 81 118                                | 58                         |
|                           | Sénégal                         | 13,0                          | 91 900                                | 81                         |
|                           | Total Bamako-Dakar via Moussala | 21,3                          | 173 018                               | 139                        |
| Cotonou-Niamey            | Bénin                           | 0,2                           | 1 035                                 | 1                          |
|                           | Niger                           | 2,7                           | 8 743                                 | 17                         |
|                           | Total Cotonou-Niamey            | 2,9                           | 9 778                                 | 18                         |
| Dakar-Bissau              | Guinée Bissau                   | 7,3                           | 34 333                                | 39                         |
|                           | Sénégal                         | 13,0                          | 50 393                                | 54                         |
|                           | Total Dakar-Bissau              | 20,2                          | 84 726                                | 94                         |
| Moyenne-corridor          |                                 | 18,8                          | 80 404                                | 81                         |

Source : Equipe de rédaction

Tableau 17. : Récapitulatif des ratios aux 100 km au 2<sup>e</sup> trimestre 2019

|                           | Corridor / Etats                | Nombre de postes de contrôles | Montants perceptions illicites (FCFA) | Temps de contrôle par poste (mn) |
|---------------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| Abidjan-Bamako            | Côte d'Ivoire                   | 2,0                           | 2 354                                 | 4,3                              |
|                           | Mali                            | 1,9                           | 4 656                                 | 8,3                              |
|                           | Total Abidjan-Bamako            | 2,0                           | 3 264                                 | 5,9                              |
| Abidjan-Ouagadougou       | Burkina Faso                    | 0,8                           | 1 089                                 | 1,6                              |
|                           | Côte d'Ivoire                   | 2,1                           | 2 015                                 | 3,3                              |
|                           | Total Abidjan-Ouagadougou       | 1,6                           | 1 636                                 | 2,6                              |
| Bamako-Dakar via Diboli   | Mali                            | 1,3                           | 8 118                                 | 7,2                              |
|                           | Sénégal                         | 2,5                           | 14 530                                | 12,3                             |
|                           | Total Bamako-Dakar via Diboli   | 1,9                           | 11 282                                | 9,7                              |
| Bamako-Dakar via Moussala | Mali                            | 2,0                           | 19 314                                | 13,8                             |
|                           | Sénégal                         | 1,6                           | 11 416                                | 10,0                             |
|                           | Total Bamako-Dakar via Moussala | 1,7                           | 14 124                                | 11,3                             |
| Cotonou-Niamey            | Bénin                           | 0,0                           | 146                                   | 0,2                              |
|                           | Niger                           | 1,1                           | 3 643                                 | 6,9                              |
|                           | Total Cotonou-Niamey            | 0,3                           | 1 029                                 | 1,9                              |
| Dakar-Bissau              | Guinée Bissau                   | 5,6                           | 26 615                                | 30,5                             |
|                           | Sénégal                         | 1,4                           | 5 460                                 | 5,9                              |
|                           | Total Dakar-Bissau              | 1,9                           | 8 054                                 | 8,9                              |
| Moyenne corridor          |                                 | 1,6                           | 6 565                                 | 6,7                              |

Source : Equipe de rédaction

116

Tableau 13. : Récapitulatif comparatif des indicateurs T1-2019 / T2-2019

| Corridor                    | Etats                             | Nombre de poste de contrôles |         | Montants Perception illicites (FCFA) |         | Temps de contrôle (mn) |           |         |         |           |
|-----------------------------|-----------------------------------|------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|------------------------|-----------|---------|---------|-----------|
|                             |                                   | T1-2019                      | T2-2019 | % Evolut.                            | T1-2019 | T2-2019                | % Evolut. | T1-2019 | T2-2019 | % Evolut. |
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 11,7                         | 14      | 19%                                  | 11 438  | 16 715                 | 46%       | 24,4    | 30,9    | 26,7%     |
|                             | Mali                              | 7,0                          | 9       | 29%                                  | 9 528   | 21 605                 | 127%      | 26,0    | 38,3    | 48%       |
|                             | Total Abidjan - Bamako            | 18,7                         | 23      | 23%                                  | 20 966  | 38 320                 | 83%       | 50,3    | 69,2    | 37%       |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 3,6                          | 4       | 8%                                   | 5 906   | 5 628                  | -5%       | 11,2    | 8,1     | -27%      |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 16,7                         | 16      | -6%                                  | 16 330  | 15 035                 | -8%       | 26,8    | 24,3    | -9%       |
|                             | Total Abidjan - Ouagadougou       | 20,3                         | 20      | -3%                                  | 22 235  | 20 663                 | -7%       | 38,0    | 32,5    | -14%      |
| Bamako-Dakar via Diboli     | Mali                              | 11,6                         | 9       | -22%                                 | 87 624  | 56 823                 | -35%      | 75,5    | 50,2    | -34%      |
|                             | Sénégal                           | 19,2                         | 17      | -12%                                 | 135 204 | 99 098                 | -27%      | 95,7    | 83,8    | -12%      |
|                             | Total Bamako-Dakar via Diboli     | 30,9                         | 26      | -16%                                 | 222 828 | 155 921                | -30%      | 171,3   | 134,0   | -22%      |
| Bamako - Dakar via Moussala | Mali                              | 9,9                          | 8       | -16%                                 | 46 224  | 81 118                 | 75%       | 68,0    | 58,1    | -15%      |
|                             | Sénégal                           | 21,6                         | 13      | -40%                                 | 78 748  | 91 900                 | 17%       | 91,0    | 80,5    | -11%      |
|                             | Total Bamako - Dakar via Moussala | 31,4                         | 21      | -32%                                 | 124 973 | 173 018                | 38%       | 158,9   | 138,6   | -13%      |
| Cotonou-Niamey              | Bénin                             | 0,3                          | 0       | -38%                                 | 1 507   | 1 035                  | -31%      | 1,5     | 1,3     | -12%      |
|                             | Niger                             | 2,9                          | 3       | -9%                                  | 4 249   | 8 743                  | 106%      | 16,2    | 16,6    | 2%        |
|                             | Total Cotonou-Niamey              | 3,2                          | 3       | -12%                                 | 5 756   | 9 778                  | 70%       | 17,7    | 17,9    | 1%        |
| Dakar - Bissau              | Guinée Bissau                     | 8,6                          | 7       | -15%                                 | 39 057  | 34 333                 | -12%      | 34,7    | 39,4    | 14%       |
|                             | Sénégal                           | 10,4                         | 13      | 24%                                  | 54 531  | 50 393                 | -8%       | 50,3    | 54,5    | 8%        |
|                             | Total Dakar - Bissau              | 19,0                         | 20      | 6%                                   | 93 589  | 84 726                 | -9%       | 85,0    | 93,9    | 10%       |
| Moyenne corridor            |                                   | 20,6                         | 19      | -9%                                  | 81 724  | 80 404                 | -2%       | 87      | 81      | -7%       |

Source : Equipe de rédaction

117-2019

Tableau 19 : Récapitulatif comparatif des indicateurs T2-2018 / T2-2019

| Corridor                    | Etats                             | Nombre de poste de contrôles |         | Montants Perception illicites (FCFA) |         | Temps de contrôle (mn) |           |         |         |           |
|-----------------------------|-----------------------------------|------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|------------------------|-----------|---------|---------|-----------|
|                             |                                   | T2-2018                      | T2-2019 | % Evolut.                            | T2-2018 | T2-2019                | % Evolut. | T2-2018 | T2-2019 | % Evolut. |
| Abidjan - Bamako            | Côte d'Ivoire                     | 8,4                          | 14      | 66%                                  | 8 629   | 16 715                 | 94%       | 15,3    | 30,9    | 101,9%    |
|                             | Mali                              | 4,9                          | 9       | 82%                                  | 7 954   | 21 605                 | 172%      | 15,2    | 38,3    | 152%      |
|                             | Total Abidjan- Bamako             | 13,4                         | 23      | 72%                                  | 16 582  | 38 320                 | 131%      | 30,5    | 69,2    | 127%      |
| Abidjan - Ouagadougou       | Burkina Faso                      | 5,7                          | 4       | -31%                                 | 9 160   | 5 628                  | -39%      | 12,9    | 8,1     | -37%      |
|                             | Côte d'Ivoire                     | 12,4                         | 16      | 27%                                  | 14 431  | 15 035                 | 4%        | 25,6    | 24,3    | -5%       |
| Bamako-Dakar via Diboli     | Total Abidjan - Ouagadougou       | 18,1                         | 20      | 8%                                   | 23 590  | 20 663                 | -12%      | 38,5    | 32,5    | -16%      |
|                             | Mali                              | 4,6                          | 9       | 98%                                  | 23 979  | 56 823                 | 137%      | 28,8    | 50,2    | 74%       |
|                             | Sénégal                           | 6,8                          | 17      | 148%                                 | 22 100  | 99 098                 | 348%      | 33,4    | 83,8    | 151%      |
| Bamako - Dakar via Moussala | Total Bamako-Dakar via Diboli     | 11,4                         | 26      | 128%                                 | 46 079  | 155 921                | 238%      | 62,2    | 134,0   | 115%      |
|                             | Mali                              | 1,2                          | 8       | 568%                                 | 5 000   | 81 118                 | 1522%     | 10,4    | 58,1    | ND        |
|                             | Sénégal                           | 1,9                          | 13      | 566%                                 | 5 221   | 91 900                 | 1660%     | 14,9    | 80,5    | ND        |
| Cotonou-Niamey              | Total Bamako - Dakar via Moussala | 3,2                          | 21      | 567%                                 | 10 221  | 173 018                | 1593%     | 25,2    | 138,6   | ND        |
|                             | Bénin                             | 2,0                          | 0       | -90%                                 | 3 799   | 1 035                  | -73%      | 31,6    | 1,3     | -98%      |
|                             | Niger                             | 4,2                          | 3       | -36%                                 | 7 647   | 8 743                  | 14%       | 40,1    | 16,6    | -59%      |
| Dakar - Bissau              | Total Cotonou-Niamey              | 6,2                          | 3       | -54%                                 | 11 446  | 9 178                  | -15%      | 71,7    | 17,9    | -75%      |
|                             | Guinée Bissau                     | 6,6                          | 7       | 10%                                  | 28 427  | 34 333                 | 21%       | 33,5    | 39,4    | 18%       |
|                             | Sénégal                           | 6,2                          | 13      | 109%                                 | 24 307  | 50 393                 | 107%      | 22,2    | 54,5    | 145%      |
| Moyenne corridor            | Total Dakar- Bissau               | 12,8                         | 20      | 58%                                  | 52 733  | 84 726                 | 61%       | 55,7    | 93,9    | 69%       |
|                             |                                   | 10,8                         | 19      | 74%                                  | 26 775  | 80 404                 | 200%      | 47      | 81,0    | 71%       |

Source : Equipe de rédaction

Annexe 2 : Données brutes 2<sup>e</sup> trimestre 2019Tableau 20 : Données brutes 2<sup>e</sup> trimestre 2019

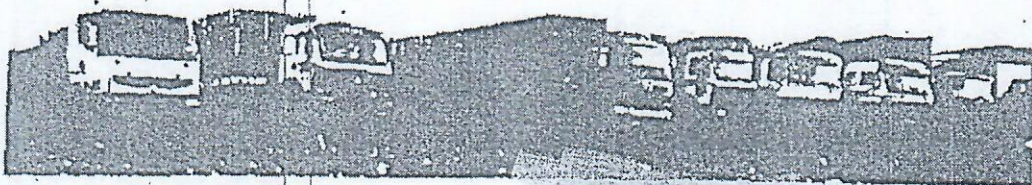
| Corridors / Etats              | Distance | Nombre de voyageurs          |        |       | Nombre de postes de contrôle  |       |           |                   |           |            | Montants perception illicites |       |        |                   |        |       | Temps de contrôle |        |       |        |       |  |
|--------------------------------|----------|------------------------------|--------|-------|-------------------------------|-------|-----------|-------------------|-----------|------------|-------------------------------|-------|--------|-------------------|--------|-------|-------------------|--------|-------|--------|-------|--|
|                                |          | Nombre de postes de contrôle |        |       | Montants perception illicites |       |           | Temps de contrôle |           |            | Montants perception illicites |       |        | Temps de contrôle |        |       |                   |        |       |        |       |  |
|                                |          | Pol.                         | Douane | Gend. | Autres                        | Total | Pol.      | Douane            | Gend.     | Autres     | Total                         | Pol.  | Douane | Gend.             | Autres | Total | Pol.              | Douane | Gend. | Autres | Total |  |
| Abidjan - Bamako               | 710      | 447                          | 74     | 451   | 231                           | 1 203 | 452 500   | 404 500           | 116 000   | 1 437 500  | 855                           | 589   | 896    | 315               | 2 655  | 855   | 589               | 896    | 315   | 2 655  |       |  |
|                                | 484      | 371                          | 162    | 237   | 0                             | 770   | 635 500   | 764 500           | 459 000   | 1 858 000  | 1 670                         | 733   | 883    | 0                 | 3 296  | 1 670 | 733               | 883    | 0     | 3 296  |       |  |
|                                | 1 174    | 818                          | 236    | 688   | 231                           | 1 973 | 1 088 000 | 1 169 000         | 922 500   | 3 295 500  | 2 525                         | 1 322 | 1 789  | 315               | 5 051  | 2 525 | 1 322             | 1 789  | 315   | 5 051  |       |  |
| Abidjan - Ouagadougou          | 517      | 218                          | 35     | 85    | 0                             | 338   | 326 000   | 59 000            | 99 000    | 484 000    | 532                           | 29    | 129    | 0                 | 700    | 532   | 29                | 129    | 0     | 700    |       |  |
|                                | 746      | 464                          | 51     | 582   | 246                           | 1 353 | 467 000   | 79 000            | 605 000   | 1 293 000  | 801                           | 29    | 1 043  | 219               | 2 092  | 801   | 29                | 1 043  | 219   | 2 092  |       |  |
|                                | 1 263    | 682                          | 86     | 677   | 246                           | 1 631 | 793 000   | 138 000           | 704 000   | 1 777 000  | 1 333                         | 68    | 1 172  | 219               | 2 792  | 1 333 | 68                | 1 172  | 219   | 2 792  |       |  |
| Bamako - Dakar via Diboly      | 700      | 266                          | 239    | 242   | 0                             | 747   | 1 463 500 | 1 258 500         | 1 937 500 | 4 659 500  | 1 683                         | 1 331 | 2 403  | 0                 | 5 417  | 1 683 | 1 331             | 2 403  | 0     | 5 417  |       |  |
|                                | 682      | 467                          | 522    | 395   | 0                             | 1 384 | 2 183 000 | 2 076 500         | 3 656 500 | 8 126 000  | 2 363                         | 2 483 | 4 195  | 0                 | 9 051  | 2 363 | 2 483             | 4 195  | 0     | 9 051  |       |  |
|                                | 1 382    | 733                          | 761    | 637   | 0                             | 2 131 | 3 656 500 | 3 335 000         | 5 794 000 | 12 785 500 | 4 046                         | 3 624 | 6 588  | 0                 | 14 468 | 4 046 | 3 624             | 6 588  | 0     | 14 468 |       |  |
| Bamako - Ouaga via Hérémankono | 420      | 268                          | 226    | 214   | 0                             | 708   | 1 614 000 | 1 353 000         | 3 928 000 | 6 895 000  | 1 488                         | 1 483 | 2 431  | 0                 | 5 402  | 1 488 | 1 483             | 2 431  | 0     | 5 402  |       |  |
|                                | 805      | 369                          | 427    | 306   | 0                             | 1 102 | 2 381 500 | 2 308 500         | 3 121 500 | 7 811 500  | 2 047                         | 2 295 | 3 148  | 0                 | 7 450  | 2 047 | 2 295             | 3 148  | 0     | 7 450  |       |  |
|                                | 1 225    | 637                          | 653    | 520   | 0                             | 1 810 | 3 995 500 | 3 661 500         | 7 049 500 | 14 706 500 | 3 535                         | 3 778 | 5 579  | 0                 | 12 892 | 3 535 | 3 778             | 5 579  | 0     | 12 892 |       |  |
| Bamako - Ouaga via Koury       | 592      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
|                                | 432      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
|                                | 934      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
| Bamako - Ouaga via Koury       | 488      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
|                                | 547      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
|                                | 1 035    | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
| Cotonou - Niamey               | 710      | 2                            | 30     | 0     | 13                            | 45    | 2 000     | 176 000           | 0         | 59 000     | 7                             | 213   | 0      | 84                | 304    | 7     | 213               | 0      | 84    | 304    |       |  |
|                                | 240      | 231                          | 301    | 75    | 2                             | 609   | 1 016 000 | 374 100           | 610 000   | 2 002 100  | 1 398                         | 2 072 | 320    | 7                 | 3 797  | 1 398 | 2 072             | 320    | 7     | 3 797  |       |  |
|                                | 950      | 233                          | 331    | 75    | 15                            | 654   | 1 018 000 | 550 100           | 610 000   | 2 239 100  | 1 405                         | 2 285 | 320    | 91                | 4 101  | 1 405 | 2 285             | 320    | 91    | 4 101  |       |  |
| Ouagadougou - Tema             | 176      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
|                                | 881      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
|                                | 1 057    | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
| Lomé - Ouagadougou             | 274      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
|                                | 646      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
|                                | 920      | 0                            | 0      | 0     | 0                             | 0     | 0         | 0                 | 0         | 0          | 0                             | 0     | 0      | 0                 | 0      | 0     | 0                 | 0      | 0     | 0      |       |  |
| Bissau - Dakar                 | 129      | 271                          | 170    | 168   | 0                             | 609   | 1 033 000 | 587 500           | 1 081 500 | 2 884 000  | 1 203                         | 707   | 1 199  | 199               | 3 308  | 1 203 | 707               | 1 199  | 199   | 3 308  |       |  |
|                                | 923      | 403                          | 364    | 324   | 0                             | 1 091 | 1 380 000 | 842 000           | 2 011 000 | 4 233 000  | 1 485                         | 920   | 1 962  | 199               | 4 576  | 1 485 | 920               | 1 962  | 199   | 4 576  |       |  |
|                                | 1 052    | 674                          | 534    | 492   | 0                             | 1 700 | 2 413 000 | 1 409 500         | 3 092 500 | 7 117 000  | 2 638                         | 1 627 | 3 161  | 398               | 7 884  | 2 638 | 1 627             | 3 161  | 398   | 7 884  |       |  |
| Total / Moyenne Corridor       | 10 992   | 378                          | 260    | 309   | 49                            | 996   | 1 296 400 | 1 028 310         | 1 817 250 | 52 100     | 1 554                         | 1 290 | 1 862  | 102               | 4 809  | 1 554 | 1 290             | 1 862  | 102   | 4 809  |       |  |

Source : Equipe de rédaction

**BORDERLESS** est une campagne de  
plaidoyer pour accroître le commerce en  
Afrique de l'Ouest.

**L'ALLIANCE BORDERLESS** est un  
partenariat conduit par le secteur privé.

Rejoignez l'Alliance et la dynamique de  
réduction des barrières qui entravent le  
commerce en Afrique de l'Ouest.



Observatoire des Pratiques Animales

MINISTÈRE DE L'ECONOMIE ET  
DES FINANCES

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES  
DU PREMIER MINISTRE, CHARGE  
DU BUDGET ET DU PORTEFEUILLE  
DE L'ETAT

Arrêté interministériel n° 0006 /MT/MEF/SEPMBPE du 16 AVR. 2018 portant fixation du prix de vente du Document Unique de Transport, en abrégé D.U.T

Le Ministre des Transports,

Le Ministre de l'Economie et des Finances,

Le Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé du Budget et du Portefeuille de l'Etat,

- Vu la Constitution ;
- Vu la loi n°2014-812 du 16 décembre 2014 d'orientation du Transport intérieur ;
- Vu le décret n°2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports, tel que modifié par le décret n°2015-18 du 14 janvier 2015 ;
- Vu le décret n°2015-270 du 22 avril 2015, instituant et réglementant l'utilisation du Document Unique de Transport routier de marchandises, en abrégé DUT ;
- Vu le décret n°2016-600 du 03 août 2016 portant organisation du Ministère de l'Economie et des Finances ;
- Vu le décret n°2016-864 du 03 novembre 2016 réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ;
- Vu le décret n°2016-869 du 03 novembre 2016 portant organisation du Ministère auprès du Premier Ministre, chargé du Budget et du Portefeuille de l'Etat ;
- Vu le décret n°2017-12 du 10 Janvier 2017 portant nomination du Premier Ministre ; Chef du Gouvernement tel que modifié par le décret n°2017-474 du 19 Juillet 2017 ;
- Vu le décret n°2017-14 du 11 Janvier 2017 portant nomination des Membres du Gouvernement tel que modifié par le décret n°2017-475 du 19 Juillet 2017 ;
- Vu le décret n°2017-45 du 25 janvier 2017 portant attribution des membres du Gouvernement, tel que modifié par le décret n°2017-596 du 27 septembre 2017,

A R R E T E N T :

Article 1 : Le prix de vente par l'Office Ivoirien des Chargeurs, du Document Unique de Transport, en abrégé D.U.T, est fixé à 2500 FCFA toutes taxes comprises.

Décret n°2015-270 du 22 avril 2015  
instituant et réglementant l'utilisation du Document Unique de  
Transport routier de marchandises, en abrégé DUT

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport conjoint du Ministre des Transports, du Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité, du Ministre auprès du Président de la République, chargé de la Défense, du Ministre auprès du Premier Ministre, chargé de l'Economie et des Finances et du Ministre auprès du Premier Ministre, chargé du Budget,

- Vu la Constitution ;
- Vu l'Acte Uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route adopté le 22 mars 2003 ;
- Vu la Convention portant réglementation des Transports Routiers Inter-Etats de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest, signée à Cotonou le 29 mai 1982 ;
- Vu la loi n° 63-526 du 26 décembre 1963 portant fixation des peines applicables en matière de contravention, et des textes pris pour son application ;
- Vu la loi n° 63-527 du 26 décembre 1963 portant fixation des peines applicables à certaines infractions commises en matière de police de la circulation routière ;
- Vu la loi n°2014-812 du 16 décembre 2014 d'orientation du Transport Intérieur;
- Vu le décret n°64-212 du 26 mai 1964 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation Publique ;
- Vu le décret n°2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports, tel que modifié par le décret n°2015-18 du 14 janvier 2015 ;
- Vu le décret n° 2012-1118 du 21 novembre 2012 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu le décret n° 2012-1119 du 22 novembre 2012 portant nomination des Membres du Gouvernement, tel que modifié par les décrets n° 2013-505 du 25 juillet 2013, n°2013-784, n°2013-785, n°2013-786 du 19 novembre 2013 et n° 2014-89 du 12 mars 2014 ;
- Vu le décret n° 2013-506 du 25 juillet 2013 portant attributions des Membres du Gouvernement tel que modifié par le décret n°2013-802 du 21 novembre 2013;

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU,

D E C R E T E :

Article 1: Il est institué un Document Unique de Transport routier de marchandises, en abrégé DUT.

Article 2: Le DUT est le seul document ayant cours en Côte d'Ivoire. Il est obligatoire pour tout transport routier de marchandises à l'intérieur et aux frontières de la Côte d'Ivoire. Il matérialise le contrat de transport routier de marchandises et établit la propriété des marchandises.

Le DUT est présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle routier intérieur ou aux frontières.

La forme et le contenu du DUT sont déterminés par arrêté du Ministre chargé du Transport routier.

Article 3 : Le DUT ne s'applique pas aux transports routiers spéciaux, notamment les messageries, les convois militaires ou les convois hors gabarit.

Le DUT ne s'applique pas non plus aux transports routiers nationaux suivants :

- le transport routier privé de marchandises dont le poids total en charge n'excède pas trois tonnes et demi ;
- le transport routier privé sur une distance inférieure ou égale à cinquante kilomètres, sauf en ce qui concerne les transports routiers au départ des dépôts d'hydrocarbures et des centres de collecte des produits agricoles.

Article 4 : Les activités d'édition et de distribution du DUT relèvent de la compétence du Ministre chargé du Transport routier, qui peut les concéder à un opérateur public ou privé, conformément au texte en vigueur.

Lorsqu'elles font l'objet de concession, les activités d'édition et de distribution du DUT sont régies par les stipulations conventionnelles auxquelles est annexé un cahier des charges.

Article 5: Le tarif du DUT est approuvé par arrêté conjoint du Ministre chargé du Transport routier, du Ministre chargé, de l'Economie et des Finances et du Ministre chargé du Budget. Le tarif du DUT prend en compte de droit de timbre perçu sur les contrats de transport, tel que prévu par la réglementation en vigueur.

Article 6: L'exercice de l'activité d'édition et de distributions du DUT n'est pas compatible avec celle d'auxiliaire de transport maritime, notamment de transitaire, d'armateur, d'avitailleur, de consignataire ou de manutentionnaire, ainsi qu'avec l'activité d'organisations socio-professionnelles du transport routier.

Article 7: Dans le cadre de l'exécution d'un contrat de Transport routier de marchandises, l'initiative de l'établissement du DUT, les coûts et frais y relatifs incombent au transporteur.

Le transporteur routier assume l'entière responsabilité des déclarations reportées sur le DUT.

Article 8 : Les infractions aux dispositions du présent décret constituent des contraventions de deuxième classe au sens de la réglementation en vigueur et sont punies comme telles. Les véhicules automobiles non munis du DUT feront l'objet d'immobilisation dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, jusqu'à la présentation ultérieure dudit document.

Article 9: Le présent décret abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment, le décret n°98-217 du 12 mai 1998 portant réglementation de l'utilisation de la lettre de voiture et de la feuille de route en matière de Transport routier de marchandises.

Article 10 : Le Ministre des Transports, le Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité, le Ministre auprès du Président de la République, chargé de la Défense, le Ministre auprès du Premier Ministre, chargé de l'Economie et des Finances et le Ministre auprès du Premier Ministre, chargé du Budget assurent, chacun en ce qui le concerne, l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 22 avril 2015

Alassane OUATTARA

Copie certifiée conforme à l'original  
Le Secrétaire Général du Gouvernement



*Sansan KAMBILE*  
Magistrat

N° 1500319

124 - - -

REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple -Un But- Une Foi  
\*\*\*\*\*

PROTOCOLE D'ACCORD

RELATIF A LA MISE EN CEUVRE DU PROJET D'AMENAGEMENT D'UN ESPACE DE  
30.000 M<sup>2</sup> AU PORT AUTONOME DE SAN PEDRO

ENTRE

Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI)  
Et  
Compagnie Malienne pour le Développement des Textiles (CMDT)

Mars 2018

Le présent Protocole d'Accord («PA»), en date du \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ 2018, est conclu entre :

Les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI), représentés par son Directeur pris en la personne de Monsieur Mahamadou DEMBELE, agissant au nom et pour le compte du Ministère des Transports et du Désenclavement (MTD), et faisant élection de domicile à Abidjan Vridi - zone portuaire BP 2739 Abidjan 01, et désignés sous le terme « EMACI »

D'une part,

Et

La Compagnie Malienne pour le Développement des Textiles), Société Anonyme d'Economie Mixte (CMDT SAEM) représentée par son Président Directeur Général, pris en la personne de Monsieur Baba BERTHE, dont le siège social est situé à Bozola, Avenue de la Marne BP 487 Bamako (République du Mali), responsable à l'égard du Maître d'Ouvrage pour les études, l'exécution et le parfait achèvement de toutes les obligations contractuelles, ci-après désignée par le terme « CMDT »

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

## CHAPITRE I : GENERALITES

### Article 1 : Objet du Protocole d'Accord

Le présent Protocole d'Accord a pour objet de définir les conditions du financement, de la réalisation de toutes les études et de l'exécution des travaux d'aménagement de la parcelle n° 80 A d'une superficie de 30.000 m<sup>2</sup> attribuée aux EMACI par le Port Autonome de San Pedro pour ses activités d'entreposage.

### Article 2 : Documents constitutifs du Protocole d'Accord

Les documents contractuels ci-après et tous les échanges liés au projet constituent les éléments du présent Protocole d'Accord.

- le contrat de réalisation des études, de contrôle et de suivi des travaux ;
- les contrats conclus avec les Entreprises chargées de l'exécution des travaux ;
- les rapports Avant-Projet Sommaire (APS) et Avant-Projet Détaillés (APD) des études techniques ;
- les plans architecturaux et les plans d'exécution du projet
- les devis quantitatifs et estimatifs

- le devis descriptifs et le Cahier des prescriptions Techniques Particulières des travaux
- les Procès-Verbaux de réceptions (Provisoire et Définitive) des travaux ;
- le contrat ferme de location des magasins et terre-pleins.

### Article 3 : Composantes du projet

#### 3.1. Description des composantes du projet

La CMDT s'engage, conformément aux exigences des EMACI, à financer et à faire exécuter les différentes composantes du projet énumérées ci-après:

- les études d'Avant-projet Sommaire (APS) et les études d'Avant-projet Détaillée (APD) (conception, notes de calcul, plans d'exécution détaillés, plan de gestion environnementale et sociale etc.);
- les travaux de construction des infrastructures et équipements prévus des magasins, terre-pleins et bureaux sur la parcelle n° 80 A de 30.000 m<sup>2</sup> attribuée aux EMACI dans le domaine portuaire par le Port Autonome de San Pedro ;
- la supervision de l'ensemble des travaux (contrôle technique, études géotechniques (Compactage) et contrôle de qualité des matériaux mis en œuvre, et le suivi des travaux, les différents essais de contrôle du béton Armé, et sur les Aciers effectués au cours des phases d'exécution des travaux, etc.).

#### 3.2. Consistance des travaux à réaliser

La consistance des travaux de chaque composante à exécuter dans le cadre du présent PA, est décrite ci-après :

- 1) Remblaiement en graveleux latéritique compacté à 95% de l'OPM sur l'espace de 30.000 m<sup>2</sup> ;
- 2) Construction de deux (2) magasins de 6000 m<sup>2</sup> chacun en deux (2) lots séparés
- 3) Aménagement des terre-pleins, des voies de circulation y compris tous les ouvrages d'assainissement ;
- 4) Mise en place d'une bache à eau de 300 m<sup>3</sup> d'un RIA et un pont Bascule avec pèse essieux pouvant supporter un tonnage approprié ;
- 5) Construction et équipement d'un bâtiment R+1 pour les bureaux de l'administration EMACI et du personnel de l'exploitant ;
- 6) Construction d'une aire de repos ;
- 7) Construction des toilettes extérieures aux magasins ;

- 8) Aménagement des parkings pour les camions poids lourds et les voitures particulières ;
- 9) Installation du réseau d'électricité extérieur et des lampadaires pour l'éclairage du parking ;
- 10) Travaux liés à la protection de l'environnement ;
- 11) Tous autres travaux jugés nécessaires, suivant les règles de l'art.

#### Article 4 : Passation des marchés

- La CMDT s'engage à lancer un Appel d'Offres, soit un Appel d'Offres ouvert ou restreint.
- Les EMACI sont le Représentant dûment mandaté par le Maître de l'Ouvrage, (Ministère des Transports et du Désenclavement : MTD) pour le représenter à toutes les phases de l'Appel d'Offres du présent projet en tant que membre de la Commission d'Ouverture et d'Attribution des marchés (Ouverture des plis, analyse des offres et attribution des marchés).
- Une Entreprise ne peut être attributaire que d'un (1) seul lot.
- Un compte rendu sera fait au Ministère des Transports et du Désenclavement (MTD) par les EMACI après délibération de la Commission des marchés.

#### Article 5 : Coût du projet

Le coût du projet, objet du présent PA est de 5,944 milliards de francs CFA, toutes taxes comprises. Ce montant est reparti comme suit :

- études, contrôle et suivi d'exécution des travaux : xxxx FCFA ;
- travaux d'infrastructures et d'équipements pour un forfait de xxx FCFA.

### CHAPITRE II : EXECUTION DU PROJET

#### Article 6 : Délai d'exécution du projet

Le délai global d'exécution de ce projet est fixé à dix-huit (18) mois, dont douze (12) mois pour les travaux à compter de la date de notification de l'ordre de service de démarrage du projet et six (6) mois pour les travaux annexes.

En cas de retard important dans l'exécution des travaux il sera appliqué une pénalité de 1/1000<sup>ème</sup> par jour de retard, sans aucune mise en demeure préalable. Le montant de la pénalité ne peut excéder dix pour cent (10%) du montant hors taxe du marché.

En cas de retard dans l'exécution des travaux, les EMACI prendront contact avec la CMDT pour une solution en vue du parfait achèvement des travaux.

Le volume des travaux en augmentation ou en diminution, nécessitant un avenant, pourra être conclu, de commun accord, entre les deux (2) parties avant exécution.

#### Article 7 : Paiement des travaux

Les décomptes établis par les Entreprises chargées de l'exécution des travaux seront soumis aux EMACI pour avis avant paiement ;

#### Article 8 : Spécifications et normes techniques

Les études et l'exécution des travaux du présent projet doivent être conformes aux spécifications, normes, prescriptions et procédures indiquées dans le Cahier des Prescriptions Techniques (CPT) adopté par les deux (2) parties.

Le Bureau de contrôle Technique pour la garantie décennale sera désigné par les deux (2) parties en vue du suivi de l'exécution des travaux

Les spécifications, normes techniques et procédures doivent être conformes à celles en vigueur en République de Côte d'Ivoire.

#### Article 9 : Documents à fournir par la CMDT

La CMDT s'engage à soumettre à l'avis des EMACI les documents ci-après :

- Études techniques d'exécution et plans d'exécution détaillés, y compris :
  - ✓ l'étude d'Impact Environnemental et Social (EIES) avec le quitus environnemental délivré par un organisme agréé ;
  - ✓ les études de déplacements et/ou de protection des réseaux des impactés par le projet ;
  - ✓ le rapport des études géotechniques effectuées sur le site ;
  - ✓ les différents rapports du Bureau de Contrôle Technique chargé du contrôle et du suivi et de l'exécution des travaux ;
- les devis descriptif et estimatif des travaux et fournitures, avec un sous-détail des prix pour les différents corps d'état et chapitres ;
- Une copie de la garantie de bonne exécution des travaux ;
- les rapports mensuels et trimestriels conformément au planning des travaux préétablis, qui seront transmis périodiquement aux EMACI ;
- le rapport final d'exécution, élaboré et transmis aux EMACI après la réception provisoire, y compris les plans de récolement de l'ensemble des ouvrages et installations réalisés sur la parcelle.
- Une copie de l'assurance décennale après la réception définitive des travaux.

Tous les documents et matériels à fournir par l'Entrepreneur devront être conformes au Cahier des Prescriptions Techniques (CPT) de l'ensemble des

phases d'études, d'exécution des travaux, des réceptions provisoire et définitive même pendant la période de garantie des ouvrages.

#### Article 10 : Mise à disposition du site

Les EMACI s'engagent à mettre à la disposition de la CMDT l'emprise telle qu'elle leur a été attribuée par le Port Autonome de San Pedro en vue de la réalisation des travaux et les installations provisoires du chantier.

#### Article 11 : Contrôle et suivi des travaux

Les EMACI et le Port Autonome de San Pedro seront représentés sur le chantier. Les frais y afférents seront pris par le budget alloué à l'exécution du présent projet. Les entreprises chargées de la réalisation des travaux mettront à leur disposition des bureaux fonctionnels pour toute la durée des travaux.

Les réunions hebdomadaires et mensuelles de chantier seront organisées sur le site des travaux.

### CHAPITRE III : RECEPTIONS DES TRAVAUX

#### Article 12 : Réceptions provisoire et définitive

La CMDT doit informer par écrit les EMACI et le Port Autonome de San Pedro des dates probables de fin des travaux pour procéder aux différentes réceptions (provisoire et définitive) des travaux au moins une semaine à l'avance.

La réception définitive des travaux sera prononcée dans les douze (12) mois à compter de la date de la réception provisoire.

#### Article 13 : Entretien des bâtiments et maintenance des équipements

L'entretien des bâtiments et la maintenance des équipements, sont à la charge des EMACI après la réception définitive des travaux.

### CHAPITRE IV : REMBOURSEMENT DU FINANCEMENT

#### Article 14 : Redevances d'usage des magasins et terre-pleins

Les infrastructures réalisées dans le cadre du présent projet seront exploitées par les EMACI.

La CMDT bénéficiera de l'exclusivité sur les magasins et terre-pleins pour l'entreposage de son coton, pendant une durée qui n'excédera pas dix (10) ans.

L'occupation de toutes les installations par la CMDT est facturée par les EMACI conformément aux taux des redevances de location des magasins et terre-pleins en vigueur aux EMACI.

La présente convention de location des magasins et terre-pleins lie les EMACI et la CMDT à compter de la date de sa signature. Pendant toute sa durée, les EMACI

ne pourront en aucun cas louer une partie à un tiers sans l'aval préalable de la CMDT et vice versa.

Les redevances de la location des ouvrages pourront faire l'objet d'une révision par rapport à l'augmentation des redevances domaniales versées au Port Autonome de SAN PEDRO ou toutes autres charges justifiées.

Les EMACI informeront la CMDT avant toute application.

Le montant de la convention d'occupation des magasins et terre-pleins servira à rembourser directement la CMDT et au règlement des charges courantes.

Article 15 Règlement des différends

Si un différend survient entre les EMACI et la CMDT sous une forme quelconque, les deux parties devront se rencontrer pour régler leur différend à l'amiable.

Le cas échéant, le litige sera soumis à la juridiction Malienne compétente par la partie la plus diligente ou celle qui se sentira lésée.

Article 16 : Paiement de la Dette par anticipation

Les EMACI peuvent anticiper le paiement du montant de la dette à la CMDT sans aucune pénalité.

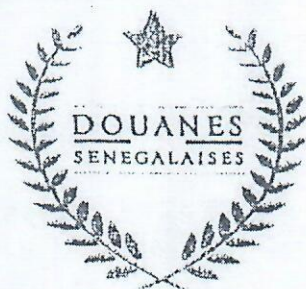
Abidjan, le .....2018

Pour les EMACI  
Le Directeur,

Pour la CMDT  
Le Président Directeur Général,

Mahamadou DEMBELE

Raba BERTHE



**RAPPORT FINAL DE LA 10<sup>ème</sup> RENCONTRE BILATERALE ENTRE  
LES ADMINISTRATIONS DES DOUANES DU SENEGAL ET DU MALI**

Tenue le 19 décembre 2018  
à l'Hôtel Radisson Blu  
Dakar.

*[Handwritten signature]*

Le 19 décembre 2018, s'est tenue à Dakar, au Sénégal, la 10<sup>ème</sup> rencontre bilatérale entre les Administrations des Douanes du Sénégal et du Mali, à l'Hôtel Radisson Blu.

La réunion a été co-présidée par Monsieur Oumar DIALLO, Directeur général des Douanes du Sénégal et de Monsieur Mahamet DOUCARA, Directeur général des Douanes du Mali. Elle a été précédée de la réunion du Comité des Experts des deux Administrations qui s'est tenue les 17 et 18 décembre 2018, à Dakar.

La liste de présence est jointe en annexe du présent rapport.

## **I. CEREMONIE D'OUVERTURE**

La cérémonie d'ouverture, placée sous la Présidence du Directeur de Cabinet de Monsieur le Ministre de l'Economie, des Finances et du Plan empêché, a été ponctuée par les discours du Directeur général des Douanes du Sénégal et du Directeur général des Douanes du Mali.

Le Directeur général des Douanes du Sénégal, dans son allocution, a souhaité la bienvenue à son frère et collègue, le Directeur général des Douanes du Mali. Il a adressé ses mots de remerciements à la délégation malienne pour avoir répondu à son invitation à cette importante rencontre. Il a, en outre, rappelé l'impérieuse nécessité de mutualiser les efforts par un partage continu d'expériences et de bonnes pratiques conformément à la volonté des autorités des deux pays.

Le Directeur général des Douanes du Mali, a, dans son discours, exprimé ses mots de remerciements au Directeur général des Douanes du Sénégal et ses collaborateurs pour la qualité de l'accueil et la tenue de cette importante rencontre. Il a transmis à la partie sénégalaise, les salutations fraternelles des plus hautes autorités du Gouvernement et du peuple malien. Il a invité les deux parties à procéder à un diagnostic exhaustif de la coopération pour identifier les difficultés communes en vue d'aboutir à des solutions concertées.

Dans son discours, le Directeur de Cabinet du Ministre de l'Economie, des Finances et du Plan, a souhaité, au nom du Gouvernement, une chaleureuse bienvenue à la délégation malienne en terre sénégalaise. Il a magnifié l'excellence des rapports de la coopération entre les deux peuples. Il a, en outre, invité les deux administrations à faire preuve de solidarité et de complémentarité pour faciliter davantage les échanges, avant de déclarer ouverts les travaux de la 10<sup>ème</sup> rencontre bilatérale.

## II. MISE EN PLACE DU BUREAU

Le Bureau ci-après a été mis en place :

**Co-presidents:** - Oumar DIALLO;

- Mahamet DOUCARA.

**Rapporteurs :**

Pour le Sénégal : - Babacar Ngom MBAYE;

- Mouhamed NIANG.

Pour le Mali : - Ibrahim Ag ASSALAT;

- Seydou KAYANTAO.

## III. EXAMEN DES POINTS INSCRITS A L'ORDRE DU JOUR

La 10<sup>ème</sup> rencontre bilatérale a été précédée par la réunion des experts qui a porté sur les points ci-après :

1. la revue des recommandations de la 9<sup>ème</sup> rencontre bilatérale ;
2. l'état d'avancement des initiatives en matière d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers entre les deux pays ;
3. les importations d'hydrocarbures du Mali à partir du Sénégal ;
4. l'opérationnalisation du poste de contrôle juxtaposé de Moussala et les procédures y applicables ;
5. l'amélioration des conditions du trafic au niveau du point de passage de Diboli et de Kidira, et l'aménagement d'aires de stationnement de gros porteurs ;
6. le prélèvement appliqué par le Sénégal sur les opérations de consignation d'hydrocarbures destinées au Mali.
7. questions diverses :
  - 7.1 cas des marchandises en transit vers le Mali, ayant fait l'objet de mise en dépôt et proposées à la vente aux enchères ;
  - 7.2 mutualisation des dispositifs de lutte contre la drogue sur le corridor.
8. la date et le lieu de la prochaine réunion du comité de suivi ;

9. la date et le lieu de la 10<sup>ème</sup> rencontre bilatérale.

### **1. La revue des recommandations de la 9<sup>ème</sup> rencontre bilatérale**

La réunion a passé en revue les recommandations formulées lors de la 9<sup>ème</sup> rencontre bilatérale.

❖ **Sur le point relatif aux échanges d'informations et de renseignements portant sur les déclarations de réexportation, de transit et d'exportation tous les six (6) mois :**

la réunion a reconnu un début d'exécution de cette recommandation. Cependant, depuis plus d'un an les échanges d'informations n'ont pas été effectués.

Après les discussions, la rencontre a invité les points focaux à poursuivre les efforts déjà entrepris, en vue d'améliorer le flux des échanges d'informations et de renseignements entre les deux Administrations.

La rencontre a recommandé de ramener la périodicité des échanges de renseignements de six (6) à trois (3) mois.

❖ **Sur le point relatif à la poursuite des efforts de réduction des frais d'escorte et de la formalisation de leur baisse déjà accordée :**

la réunion a été informée de la signature d'un arrêté consacrant la baisse effective des frais d'escorte.

La partie sénégalaise a informé la réunion que, dans la pratique chaque convoi de dix (10) camions, supporte trois (03) frais, au lieu de dix (10). Toutefois, cette baisse semble être captée par les intermédiaires chargés de ces opérations. Cette formule engendre des retards dus au temps nécessaire pour procéder au groupage des cargaisons. A cet effet, il a été suggéré de fixer un forfait par camion.

La rencontre a invité la partie sénégalaise à communiquer à la partie malienne, les dispositions prises pour la formalisation de la baisse avant la fin du premier trimestre 2019.

❖ **Sur le point relatif à la tenue de la réunion tripartite (Gambie, Mali et Sénégal) à l'invitation du Mali :**

cette recommandation est restée en l'état depuis sa formulation. La partie malienne s'est engagée à tenir la rencontre, après la bilatérale prévue avec la Gambie en 2019.

❖ **Sur le point relatif à la revue du cadre juridique et institutionnel des Entrepôts du Sénégal au Mali (ENSEMA) :**

cette recommandation n'a pas été exécutée. La rencontre a recommandé que le Comité de suivi se saisisse de la question à l'effet de la porter auprès des autorités pour la saisine de la Grande commission mixte de Coopération entre les deux pays.

❖ **Sur le point relatif à la disponibilité, sur les sites Web, des deux administrations, des dispositions communautaires sur l'origine :**

cette recommandation est réalisée. Toutefois, la rencontre invite les deux Administrations à publier sur leur site web, outre les textes communautaires sur l'origine, la liste des entreprises et des produits agréés à la taxation préférentielle communautaire.

**Sur le point relatif à la définition des modalités pratiques d'ouverture des frontières 24h/24h :**

il a été constaté un début d'exécution de cette recommandation. En effet, les bureaux sont ouverts de 07 heures 30 minutes à 20 heures pour des raisons liées aux contraintes techniques et matérielles (éclairage public, routes impraticables, insécurité notamment). La rencontre invite les deux bureaux frontaliers à prendre les dispositions pratiques pour étendre ces horaires à 22 heures lorsque le trafic l'exige.

❖ **Sur le point relatif à l'opérationnalisation du poste de contrôles juxtaposé de Moussala :**

ayant constaté l'arrêt des travaux sur le chantier, la rencontre invite la partie sénégalaise à saisir la Commission de l'UEMOA dans les délais les meilleurs pour s'enquérir de l'état d'avancement du projet.

❖ **Sur le point relatif à la mutualisation des moyens de suivi électronique des marchandises en transit :**

la rencontre a renvoyé la question au Sous-comité informatique afin d'affiner la réflexion en vue de la mutualisation des moyens de suivi électronique des marchandises en transit, ainsi que de l'interconnexion des deux systèmes.

❖ **Sur le point relatif à l'intégration des standards du Programme d'Appui au Commerce et à l'Intégration Régionale (PACIR) dans la réalisation de l'interconnexion des deux systèmes informatiques douaniers :**

la rencontre invite le sous-comité informatique à définir notamment les références techniques, le budget et le chronogramme du projet d'interconnexion lors de sa prochaine rencontre prévue courant premier trimestre 2019.

❖ **Sur le point relatif à l'accès l'accès au système GAINDE pour le suivi des marchandises en transit vers le Mali par la Représentation des Douanes du Mali au Sénégal :**

la Représentation malienne est invitée à se rapprocher de la Direction des Systèmes informatiques douaniers pour les besoins du paramétrage à des fins de consultation.

❖ **Sur le point relatif à la sensibilisation des acteurs concernés par les implications de l'entrée en vigueur du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 :**

la rencontre a recommandé aux deux administrations de s'approprier le Règlement et de prendre les dispositions utiles pour mettre en œuvre les aspects douaniers y afférents.

❖ **Sur le point relatif au cadre de concertation semestriel à instituer entre les Directeurs régionaux de Kayes (Mali) et du Sud-Est (Sénégal) :**

cette recommandation n'est pas encore réalisée. Cependant, les deux Directeurs régionaux ont convenu de se rencontrer à Kayes dans la 1<sup>ère</sup> quinzaine du mois de février 2019.

❖ **Sur le point relatif à l'encadrement des dépotages en impliquant la Représentation malienne dans le respect des gabarits :**

cette recommandation est exécutée. Toutefois, la partie malienne a soulevé une préoccupation relative aux coûts très élevés pratiqués par les compagnies maritimes. Elle a suggéré, à cet effet, l'implication de la Direction générale du Port autonome de Dakar pour un allègement des coûts.

La partie sénégalaise a souhaité que la question de la rationalisation des coûts soit abordée avec d'autres instances telles que le Cadre de Concertation Douanes-Port autonome de Dakar et le Conseil présidentiel sur l'Investissement, dans le cadre de la mise en œuvre du « Doing-business ».

❖ **Sur le point relatif à la tenue régulière des réunions du Comité de suivi des recommandations :**

cette recommandation a été exécutée étant entendu que la rencontre a constaté la tenue régulière des réunions du Comité de suivi.

❖ **Sur le point relatif à la tenue de la réunion du sous-comité informatique :**

cette recommandation a connu un début d'exécution. A ce sujet, la rencontre a recommandé la tenue d'une réunion du Sous-comité au courant du premier trimestre 2019, aux fins d'examen des points relatifs à l'interconnexion, au E-transit, entre autres.

**2. Les importations d'hydrocarbures du Mali à partir du Sénégal et les prélèvements sur les opérations d'avitaillement et de consignation d'hydrocarbures.**

la réunion a assisté à une présentation sur l'organisation, le fonctionnement du Bureau des Douanes de Dakar-Pétroles et la procédure applicable aux opérations d'importation et de réexportation d'hydrocarbures.

Au cours des débats, la partie malienne, après avoir félicité la partie sénégalaise de l'accompagnement par les facilitations accordées, a soulevé les problèmes sécuritaires notés au parking des camions citernes de Mbao. Elle a souhaité que ces véhicules puissent également stationner au niveau du site de Sandiara.

Elle a, en outre, relevé des préoccupations relatives au prélèvement de 10 francs par kilogramme net applicable aux produits pétroliers admis sous le régime de la consignation et destinés au Mali. La partie sénégalaise a apporté des éclaircissements sur le champ d'application du prélèvement. A ce titre, la réunion suggère à la partie malienne d'évaluer les surcoûts engendrés par cette mesure en vue d'une meilleure prise en charge de cette préoccupation.

**3. Sur le point relatif à l'opérationnalisation du poste de contrôles juxtaposé de Moussala et les procédures y applicables :**

il a été constaté que les travaux du poste de contrôles juxtaposé de Moussala sont à l'arrêt depuis six (6) mois. Il a été rappelé la nécessité de saisir les autorités communautaires à cet effet. Cependant, dans une approche prospective, la rencontre a recommandé d'organiser une réunion entre les deux Administrations pour s'accorder sur les procédures et modalités opérationnelles de fonctionnement dudit poste.

**4. L'amélioration des conditions de trafic au niveau du point de passage de Diboli et Kidira, et l'aménagement d'aires de stationnement de gros porteurs.**

la partie sénégalaise a soulevé les problèmes sur l'axe Kidira-Diboli du fait de la désorganisation et de l'exiguïté de l'aire de stationnement de Kidira à un moment où cet axe enregistre un volume important de trafic. Elle a souligné l'urgence

d'aménager cette aire de stationnement ou de l'agrandir, à défaut de la déménager. Elle a également relevé la nécessité d'instaurer un système de communication et d'alerte entre les forces de sécurité pour éviter les embouteillages au niveau du pont de Diboli-Kidira.

La partie malienne a affirmé que les difficultés sont ressenties des deux côtés. Des solutions ont été dégagées et ont abouti à l'aménagement, en cours, de sept (7) hectares d'aire de stationnement à Diboli, dont l'achèvement des travaux est prévu en fin janvier 2019. Elle a, en outre, rassuré qu'il y a des travaux en cours pour le relèvement du niveau de la route.

Par ailleurs, la livraison du nouveau pont de Kayes est prévue en 2021.

#### **5. L'état d'avancement des initiatives en matière d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers entre les deux pays.**

Les deux parties ont constaté le défaut d'avancement du projet sur l'interconnexion. Toutefois, il a été noté que le projet ALISA-PACIR de la CEDEAO englobe ce volet d'interconnexion.

Cependant, la réunion a suggéré d'explorer, dans le cadre bilatéral, les voies et moyens pour réaliser l'interconnexion entre les deux pays. Elle a aussi recommandé de faire un plaidoyer auprès des autorités politiques pour acquérir le financement. En attendant, les services Informatiques des deux pays sont invités à échanger des informations notamment sur le manifeste et les déclarations de transit. Elle a proposé l'utilisation de l'application E-transit qui pourrait être une solution pour l'intégration des systèmes.

#### **6. Les questions diverses.**

##### **❖ Le cas des marchandises destinées en transit vers le Mali, mises en dépôt pour la vente aux enchères.**

la réunion a invité la partie sénégalaise à informer la Représentation malienne à l'occasion des ventes concernant lesdites marchandises.

##### **❖ La mutualisation des dispositifs de lutte contre la drogue sur le corridor.**

les deux Administrations se sont engagées à renforcer le cadre de concertation entre la Direction régionale de Kayes et la Direction régionale du Sud-Est afin de contenir les risques de trafic de stupéfiants.

Dans l'optique d'envisager des opérations coordonnées aux frontières, les deux parties ont suggéré la relecture du protocole d'accord d'assistance mutuelle administrative en vue de son adaptation au contexte de facilitation et de sécurisation des échanges.

**7. La date de la prochaine rencontre bilatérale**

La prochaine rencontre bilatérale est prévue en 2021, à Bamako.

**8. La réunion du Comité de suivi**

9. La prochaine réunion du Comité de suivi est prévue en 2020, à Bamako.

**III. CEREMONIE DE CLOTURE**

Après la motion de remerciements formulée par la partie malienne, le Directeur général des Douanes du Sénégal et le Directeur général des Douanes du Mali ont insisté sur l'impérieuse nécessité d'interagir et de définir des procédures rapides et efficaces à même d'impacter nos économies respectives. Ils ont engagé les Experts à s'atteler à mettre en œuvre toutes les recommandations issues des travaux. Pour terminer, les deux autorités douanières ont salué la qualité du travail accompli par les Experts.

**Fait à Dakar, le 19 décembre 2018 en deux exemplaires originaux en langue française signés par les parties, les deux faisant également foi.**

Pour la partie sénégalaise

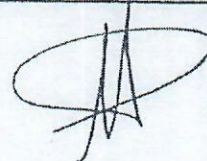
Oumar DIALLO



Directeur général des Douanes  
du Sénégal

Pour la partie malienne

Mahamet DOUCARA



Directeur général des Douanes  
du Mali

## ANNEXES :

### RECOMMANDATIONS NOUVELLES

1. Poursuivre les efforts déjà entrepris, en vue d'améliorer le flux des échanges d'informations et de renseignements entre les deux Administrations et de ramener la périodicité des échanges de renseignements de six (6) mois à trois (3) mois.
2. Instruire la partie sénégalaise à réfléchir sur la proposition de la partie malienne consistant à déterminer un montant forfaitaire à payer au titre des frais d'escorte par camion courant premier trimestre 2019.
3. Se saisir de la question relative à la révision du cadre juridique et institutionnel des ENSEMA à l'effet de la porter auprès des autorités pour la saisine de la Grande commission mixte.
4. Publier sur le site web des deux Administrations, outre les textes communautaires sur l'origine, la liste des entreprises et des produits agréés à la taxation préférentielle communautaire.
5. Prendre les dispositions pratiques pour étendre les horaires de fermeture à 22 heures des Bureaux de Kidira et Kayes lorsque le trafic l'exige.
6. Saisir la Commission de l'UEMOA dans les délais les meilleurs pour s'enquérir du projet de construction du poste de contrôles juxtaposé de Moussala.
7. Affiner la réflexion sur la mutualisation des moyens de suivi électronique des marchandises en transit ainsi que l'interconnexion des systèmes informatiques douaniers.
8. S'approprier le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 et prendre les dispositions utiles pour mettre en œuvre les aspects douaniers y afférents.

9. Tenir courant du premier trimestre 2019 une rencontre du Sous-comité informatique aux fins d'examen des points relatifs à l'interconnexion, au e-transit, entre autres et définir les références techniques, le budget et le chronogramme du projet d'interconnexion.
10. Organiser une rencontre entre les deux Administrations pour s'accorder sur les procédures et modalités opérationnelles de fonctionnement du poste de contrôles juxtaposé de Moussala.
11. Explorer, dans le cadre bilatéral, les voies et moyens pour réaliser l'interconnexion entre les deux pays et faire le plaidoyer auprès des autorités politiques pour acquérir le financement.
12. Informer la Représentation malienne à l'occasion des ventes aux enchères des marchandises destinées au transit vers le Mali ayant fait l'objet de mis en dépôt.
13. Procéder à la relecture du protocole d'accord d'assistance mutuelle administrative entre les deux Administration.

CONVENTION

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE GUINEE

RELATIVE AUX ECHANGES COMERCIAUX DANS LE SOUS-SECTEUR  
DES HYDROCARBURES LIQUIDES ET GAZEUX

Le Gouvernement de la République du Mali, d'une part,

Le Gouvernement de la République de Guinée, d'autre part,

Ci-après dénommés conjointement « les parties » et singulièrement « la partie »,

- Considérant le Protocole d'Accord de Coopération Guinée-Mali conclu le 18 mars 1983 à Conakry ;
- Considérant la volonté des deux Chefs d'Etat d'initier un processus de coopération large et soutenu en matière d'énergie visant à développer le sous-secteur des hydrocarbures liquides et gazeux ;
- Reconnaisant la nécessité d'entreprendre le processus d'intégration conformément aux principes de coopération, de complémentarité, de solidarité, du respect de la souveraineté et de l'autodétermination des peuples, ainsi que leur droit à gérer l'exploitation de leurs ressources naturelles nouvelles et renouvelable pour le développement de leurs peuples ;

**SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :**

**ARTICLE 1 : objet**

La présente convention a pour objet de mettre en place un cadre de coopération et d'échanges dans le sous-secteur des hydrocarbures liquides et gazeux.

**ARTICLE 2 : Exécution**

Aux fins de la mise en œuvre de la présente Convention, les Parties s'engagent à mettre en place une commission chargée de l'étude et du suivi des échanges dans le sous-secteur des hydrocarbures liquides et gazeux entre la République du Mali et la République de Guinée.

La création de cette commission doit intervenir dans un délai de trois (03) mois, à compter de la date de signature de la présente Convention.

**ARTICLE 3 : Engagement des Parties**

**Section 3.1. Engagements de la partie malienne**

L'Etat du Mali s'engage à :

- acheter et faire transiter par la Guinée un volume annuel de produits pétroliers. Ce volume est communiqué à la Partie guinéenne le premier mois de l'année au plus tard ;
- procéder à des commandes groupées avec la Partie guinéenne, si nécessaire ;
- participer à la constitution du capital social des futures sociétés guinéennes de stockage et de raffinage.

### Section 3.2. Engagements de la Partie guinéenne

L'Etat de la Guinée s'engage à :

- accepter la participation du Mali au capital social des futures sociétés de stockage et de raffinage dans lesquelles l'Etat guinéen est également actionnaire ;
- faciliter l'achat et le transit des produits pétroliers à destination du Mali ;
- autoriser la Partie malienne à réaliser les infrastructures de stockage des produits pétroliers au besoin.

### ARTICLE 4 : Disposition finales

#### Section 4.1 : Règlement des différends

Tout différend né de l'interprétation ou de la mise en œuvre de la présente Convention, sera réglé à l'amiable et par voie diplomatique entre les Parties.

#### Section 4.2 : Amendement ou modification

La présente Convention peut être amendée ou modifiée à tout moment par consentement mutuel des parties.

#### Section 4.3 Dénonciation

L'une ou l'autre Partie peut dénoncer la présente Convention après notification écrite à l'autre Partie au moins trente(30) jours avant la date annoncée pour résiliation.

Tous les programmes convenus par les Parties dont l'exécution est en cours à la date de dénonciation sont maintenus jusqu'à leur achèvement.

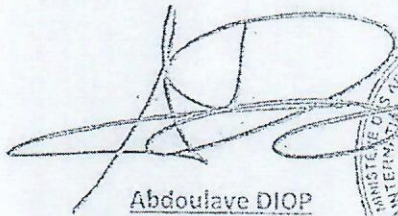
#### Section 4.4 : Entrée en vigueur

La Présente Convention entre en vigueur à sa date de signature pour une durée de cinq (05) ans. Elle est renouvelable par tacite reconduction à

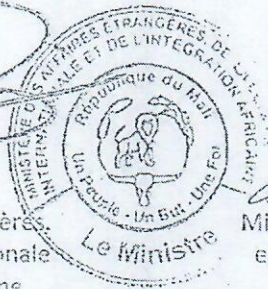
moins que l'une des Parties ne notifie à l'autre son intention de la dénoncer  
en vertu des dispositions de la section 4.3.

Fait à Conakry le 17 octobre 2016 en deux exemplaires en langue  
française.

Pour le Gouvernement  
de la République du Mali



Abdoulave DIOP  
Ministre des Affaires Etrangères,  
de la Coopération Internationale  
et de l'Intégration Africaine



Pour le Gouvernement  
de la République de Guinée



Madame Makajé CAMARA  
Ministre des Affaires Etrangères  
et des Guinéens de l'Étranger



Le Gouvernement de la République du Mali, d'une part,

Et

Le Gouvernement de la République de Guinée, d'autre part,

En-après dénommés conjointement « les parties » et singulièrement « la partie »,

- Considérant le Protocole d'Accord de Coopération Guinée-Mali conclu le 18 mars 1983 à Conakry ;
- Considérant la volonté des deux Chefs d'Etat d'initier un processus de coopération large et soutenu en matière d'énergie visant à développer le sous-secteur des hydrocarbures liquides et gazeux ;
- Reconnaissant la nécessité d'entreprendre le processus d'intégration conformément aux principes de coopération, de complémentarité, de solidarité, du respect de la souveraineté et de l'autodétermination des peuples, ainsi que leur droit à gérer l'exploitation de leurs ressources naturelles nouvelles et renouvelable pour le développement de leurs peuples ;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : objet

La présente convention a pour objet de mettre en place un cadre de coopération et d'échanges dans le sous-secteur des hydrocarbures liquides et gazeux.

ARTICLE 2 : Exécution

Aux fins de la mise en œuvre de la présente Convention, les Parties s'engagent à mettre en place une commission chargée de l'étude et du suivi des échanges dans le sous-secteur des hydrocarbures liquides et gazeux entre la République du Mali et la République de Guinée.

La création de cette commission doit intervenir dans un délai de trois (03) mois, à compter de la date de signature de la présente Convention.

ARTICLE 3 : Engagement des Parties

Section 3.1. Engagements de la partie malienne

L'Etat du Mali s'engage à :

- acheter et faire transiter par la Guinée un volume annuel de produits pétroliers. Ce volume est communiqué à la Partie guinéenne le premier mois de l'année au plus tard ;
- procéder à des commandes groupées avec la Partie guinéenne, si nécessaire ;
- participer à la constitution du capital social des futures sociétés guinéennes de stockage et de raffinage.

### Section 3.2. Engagements de la Partie guinéenne

L'Etat de la Guinée s'engage à :

- accepter la participation du Mali au capital social des futures sociétés de stockage et de raffinage dans lesquelles l'Etat guinéen est également actionnaire ;
- faciliter l'achat et le transit des produits pétroliers à destination du Mali ;
- autoriser la Partie malienne à réaliser les infrastructures de stockage des produits pétroliers au besoin.

### ARTICLE 4 : Disposition finales

#### Section 4.1 : Règlement des différends

Tout différend né de l'interprétation ou de la mise en œuvre de la présente Convention, sera réglé à l'amiable et par voie diplomatique entre les Parties.

#### Section 4.2 : Amendement ou modification

La présente Convention peut être amendée ou modifiée à tout moment par consentement mutuel des parties.

#### Section 4.3 Dénonciation

L'une ou l'autre Partie peut dénoncer la présente Convention après notification écrite à l'autre Partie au moins trente(30) jours avant la date annoncée pour résiliation.

Tous les programmes convenus par les Parties dont l'exécution est en cours à la date de dénonciation sont maintenus jusqu'à leur achèvement.

#### Section 4.4 : Entrée en vigueur

La Présente Convention entre en vigueur à sa date de signature pour une durée de cinq (05) ans. Elle est renouvelable par tacite reconduction à

moins que l'une des Parties ne notifie à l'autre son intention de la dénoncer  
en vertu des dispositions de la section 4.3.

Fait à CONAKRY le 12 octobre 2011 en deux exemplaires en langue  
française.

Pour le Gouvernement  
de la République du Mali

  
Abdoulaye DIOP  
Ministre des Affaires Étrangères,  
de la Coopération Internationale  
et de l'Intégration Africaine



Pour le Gouvernement  
de la République de Guinée

  
Madame Makalé CAMARA  
Le Ministre  
Ministre des Affaires Étrangères  
et des Guinéens de l'Étranger



