



REPUBLIQUE DU MALI

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement

**PROJET D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS DU MALI
(10 ACP MLI 02/20 963)**

**ETUDE D'ACTUALISATION
DE LA REGLEMENTATION REGISSANT LA PROFESSION
DE TRANSPORTEUR ROUTIER ET LES CONDITIONS
D'ACCES**

RAPPORT FINAL



NOVEMBRE 20014

ETUDE D'ACTUALISATION DE LA REGLEMENTATION REGISSANT LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER ET LES CONDITIONS D'ACCES

RAPPORT FINAL

Sommaire

ABREVIATIONS.....	5
RESUME.....	6
CONTEXTE.....	10
INTRODUCTION.....	21
<u>CHAPITRE I : GENERALITES.....</u>	23
1.1. OBJECTIF DE L'ETUDE.....	23
1.2. DEROULEMENT DE LA MISSION.....	23
<u>CHAPITRE II. ETAT DES LIEUX.....</u>	29
2.1. Le réseau routier.....	29
2.2. Le cadre réglementaire des transports routiers.....	30
2.3. Les services de transport routier.....	32
2.4. Le fonctionnement du secteur.....	35
<u>CHAPITRE III. ORGANISATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS.....</u>	39
3.1. Le marché des transports routiers.....	39
3.2. Les Acteurs	45
3.2.1. La prédominance de l'informel.....	45
3.2.2. L'ampleur du transport pour compte propre.....	46
3.3. La gestion du secteur.....	47
3.3.1. Les acteurs publics.....	47
3.3.2. Les acteurs privés.....	50
3.4. La législation actuelle	52

3.4.1. Une législation confuse.....	52
3.4.2. Une réglementation inadaptée et non appliquée.....	56
<u>CHAPITRE IV. BESOIN D'UNE RELECTURE DE LA REGLEMENTATION.....</u>	57
4.1. Les constats.....	57
4.1.1. Les lacunes des textes existants.....	57
4.1.2. L'effondrement de la compétitivité du secteur et de l'efficacité des opérateurs.....	58
<u>CHAPITRE V. PROPOSITIONS</u>	60
5.1. L'instrument juridique.....	61
5.2. Le nouveau cadre réglementaire.....	62
5.2.1. Le champ d'application.....	62
5.2.2. Les conditions d'accès à la profession et à l'exercice de l'activité....	63
5.2.3. Des types, catégories et classes de licences de transport.....	68
5.2.4. Les conditions d'obtention de la licence de transport.....	70
5.2.5. Définition d'un cadre réglementaire pour le transport pour compte propre.....	72
5.2.6. Du Registre des Transporteurs routiers.....	74
5.2.7. Des conditions d'exploitation.....	75
5.2.8. Des dispositions dérogatoires.....	77
5.2.9. Des infractions et des sanctions.....	77
<u>CHAPITRE VI. LES PROJETS DE DECRET.....</u>	80
6.1. Le projet de décret fixant la réglementation de la profession de transporteur routier et les conditions d'accès.....	80
6.2. Le décret portant création du Conseil national des Transports.....	94
<u>CHAPITRE VII. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE TRANSITION...101</u>	

7.1. Les mesures d'accompagnement.....	101
7.2. Les mesures de transition.....	102
<u>CHAPITRE VIII. LES RECOMMANDATIONS</u>	103
<u>ANNEXES</u>	104
<u>ANNEXE 1. TABLEAU DES DOCUMENTS NECESSAIRES A L'EXERCICE DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER</u>	
<u>ANNEXE2. LOI N°00-43 DU 06 JUIN 2000 REGISSANT LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER AU MALI</u>	
<u>ANNEXE 3. DECRET N°00-503/P-RM DU 16 OCTOBRE 2000 FIXANT LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI N° 00-43 du 06 juin 2000</u>	
<u>ANNEXE 4. ARRÊTE N°02-1267/MICT-SG DU 06 JUIN 2002 FIXANT LES MODALITES DE DELIVRANCE DE L'ATTESTATION DE LA CAPACITE PROFESSIONNELLE</u>	
<u>ANNEXE 5. ARRÊTE N° 02-1268/MICT-SG DU 06 JUIN 2002 FIXANT LES MODALITES D'EXERCICE DES ACTIVITES DE TRANSPORTEUR ROUTIER</u>	
<u>ANNEXE 6. DECRET N°2014-0000/PRES/PM/MIDT/MEF/MATSI/MICA PORTANT FIXATION DES CATEGORIES DE TRANSPORTS ROUTIERS ET DES CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER AU BURKINA FASO</u>	
<u>ANNEXE 7. ARRÊTE N°03.02.1999-000702 PORTANT AGREMENT POUR L'EXERCICE DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER AU SENEGAL</u>	
<u>ANNEXE 8. LISTE DES PERSONNES RENCONTREES</u>	
<u>ANNEXE 9. TERMES DE REFERENCE DE L'ETUDE</u>	

ABREVIATIONS

ANASER	Agence Nationale de Sécurité Routière
API Mali	Agence pour la Promotion des Investissements au Mali
CAP	Certificat d'aptitude professionnelle
CCIM	Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali
CEDEAO	Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté Économique et Monétaire des États de l'Afrique Centrale
CMC	Conseil Malien des Chargeurs
CMTR	Conseil Malien des Transporteurs Routiers
DEF	Diplôme d'Études Fondamentales
DNR	Direction Nationale des Routes
DNTTMF	Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
DPGST	Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports
EMA	Entrepôt Malien
EMACI	Entrepôt Malien en Côte d'Ivoire
EMAGHA	Entrepôt Malien au Ghana
EMAGUI	Entrepôt Malien en Guinée
EMAMAU	Entrepôt Malien en Mauritanie
EMASE	Entrepôt Malien au Sénégal
INFET	Institut Nationale de Formation en Équipement et en Transport
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique
PACT	Programme d'Amélioration des Corridors de Transport
PAST	Programme d'Appui au Secteur des Transports
PME	Petite et Moyenne Entreprise
PNTIT	Programme National des Transports et d'Infrastructure des Transports
PST	Programme Sectoriel des Transports
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
RCFM	Régie des Chemins de Fer du Mali
TIE	Transport Routier inter-Etat
TRIE	Transit Routier inter-Etat
UEMOA	Union Économique et Monétaire des États de l'Afrique de l'Ouest

RESUME

A. SITUATION ET DIAGNOSTIC DU SECTEUR DES TRANSPORTS

1. Le réseau routier

Pour assurer son désenclavement intérieur et extérieur et soutenir son développement économique, le Mali s'est doté d'un important réseau routier de 89 024 km dont 14 102 km de routes nationales (15,8%), 7052 km de routes régionales (8%) et 38 941 km de routes communales (43,7%).

2. Le cadre réglementaire actuel des Transports Routiers

Les transports routiers sont régis par plusieurs textes nationaux et par des accords et conventions internationaux bilatéraux et sous régionaux. Ces textes visent à réguler le fonctionnement des transports routiers de marchandises et de voyageurs au Mali.

- **Au plan national**

Les principaux textes réglementaires en matière de transport traitent du code de la route, de la liberté des prix, des conditions d'accès à la profession de transporteur routier et à l'exercice des activités de transport routier. Ces textes se composent de lois, décrets et d'arrêtés. En matière de réglementation de la profession de transporteurs routier et les conditions d'accès, on retient la loi n° 0043 du 07 juin 2000 et le décret n°00-503/P-RM du 16 octobre fixant ses modalités d'application. Ce décret est aussi assorti de plusieurs arrêtés d'applications.

- **Au plan international et sou-régional**

Le Mali a ratifié plusieurs conventions et accords relatifs au transport et au transit routier et a adopté à cet effet de nombreux textes réglementaires à caractère communautaire portant sur la libre circulation de la marchandise et la facilitation du transport en transit. Il s'agit entre autres de l'Acte uniforme de l'OHADA du 1^{er} janvier 2003, des Conventions TIE de Cotonou et TRIE de Lomé relatives respectivement au transport routier inter-Etat et au transit routier inter-Etat des marchandises.

- **Au plan bilatéral**

Le Mali a conclu des protocoles d'accord en matière de transport et de transit avec ses pays voisins (Sénégal, Côte d'Ivoire, Guinée, Burkina Faso, Mauritanie) plus le Togo et le Bénin, et des accords maritimes et portuaires avec les pays de transit maritime (Sénégal, Côte d'Ivoire, Guinée, Ghana, Lomé et Bénin.

3. Les services de transports

- **Le parc automobile actif**

Le parc commercial de véhicules affectés au transport public de marchandises et de voyageurs est vétuste et inadapté, dans une large majorité, aux exigences du transport moderne.

- **Le transport voyageur**

Le transport public de voyageurs est assez bien organisé tant sur le plan intérieur que sous-régional. On remarque cependant une absence totale de statistiques fiables sur le nombre de voyageurs transportés.

- **Le transport de marchandises**

En matière de statistiques, le transport intérieur est peu maîtrisé depuis le retrait des contrôleurs routiers de la DNTTMF. Cette fonction régalienne de suivi de la marchandise est conférée au CMTR par le biais de la délivrance des lettres de voiture ; mais le manque de formation et d'équipements n'a pas encore permis à cette structure d'assurer cette mission à hauteur de souhait.

Le transport international est très déséquilibré entre les importations et les exportations avec une très grande proportion de retours à vide.

4. L'organisation et le fonctionnement du secteur des transports routiers

Les structures administratives qui assurent le fonctionnement du secteur des transports routiers sont :

- la Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux (DNTTMF),
- les Entrepôts Maliens dans les ports de transit (EMA),
- le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) et,
- le Conseil Malien des Chargeurs (CMC).

5. Le marché des transports terrestres de marchandises

- **Les volumes annuels**

Les principaux segments de marché concernent deux types principaux de fret :

- a) Le fret national : farine, coton, ciment, produits agricoles et vivrier, riz paddy, arachide coque, bétail.
- b) Le fret international solide et liquide : exportation des produits agricoles (Coton fibre, noix et amandes de karité, etc.), l'importation de produits alimentaires, de matériaux de construction, des engrais, de matériels d'équipement et des hydrocarbures.

- **Des prix de transport en constante baisse**

Le déséquilibre entre les importations et les exportations constitue un facteur structurel qui renchérit les coûts de transport et, en même temps, tire les prix vers le bas. L'un des effets pervers de cette situation est la pratique courante de la surcharge des véhicules pour améliorer les recettes au risque de détériorer le matériel de transport et la route.

- **L'offre de transport**

Le parc actif est essentiellement constitué de véhicules vétustes ; ce qui ne permet pas d'assurer une offre de transport stable et sûre. Les transporteurs maliens ne peuvent assurer dans ces conditions une offre couvrant tous les besoins des chargeurs en termes de volume et de délais de livraison de leurs marchandises ; d'où l'irruption de transporteurs étrangers, plus compétitifs, sur les corridors de desserte du Mali. Il en résulte que pour améliorer leur offre de transport les transporteurs maliens doivent renouveler leur parc de véhicules ; ce qui constitue un autre problème.

- **Les accords et conventions de transport**

Les protocoles d'accord en matière de transport et de transit routiers du Mali ont permis de lui fournir un accès à la mer et d'organiser la circulation et le traitement de la marchandise ; tandis que les accords maritimes ont permis l'octroi de facilités portuaires et de transport en transit.

Ces accords qui datent de vingt ans environ n'ont certes pas été dénoncés par l'une des parties et restent encore en vigueur. Cependant force est de constater qu'ils ne sont plus applicables dans certaines de leurs dispositions notamment en ce qui concerne les quotas de répartition du fret en transit.

- **Un marché en déclin**

Du fait de la vétusté du parc actif de véhicules et du manque de formation et de professionnalisme, les transporteurs maliens sont fortement concurrencés par des transporteurs étrangers (sénégalais, ivoiriens, voir ghanéens) plus efficaces, mieux équipés et mieux organisés. Il s'en suit une perte constante de part de marché sur les différents axes de transit maritime. Pour illustration, aujourd'hui le transport sur le corridor Dakar-Bamako est assuré pour 60% par les transporteurs sénégalais et 40% par les maliens.

6. Les acteurs

Le transport routier du Mali doit se moderniser et intégrer la notion de qualité, de performance et de compétitivité. Malheureusement l'offre de cadres et d'agents d'encadrement de qualité est insuffisante.

Le sous-secteur des transports terrestres est très atomisé. On enregistre seulement 34 sociétés de transport qui sont formellement établies. Le sous-secteur, très atomisé, est majoritairement exploité par des acteurs informels.

Dans ces conditions, et du fait de la contreperformance et de l'inefficacité du transport public, le transport pour compte propre prend de l'ampleur et on assiste à une émergence de commerçants transporteurs sur le marché du transport terrestre.

7. La gestion du secteur

La gestion du secteur des transports terrestres est assurée par des acteurs publics et des acteurs privés.

- **Les acteurs publics** sont constitués par la DNTTMF et ses services déconcentrés, les EMA dans les ports de transit, le CMTR qui sert d'interface entre le pouvoir public et les transporteurs et le CMC qui est chargé de défendre les intérêts des chargeurs.
- **Les acteurs privés** sont les transporteurs, les transitaires et les auxiliaires de transport

8. La législation actuelle

- **Une législation confuse**

La loi n°0043 du 07 juin 2000 régissant la profession de transporteur routier est incomplète et peu restrictive en matière d'accès à la profession. Elle ne définit pas clairement le champ d'application et les catégories de transport concernée. Certains de ces aspects sont gérés par des arrêtés d'application qui ne font pas référence à la loi. La loi ne fait pas non plus allusion au type de transport (Transport pour compte d'autrui et transport pour compte propre). Ainsi le transport pour compte propre n'est pas pris en compte.

Le décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000 fixe les modalités d'application de la loi n°00-43 du 07 juin et dispose de la nécessité d'un agrément pour exercer la profession de transporteur routier. Ce décret fait également référence à la capacité professionnelle et à l'obligation d'enregistrement sur le registre des transporteurs. Le décret ne fait pas non plus de distinction entre le transport pour compte d'autrui et le transport pour compte propre car la même carte professionnelle permet d'exercer les deux types de transport.

L'arrêté n°02-1267/MICT du 06 juin 2002 fixant les modalités de l'attestation de capacité professionnelle en ajoute à la confusion car contrairement au décret n°00-53/P-RM du 16 octobre, la délivrance par le Gouverneur de Région ou de District de l'attestation de capacité professionnelle autorise l'exercice de la profession de transporteur routier. En plus les conditions à remplir concernent plutôt les personnes physiques puisqu'il est fait référence au niveau d'étude (CAP et DEF) et à un contrôle de connaissance par le biais d'un examen.

On remarque que la carte professionnelle ne mentionne ni le type de transport (transport pour compte d'autrui ou pour compte propre).

L'arrêté n°02-1268/MICT-SG du 06 juin 2002 fixant les modalités d'exercice des activités de transport routier fait allusion au transport pour compte propre sans pour autant bien le définir et déterminer les conditions de son exécution.

- **Une réglementation insuffisante et peu restrictive**

Sur le strict plan du droit, la profession de transporteur routier n'existe pas en tant que telle. Tout propriétaire d'un véhicule peut se faire enregistrer et exercer le type de transport qui lui convient sans que les conditions d'honorabilité professionnelle et de capacités technique et professionnelle lui soient opposées.

Rien n'empêche les commerçants transporteurs de faire du transport pour son compte propre ou pour le compte d'autrui.

9. Besoin d'une relecture de la réglementation

La professionnalisation du secteur vise à mieux gérer et à produire des services de transport efficaces. Elle contribue aussi à définir un cadre administratif et juridique pour assurer une concurrence saine sur le marché des transports terrestres et promouvoir l'émergence d'une véritable industrie des transports efficace et compétitive sur le plan national et sous-régional.

La professionnalisation permet également d'éliminer du secteur des pratiques trop spéculatives et de non-transporteurs. Elle devrait aussi permettre une meilleure maintenance des véhicules pour améliorer ainsi la disponibilité des équipements et partant l'offre de transport.

- **Les lacunes des textes existants**

Comme remarqué ci-dessus, les conditions et les modalités d'accès à la profession de transporteur routier sont peu définies et peu restrictives pour contrôler suffisamment l'accès à la profession de transporteur routier. Ainsi elles permettent à tout un chacun d'exercer librement.

Certains critères essentiels comme l'honorabilité du requérant, ses capacités professionnelle, technique et financière ne sont pas pris en compte de façon explicite.

L'autorisation d'exercer (la carte professionnelle) devrait se rapporter au type de transport et aux conditions et critères d'accès à chaque catégorie de transport.

Les personnes physique ou morale qui formulent une intention d'exercer la profession de transporteur routier doivent nécessairement apporter la preuve de la capacité professionnelle, technique et professionnelle.

- **L'effondrement de la compétitivité du secteur et de l'efficacité des opérateurs**

L'absence de cadre juridique cohérent a conduit donc à la dégradation de la performance des acteurs privés du transport terrestre et à la baisse de leur compétitivité sur le marché sous-régional des Transports. Cela s'est manifesté par une perte évidente des parts de marché sur le segment du transport international où nous observons l'apparition de transporteurs étrangers mieux organisés et souvent mieux équipés. Cette tendance s'explique par la vétusté du parc de véhicules et l'incapacité des opérateurs du secteur à procéder à son renouvellement. Elle favorise également le transport pour compte propre par des commerçants devenus transporteurs.

Il convient de remarquer que le manque de professionnalisme et le manque de formation à l'exercice des activités de transport ont constitué u terreau fertile à l'avènement de cette situation qui, à terme, sera préjudiciable à l'économie malienne ; d'où la nécessité Pour le gouvernement à s'impliquer davantage pour adopter un cadre juridique approprié et apporter un appui soutenu à la promotion d'une véritable industrie de transport routier efficace et compétitive.

B. LA RELECTURE DE LA REGLEMENTATION

10. Les propositions

Les nouvelles propositions concernent la relecture du décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000. Elles porteront sur : i) la définition du champ d'application, ii) la détermination des critères et conditions d'accès spécifiques à l'exercice de chaque type et catégorie de transport qu'il s'agisse du transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, iii) les exceptions et dérogations, iv) les mesures d'accompagnement et de transition dans le cadre de mise en œuvre de la nouvelle réglementation.

a) Le nouveau cadre réglementaire :

- **Du champ d'application**

La nouvelle réglementation couvre toutes les catégories de transports terrestres de marchandises et de personne, à l'exception des : i) transports effectués par l'Armée Nationale et les Services de Sécurité à l'aide de véhicules leur appartenant ; ii) transports de la poste ; iii) transports par ambulance ; transport par pompes funèbres.

- **Des conditions d'accès à la profession et à l'exercice de l'activité de transporteur routier.**

L'exercice de l'activité de transporteur routier est soumis à une autorisation de transport appelée licence de transport qui remplace la carte professionnelle.

Les conditions d'accès à la profession sont divisées en trois (3) groupes : i) les conditions d'établissement de l'entreprise, liées à la propriété de l'entreprise et ii) les conditions d'exploitation, liées au propriétaire de l'entreprise et, iii) les conditions liées à l'exercice de la profession.

L'exigence d'établissement est satisfaite par le respect des conditions suivantes :

- 1) l'entreprise dispose d'un siège,
- 2) l'entreprise dispose d'au moins un véhicule immatriculé au Mali,
- 3) l'entreprise dirige effectivement et en permanence les activités relatives auxdits véhicules (équipements administratifs et installations techniques).

Les conditions d'exploitation devront être satisfaites en terme :

- 1) d'honorabilité professionnelle,
- 2) de capacité professionnelle et,
- 3) de capacité financière.

En ce qui concerne les conditions liées à l'exercice de la profession, il est fait obligation à tout transporteur d'obtenir un agrément délivré par l'API Mali.

- **Des catégories de transport et les types et classes de licence de transport**

Il est institué deux (2) types de licence pour couvrir trois (3) catégories de transport. La licence de type T1 pour le transport pour compte d'autrui et la licence de type T2 pour le transport pour compte propre.

On distingue trois classes de licence pour le transport de personnes ou de voyageurs (P1, P2 et P3), cinq classes de licence pour le transport de marchandises diverses (M1, M2, M3, M4 et M5) et une classe unique de licence L pour le louage de véhicules.

Les catégories d'activités de transport sont :

- Le transport routier de personnes ou de voyageurs,
- Le transport routier de marchandises diverses et,
- Le louage de véhicules.

- **Des conditions d'obtention de la licence de transport**

Pour l'obtention de la licence de transport, la personne physique ou morale doit satisfaire aux conditions suivantes :

- Être de nationalité malienne ou ressortissant d'un État membre de la CEDEAO ou de l'UEMOA, ou d'un pays accordant la réciprocité aux ressortissants maliens,
- Être immatriculé au registre du commerce et avoir son agrément avec la mention « activité transport »,
- Justifier des conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité technique et professionnelle.

- **De la définition d'un cadre réglementaire pour le transport pour compte propre**

Un transport pour compte propre, devrait, pour mériter ce qualificatif satisfaire à trois conditions principales relatives au véhicule utilisé, à la marchandise transportée et à l'activité d'ensemble de l'entreprise. Ce sont :

- les conditions relatives au véhicule : celui-ci doit appartenir à l'entreprise ou avoir été pris en location régulière,

- les conditions relatives à la marchandise : dans ce véhicule l'entreprise ne peut transporter que des marchandises sur lesquelles elle est à même de justifier de l'une des qualités suivantes : propriétaire, vendeur, acheteur, locataire, transformateur, extracteur ou réparateur,
- une activité accessoire de l'entreprise : le transport doit rester une activité accessoire de l'entreprise.

- **Du Registre des transporteurs routiers**

Il est institué à la Direction Nationale des Transports Terrestres, un registre national des transporteurs routiers et dans les directions régionales chargées des transports un registre régional des transporteurs routiers. Le registre national centralise les inscriptions enregistrées au niveau régional et du District de Bamako. L'inscription au registre est prononcée par le gouverneur de Région ou de District de Bamako.

Le requérant doit remplir les conditions suivantes : i) être de nationalité malienne ou ressortissant de l'UEMOA, de la CEDEAO ou d'un pays accordant la réciprocité aux maliens.

- **Des conditions d'exploitation**

La carte de transport est une reconnaissance du droit d'exploitation accordé à chaque véhicule. Les documents à produire pour sa délivrance sont définis.

Aucun véhicule de transport routier de plus de dix (10) ans d'âge hors les semi-remorques et remorques ne pourra bénéficier d'une carte de transport et cette limite est abaissée à sept (7) ans en ce qui concerne le transport de personnes ou de voyageurs.

- **Des dispositions dérogatoires**

Les dispositions relatives aux catégories de transport routier et aux conditions d'exercice de l'activité de transport routier ne sont pas applicables aux transports publics exécutés dans l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- exécution de transport au moyen de véhicules de moins de neuf (9) places à l'exception des mototaxis,
- transport au moyen de véhicules, autres que les autocars, et autobus, destinés à des usages de tourisme ou de loisirs,
- transports exécutés au moyen de véhicules et appareils agricoles pour les besoins d'une exploitation agricole,
- transports exécutés au moyen de certains véhicules affectés à des emplois spéciaux, dont l'intervention est nécessaire pour la mise en œuvre des matériaux qu'ils transportent.
- transports de véhicules accidentés ou en panne par véhicule spécialisé.

- **Des infractions et des sanctions**

Les infractions sont identifiées et les sanctions prévues annoncées.

b) Les projets de décret

- **Le premier décret** fixe la réglementation de la profession de transporteur routier et,
- **Le second décret** porte sur la création du Conseil National des transports Routiers.

Le Conseil National des Transports a pour mission d'étudier l'environnement économique des transports publics de personnes et de marchandises et d'émettre un avis ou formuler des suggestions sur les questions y afférentes.

Il est présidé par le ministre en charge des transports et regroupe en membres les représentants de l'État, des organisations socioprofessionnelles et de la société civile.

- **Les mesures d'accompagnement et de transition**

Les mesures d'accompagnement concernent essentiellement la sensibilisation, l'encadrement et la formation des transporteurs dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle réglementation. Elles concernent également l'amélioration de la capacité technique et

managériale du CMC et du CMTR afin d'en faire de véritables outils pour la promotion du transport et du commerce.

Les mesures de transition concernent les modalités et les délais d'application de la nouvelle réglementation pour donner le temps nécessaire aux transporteurs actuels de s'adapter aux nouvelles conditions d'accès à la profession.

c) Les recommandations

Les principales recommandations de l'étude sont les suivantes :

1. Afficher une volonté politique pour soutenir ce secteur vital pour l'économie malienne ;
2. Restaurer l'autorité de l'État pour le suivi, l'application correcte et le respect des dispositions réglementaires ;
3. Adopter très rapidement les Arrêtés d'application du nouveau décret fixant la réglementation de la profession de transporteur routier et des conditions d'accès notamment en ce qui concerne le transport de personnes et de marchandises par mototaxis (nombre de passagers, charge utile autorisée et type de permis de conduire).
4. Aider à la création de véritables sociétés de transport ;
5. Tenir des statistiques fiables au niveau de la DNTTMF pour une gestion efficace du secteur ;
6. Restructurer le Conseil Malien des Chargeurs ;
7. Renforcer les compétences techniques du CMTR ;
8. Équiper et renforcer l'Observatoire des Transports pour en faire un véritable outil d'aide à la décision en centralisant l'ensemble des informations disponibles sur le secteur par la production de statistiques fiables.

11. Validation et appropriation

Cette étude d'actualisation de la réglementation régissant la profession de transporteur routier et des conditions d'accès a commencé par la visite des principaux acteurs impliqués (acteurs publics et privés) dans la mise en œuvre de la politique nationale des transports et d'infrastructures de transport. Partout il est apparu une volonté commune manifeste de procéder à la relecture des textes réglementaires existants qui n'ont pas permis au secteur une concurrence saine sur les marchés des transports terrestres de marchandises et de voyageurs, tant sur le plan intérieur que sur le plan sous-régional. Le manque d'équipements, les difficultés d'accès au crédit pour le renouvellement du parc ainsi que la pratique du transport pour compte d'autrui ont été au centre des préoccupations des transporteurs professionnels.

Les pouvoirs publics ont insisté sur la nécessité de promouvoir une véritable industrie de transport performante et compétitive pour favoriser les échanges et soutenir l'activité économique.

Le résultat des discussions des différents documents élaborés et validés au cours des phases successives de l'étude est un large consensus de toutes les parties qui seront impliquées dans la mise en œuvre future des nouveaux textes réglementaires.

Les résultats ici obtenus sont, nous l'espérons, à la hauteur de l'attente des responsables concernés, des institutions partenaires ainsi que de tous les cadres et agents qui ont contribué d'une manière ou d'une autre dans l'élaboration du présent document.

Le Consultant les remercie et les félicite pour leur disponibilité, leur engagement et leur dévouement.

CONTEXTE

Le Mali, vaste pays sans littoral, d'une superficie de 1 241 238 km² environ avec une population résidente estimée à près de 14,5 millions d'habitants, est l'un des pays les plus enclavés de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest.

Cet enclavement rend l'économie malienne fortement tributaire des transports en général et du transport routier en particulier quant à l'acheminement de ses produits d'exportation et d'importation d'une part, et aux échanges entre les lieux de production, de commercialisation et de consommation au niveau national, d'autre part.

Les objectifs principaux de la politique dans le secteur des transports énoncés dans la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST) adoptée par le Gouvernement le 2 novembre 1993, en ce qui concerne le sous-secteur des transports terrestres, portent entre autres sur :

- l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement à moyen terme du secteur des transports ;
- l'amélioration de l'état des infrastructures, notamment routières et ferroviaires par une politique adéquate d'entretien ;
- la diminution des coûts de transport ;
- la réorganisation de l'administration des transports ;
- la poursuite de la restructuration des entreprises publiques du secteur ;
- la promotion d'une industrie des transports performante et compétitive ;
- le développement de la capacité technique et professionnelle des acteurs du transport routier ;

L'application de la DPGST a fait l'objet du premier Programme Sectoriel des Transports (PST-1) qui a débuté en 1994.

A ce premier projet a succédé le Projet d'Amélioration des Corridors de Transport (PACT) qui a couvert la période 2004-2007.

Le deuxième Programme Sectoriel des Transports (PST-2) qui a démarré en 2007 visait à assurer la consolidation des acquis du PST-1 et la réalisation des objectifs non atteints. Le PST-2 se fonde sur une lettre de Politique du Secteur des Transports datée du 6 avril 2007 dont les principaux objectifs, en ce qui concerne le transport routier sont :

- l'organisation du marché des transports terrestres de marchandises, principalement par la suppression du tour de rôle ;
- l'assainissement et la modernisation du parc de véhicules de transport public par l'amélioration des conditions d'accès à la profession et des interventions auprès des institutions de financement pour faciliter l'accès au crédit ;
- l'amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux ;
- l'amélioration des transports urbains ;
- l'amélioration de la sécurité routière

Cependant, force est de constater que le transport routier de marchandises reste inadapté aux exigences du transport moderne compte tenu de la rareté des entreprises de transport structurées, mais aussi et surtout de la vétusté et de l'hétérogénéité du parc de véhicules avec près de 75% de véhicules âgés de plus de 15 ans.

Cette situation combinée aux multiples taxes renchérit les coûts de transport des marchandises et compromet la compétitivité des produits d'échange. Ainsi de nombreuses études (Banque Mondiale 1989, CNUCED et FMI 1993, USAID 1998) ont-elles indiqué que les coûts globaux d'approche des marchandises maliennes sont très élevés et interviennent pour près de 20 à 30% des prix de revient de la plupart des produits de premières nécessités.

Les faibles niveaux des tarifs de transport engendrent entre autres conséquences, les surcharges, la vétusté du parc de véhicules (manque de

moyens financiers pour renouveler et absence d'entretien régulier), la dégradation prématurée du réseau routier, etc.

L'objectif principal de l'étude est la professionnalisation afin d'accroître la capacité des acteurs du secteur.

INTRODUCTION

Face à la faiblesse de la réglementation régissant la profession de transporteur routier et des conditions d'accès au Mali, le développement croissant du secteur a entraîné l'instauration de l'anarchie par les transporteurs et les auxiliaires de transport. Ce laisser-aller des uns et des autres, combiné à la faiblesse du contrôle et de la régulation du secteur a contribué fortement à dégrader l'image du transport routier de voyageurs et de marchandises au Mali, secteur vital de l'économie.

Les problèmes subis par les chargeurs et les voyageurs se sont accumulés au fil des ans. On a longtemps observé le désordre dans les gares routières, la création anarchique et informelle de professions auxiliaires au transport routier, le manque de contrôle des compagnies de transport routier qui ont eu d'énormes conséquences frustrantes pour les passagers (dommages croissants et accidents multiples).

L'administration de tutelle a certes fourni des efforts, en élaborant des textes réglementaires qui semblent cependant insuffisants compte tenu de certaines lacunes relevées. Mais les moyens pour accompagner leur mise en œuvre et garantir leur bonne application sont restés faibles.

De leur côté, les syndicats, mettant la pression sur les pouvoirs publics en s'appuyant sur le fait illusoire et spéculatif qu'ils sont les seuls interlocuteurs valables de l'État, se sont vus octroyer des pouvoirs démesurés poussant certains à s'écarter de leurs responsabilités premières pour s'intéresser aux affaires et à la politique.

Cette situation a eu pour résultat une floraison de groupements et fédérations de transporteurs qui se sont lancés dans une guerre âpre lors du renouvellement des instances pour avoir le leadership du mouvement et constituer un groupe de pression avec comme seul objectif l'amélioration de leur statut social. Il n'est pas rare de trouver que certains responsables syndicaux, membres du CMTR, ne possède même pas de véhicule affecté au transport public.

Animé par une volonté de changement, le Gouvernement du Mali, avec l'appui de l'Union Européenne, a décidé de lancer la procédure d'actualisation de la réglementation régissant la profession de transporteur routier et ses conditions d'accès.

Telle peut être résumée la situation actuelle du secteur des transports routiers au Mali.

CHAPITRE 1 : GENERALITES

1.1. OBJET DE L'ETUDE

Conformément aux termes de références de l'étude joints en annexe 10, la mission du consultant est de procéder à l'étude d'actualisation de la réglementation régissant la profession de transporteur routier et ses conditions d'accès.

L'étude qui sera la plus exhaustive possible, doit procéder : (i) au recueil de l'ensemble des textes régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à la profession, (ii) à l'analyse de la conformité de ces textes avec la législation communautaire et internationale et (iii) à l'analyse des spécificités du secteur routier des transports au Mali pour évaluer les dysfonctionnements dans l'application des textes existants.

Elle consiste aussi à élaborer et proposer de nouveaux textes réglementaires régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à l'exercice de l'activité de transport routier.

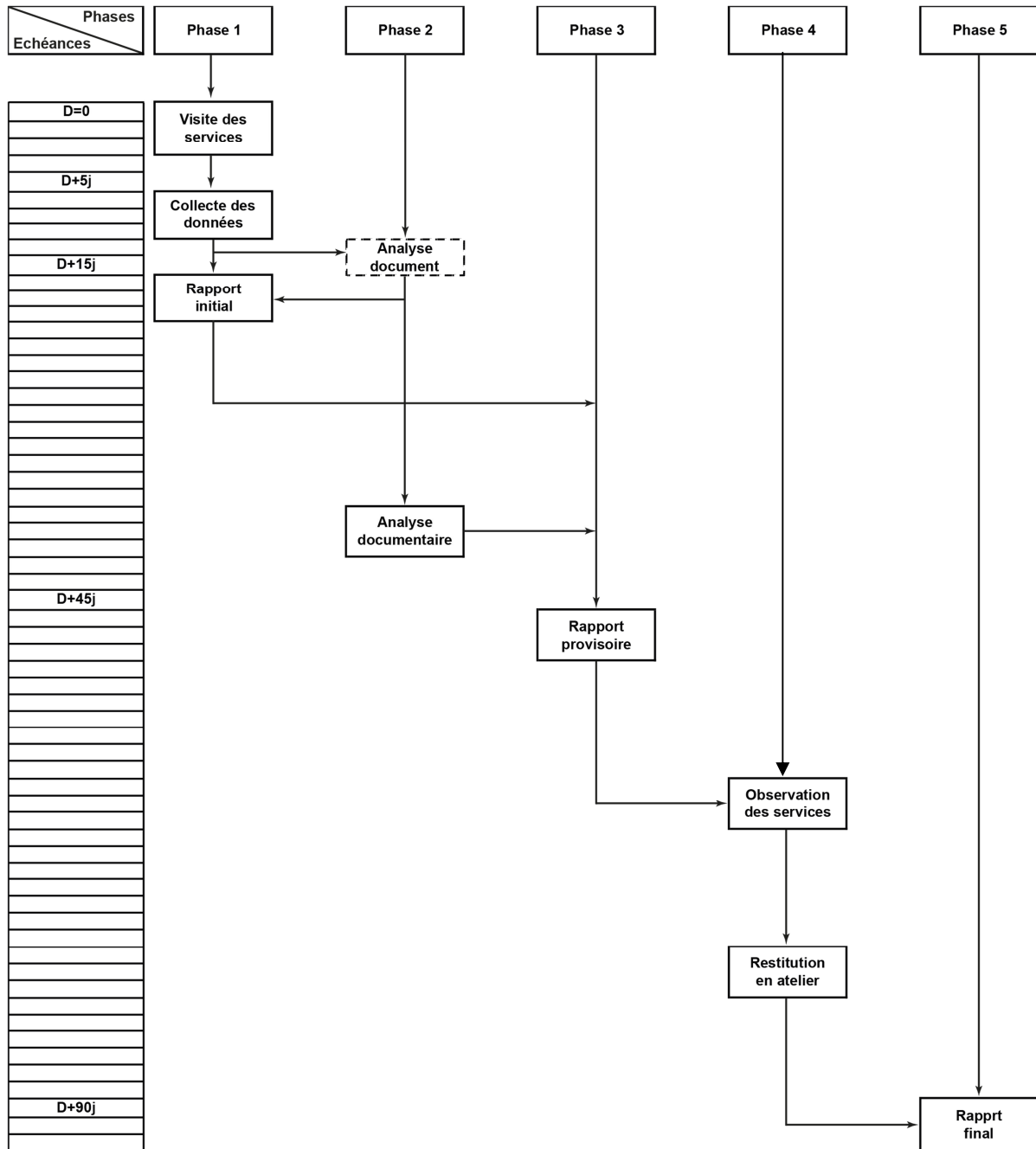
1.2. DEROULEMENT DE L'ETUDE

L'étude a commencé le 08 septembre 2014 suite à la réception de la lettre de notification du 02 septembre 2014 pour une durée de quatre vingt dix jours. L'étude s'est déroulée en cinq phases comme suit :

- visite des services, collecte de données, rapport initial ;
- analyse documentaire ;
- rapport provisoire ;
- restitution en atelier pour validation ;
- rapport final.

Les différentes activités menées sont présentées par phase dans l'histogramme ci-après.

Histogramme



1.2.1. Première phase : Visite des services, collecte des données et rédaction du rapport final

a) Visite des services

L'étude a commencé par une série de visites de prise de contact dans les différents services et organismes concernés. Les personnes rencontrées et les services visités et les responsables rencontrés sont respectivement cités en annexes 8 et 9.

Ces visites ont permis de présenter aux responsables de ces différents services et organismes les membres de l'équipe du Consultant et d'échanger avec eux sur les orientations de l'étude et les objectifs attendus ainsi que leurs préoccupations dans le domaine de la législation et l'organisation des transports terrestres.

b) Collecte de données

Dans une première étape, la collecte des données a permis d'obtenir au niveau national les documents suivants :

- les textes législatifs et réglementaires régissant l'exercice des transports routiers et la profession de transporteur routier (lois, décrets et arrêtés) ;
- l'étude relative à la Politique Nationale des Transports et des Infrastructures de Transport ; rapport final, réalisée par Louis Berger, janvier 2013 ;
- l'Annuaire statistique des transports, édition 2012 ;
- le Code des impôts ;
- l'étude des impacts de la lutte contre la surcharge sur le secteur des transports terrestres maliens réalisée en 2012 par le consultant SAFEGE.

Au niveau communautaire, les documents suivants ont été collectés :

- l'Acte uniforme OHADA du 1^{er} janvier 2003 relatif au contrat de transport de marchandise par route ;
- convention portant réglementation des transports routiers inter-Etat de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest, signée le 9 mai 1982 (Convention TIE) à Cotonou ;
- convention relative au transit routier inter-Etat des marchandises, signée le 9 mai 1982 entre les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (Convention TRIE).

Dans une seconde étape, la collecte de documents régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès dans la sous-région a permis de s'informer sur ce qui se passe dans les pays voisins.

Au niveau du Burkina, il a été recensé le Décret n°2014-0000/PRES/PM/MIDT/MEF/MATS/MICA portant fixation des catégories de transports routiers et des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier et la loi n° 025-2008/AN du 06 mai 2008 portant loi d'orientation des transports terrestres au Burkina Faso (annexe 6). Avec ce décret le Burkina est le pays le plus avancé dans la sous-région en ce qui concerne la réglementation de la profession de transporteur routier et les conditions d'accès.

Au Sénégal, nous avons pu entrer en possession de l'Arrêté n°03.02.1999-000702 portant agrément pour l'exercice de la profession de transporteur routier (annexe 7).

En Côte d'Ivoire, la mission a été informée qu'une étude sur le sujet est en cours de préparation dans le cadre d'une réforme générale des transports terrestres de marchandises. Par contre au niveau du Sénégal et du Niger, il n'a pu être recensé aucun document de référence portant sur la réglementation des transports terrestres et les conditions d'accès à la profession. Les textes collectés au niveau de ces deux pays voisins portent sur la réglementation des transports urbains au Sénégal et sur l'organisation du transport terrestre au Niger.

Quant à la réglementation de l'exercice de l'activité des transports routiers au niveau communautaire, la CEMAC est très en avance car elle a adopté un cadre communautaire d'exercice du transport inter-Etats ; ce qui n'est pas le cas pour la CEDEAO et l'UEMOA.

c) Rapport initial

Suite aux visites des services et à la collecte des données au niveau central à Bamako, le Consultant a élaboré un rapport initial qui a présenté la méthodologie générale et le programme de travail adoptés pour la réalisation de l'étude. Ce rapport a été fourni en dix (10) exemplaires et un CD-Rom le 17 septembre 2014.

1.2.2. Deuxième phase : Analyse documentaire

L'analyse documentaire a été menée par l'équipe du consultant en deux (2) étapes comme suit :

Dans une première étape, l'analyse documentaire fut menée au siège sur la base de données collectées à Bamako. Au cours de cette première analyse, qui a démarré le 16 septembre 2014, il a été examiné en détail toutes les données relatives à l'organisation des entreprises et sociétés de transports terrestres et au cadre réglementaire de l'exercice des transports terrestres.

Les différentes séries d'analyse documentaire menées sont les suivantes :

- analyse documentaire relative au statut et à la situation des entreprises et sociétés de transport ;
- analyse documentaire relative à l'environnement économique et fiscal des entreprises de transport ;
- analyse documentaire des textes organisant les transports terrestres de marchandises et de voyageurs ;
- analyse documentaire des textes régissant la profession de transporteur routier et conditions d'accès ;
- analyse documentaire des accords et conventions régissant le transport terrestre de voyageurs et de marchandises conclus entre le Mali et ses pays limitrophes (Sénégal, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, etc...).

Dans une seconde étape, sur la base des données collectées au niveau de l'UEMOA et de la CEDEAO ainsi qu'auprès des pays limitrophes (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Sénégal et Niger), la conformité des textes réglementaires existants avec les dispositions communautaires et internationales a été analysée.

Les résultats de ces analyses documentaires ont permis de mieux cadrer l'audit organisationnel du système des transports publics de marchandises et de voyageurs et d'affiner la méthodologie générale de l'étude.

1.2.3. Troisième phase : Rapport provisoire

Un rapport provisoire, élaboré sur la base des conclusions de l'analyse documentaire et de l'audit organisationnel du système des transports terrestres de marchandises et de voyageurs, a fait la synthèse de l'ensemble des phases précédentes. Il a proposé une nouvelle réglementation de la profession de transporteur routier et des conditions d'accès et trace un cadre réglementaire global d'exécution des transports terrestres de marchandises et de voyageurs.

1.2.4. Quatrième phase : Validation du rapport provisoire en atelier

La restitution du rapport provisoire a été faite le 12 novembre 2014 lors d'un atelier organisé à cet effet et animé par l'équipe du Consultant.

1.2.2.5. Cinquième phase : Rédaction du Rapport final

Le présent rapport final de l'étude a pris en charge les observations formulées par les services et organismes concernés au cours de l'atelier de restitution et de validation du rapport provisoire.

CHAPITRE II : ETAT DES LIEUX

2.1. LE RESEAU ROUTIER

Pour assurer son désenclavement intérieur et extérieur et soutenir son développement économique, le Mali s'est doté d'un important réseau routier.

Conformément à la loi n°05-041 du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes et le décret n°05-431/P-RM du 30 septembre 2005 portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées, le réseau routier classé du Mali compte 89 024 km dont 14 102 km de routes nationales (15,8%) ; 7 052 km de routes régionales (8%) ; 28 929 km de routes locales (32,5%) et 38 941 km de routes communales (43,7%).

Ce réseau routier, classé en fonction de la nouvelle décentralisation du pays, a été élaboré pour permettre le désenclavement total du territoire malien, c'est-à-dire 8 régions administratives, du District de Bamako, des 49 cercles, des 703 communes et des 12000 villages et fractions du Mali.

La situation du réseau classé aménagé et non aménagé est donnée sur le tableau ci-dessous.

Tableau 1. Réseau routier total aménagé

Désignation Classe administrative	Catégorie technique routière				
	RB	RTM	PA	Total réseau	
Route nationale	4520	1647	5563	11730	51,6%
Route régionale	15	223	3424	3662	16,1%
Route locale	9	18	1158	1185	5,21%
Route communale	45	0	0	45	0,20%
Pistes (CMDT, OHVN)	7	0	6104	6111	26,9%
Total réseau	4596	1888	16249	22733	100%
% total	20	8	72	100	

Source : SDR/D

RB : route bitumée ; RTM : route en terre moderne ; PA : piste améliorée

2.2. LE CADRE REGLEMENTAIRE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Les transports routiers sont régis par plusieurs textes nationaux et par des accords et conventions internationaux, sous-régionaux et bilatéraux. Ces textes visent à réguler le fonctionnement des transports routiers de marchandises et de voyageurs au Mali

2.2.1. Au plan national

Les principaux textes réglementaires en matière de transport traitent du code de la route, de la liberté des prix, des conditions d'accès à la profession de transporteur routier, des professions d'intermédiaires, des conditions de mise en circulation des véhicules routiers, de la réglementation de la circulation et des transports et de la réglementation fiscale qui s'applique au transport routier (impôts, droits de douane, frais de mise en circulation des véhicules, taxes municipales).

L'exercice de la profession de transporteur routier est encadré par de nombreux textes législatifs et réglementaires¹. Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier sont régies par la loi n°00-43 du 07 juin 2000 qui dispose que :

«Est considéré comme transporteur toute personne physique ou morale qui assure à titre d'activité principale, le déplacement des personnes ou des marchandises, au moyen de véhicule routier ».

Cette loi s'applique également aux :

- *personnes physiques ou morales qui effectuent pour leur propre compte des opérations de transport dans le cadre de leurs activités industrielles et commerciales ;*
- *locataires de véhicules qui utilisent pour leur propre compte ou pour autrui des véhicules loués ;*

¹ Loi n° 00-43 du 07 juin 2000 régissant la profession de transporteur routier,
Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000 fixant les modalités d'application de la loi n°00-43 du 07 juin,
Arrêté n°02-1267/MICT-SG du 06 juin fixant les modalités de délivrance de l'attestation de capacité professionnelle

Arrêté n°02-1268/MICT-SG du 06 juin 2002 fixant les modalités d'exercice des activités de transport routier

Arrêté n°02-1269/MICT-SG du 06 juin 2002 régissant la profession de loueur et de locataire de véhicules

Arrêté n°02-1306/MICT-SG du 07 juin 2002 portant création de la Commission régionale des transports routiers

Arrêté n°02-1881/MICT-SG du 04 septembre 2002 fixant le modèle de demande d'inscription au Registre des transporteurs routiers

Arrêté n°02-1882/MICT-SG du 05 septembre 2002 fixant les conditions de passage aux examens pour la délivrance de l'attestation de la capacité professionnelle à l'exercice de la profession de transporteur routier.

- *sociétés, coopératives et entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs.*

Toute personne physique ou morale voulant exercer la profession de transporteur routier pour compte d'autrui ou pour compte propre doit avoir un agrément.

Cet agrément donne lieu à la délivrance de la carte professionnelle. Comme condition à remplir, le candidat devra justifier d'une capacité professionnelle et être inscrit au Registre des transporteurs routiers.

La capacité professionnelle est constatée par une attestation délivrée par le Gouverneur de la Région ou du District de Bamako après avis de la Commission régionale des transports.

Le Registre de transporteurs est tenu au niveau de chaque Direction Régionale des Transports. Les inscriptions sont distinctes suivant que l'activité de transport est exercée pour compte propre ou pour compte d'autrui.

2.2.2. Au plan international et sous-régional

Le Mali a ratifié plusieurs conventions et accords relatifs au transport et au transit routier. Il est membre de nombreux organismes régionaux dont les deux plus importants sont l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). A ce titre, il a adopté de nombreux textes réglementaires à caractère communautaire se rapportant au secteur des transports routiers, de libre échange de marchandises, de facilitation et de douane parmi lesquels :

- L'acte uniforme de l'OHADA du 1^{er} janvier 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route,
- La Convention de Cotonou A/P2/5/82 portant sur la réglementation des Transports Routiers inter-Etats (ou convention TIE) identifie des trajets dans les réseaux routiers des 15 états, définit les normes des véhicules (dimensions et capacité, charge à l'essieu fixée à 11,5 tonnes), la lettre de voiture comme preuve de contrat de transport, l'assurance civile au tiers obligatoire,
- La Convention de Lomé A/P4/5/82 relative au Transit Routier Inter-Etats des marchandises (ou Convention TRIE) a créé un régime de transport et de transit routier inter-états destiné à faciliter la circulation des

marchandises au sein de l'espace CEDEAO en suspension des droits et taxes de douane.

- La Résolution C/RES 4/5/90 relative à la réduction du nombre de postes de contrôle routier dans les États de la CEDEAO.
La Convention additionnelle A/SP 1/5/90 portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier Inter-Etats des marchandises pour la mise en place d'un système harmonisé de caution pour les marchandises en transit et,
- La Décision A/DEC/13/01/ 03 relative à l'établissement d'un programme régional de Transport Routier et de facilitation pour aider le commerce intracommunautaire et les mouvements aux frontières.

2.2.3. Au niveau bilatéral

Le Mali a conclu des protocoles d'accord en matière de transport et de transit routier avec ses pays voisins (Sénégal, Côte d'Ivoire, Guinée, Burkina Faso, Mauritanie, Algérie, Ghana, Togo et Bénin) et des accords maritimes et portuaires avec les pays de transit maritime (Sénégal, Côte d'Ivoire, Guinée, Togo, Bénin, Ghana, Mauritanie).

Ces accords ont pour but la facilitation du transport en transit et le développement des échanges bilatéraux.

La plupart des Accords se réfèrent à la Convention Internationale de la CNUCED du 08 juillet 1965 relative au commerce de transit des pays sans littoral, à la Convention A/P2/5/82 relative aux Transports Routiers Inter-Etat (TIE) et à la Convention A/P4/5/82 relative au Transit Routier Inter-Etat des marchandises (TRIE) du 28 mai 1982.

2.3. LES SERVICES DE TRANSPORTS ROUTIERS

Les services de transport concernent l'exploitation de l'ensemble des infrastructures de transport par le parc commercial de véhicules qui assure le déplacement des personnes et des marchandises.

Les services offerts sont rudimentaires et tournent autour de l'acheminement des marchandises ou de voyageurs d'un point à un autre sans aucune notion de service à la clientèle. Les services logistiques sont quasi inexistantes.

La majorité des transporteurs exercent leurs activités de manière artisanale ou informelle.

2.3.1. Le parc automobile²

L'examen du fichier des cartes grises fait ressortir au 31/12/2012, que le parc de véhicules immatriculés est de 269 609 unités dont 1,09% ayant au plus un an d'âge ; 10,33% ont entre 2 et 5 ans ; 23,36% ont entre 6 et 15 ans et 65% plus de 15 ans. Ce parc commercial actif comptait au 31/12/2012, 52 120 véhicules dont 25 159 véhicules de transport en commun, 16 934 camions et 10 027 semi-remorques.

En 2012, 18 155 cartes de transport ont été délivrées comme suit : 80% à Bamako, 13,40% à Sikasso, 4,4% à Ségou, 1,4% à Kayes, 0,4% à Mopti et 0,26% à Gao.

Par type de carrosserie, on compte 2412 citernes, 9682 plateaux ridelles, 2329 plateaux 3248 fourgons et 8443 bennes. Des véhicules reformés font partie de cette liste.

Le parc de véhicules affectés au transport public de voyageurs est globalement en bon état avec des bus neufs et confortables sur les lignes intérieures (régionales) et internationales.

2.3.2. Le transport voyageur

Le transport public de voyageurs est assez bien organisé tant sur le plan intérieur que sur le plan international. Un service de bus régulier relie Bamako à toutes les capitales régionales à l'exception de Kidal. Des minibus et des camions aménagés assurent les liaisons intérieures entre cercles et communes rurales.

En ce qui concerne le trafic régional, Bamako est reliée, par services de bus modernes et confortables, à la plupart des capitales sous-régionales (Dakar, Abidjan, Ouagadougou, Niamey, Conakry, Lomé, Accra et Cotonou).

Cependant, on note qu'il n'est pas tenu de statistiques sur le nombre de voyageurs transportés aussi bien pour le transport intérieur que pour le transport international.

² Les données proviennent de l'Observatoire des Transports, édition 2012.

2.3.3. Le transport de marchandises

Le transport intérieur est mal renseigné en matière de statistiques depuis le retrait des contrôleurs routiers de la DNTTMF. Cette fonction régaliennne revient au CMTR à travers la délivrance de la lettre de voiture. Mais le CMTR n'a ni les moyens matériels ni les moyens humains pour l'assurer. Les volumes échangés ne sont pas connus d'une région à l'autre.

Le transport international est très déséquilibré, avec une très grande proportion des retours à vide du fait de la faiblesse des volumes exportés d'une part, et d'autre part, à l'interdiction faite aux transporteurs maliens de participer au transport intérieur des pays de transit maritimes.

Les seules statistiques de transports existantes sont tenues au niveau des ports par les Entrepôts maliens. La distribution modale du transport de marchandises en 2009 est donnée sur le tableau suivant.

Tableau 2 : Distribution modale du transport marchandises en 2012

Mode	Import (t)	Exports (t)	Total (t)	%
Route	3 697 305	319 935	4 017 240	94
Rail	171 838	70 260	242 098	6
Total	3 869 143	390 195	4 259 336	100

Source : Observatoire des Transports. Edition 2012

La distribution des trafics marchandises en 2012 entre les corridors d'accès à un port maritime est donnée sur le tableau suivant.

Tableau 2. Distribution des trafics de marchandises de 2012 entre les corridors d'accès à un port maritime.

Corridor	Longueur (km)	Import (t)	%	Export (t)	%
Dakar-Bamako Route	1428	2 016 142	54,53	74 622	19
Dakar-Bamako Rail	1089	171 838	5	70 266	18
Abidjan-Bamako	1225	953 930	26	144 266	37
Lomé-Bamako	1967	315 425	9	66 141	17
Tema-Bamako	1973	156 558	4	10 637	3
Conakry-Bamako	980	64 475	2	12 924	3
Nouakchott-Bamako	1430	18 937	1	11 345	3
Total		3 697 305	100	390 201	100

Source : Observatoire des Transports. Edition 2012.

2.4. FONCTIONNEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS

Les principales structures et leur rôle

Au Mali, trois ministères, à travers leurs structures de tutelle, sont impliqués dans la gestion du sous-secteur des transports routiers de voyageurs et de marchandises. Il s'agit :

- du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement ;
- du Ministère de l'Économie et des Finances et
- du Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité

La gestion du fonctionnement des transports routiers est assurée principalement par les structures et organismes suivantes :

- la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) ;
- les entrepôts maliens dans les ports de transit (EMA) ;
- le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) ;
- le Conseil Malien des Chargeurs (CMC)

a) La Direction nationale des transports terrestres, maritimes et fluviaux (DNTTMF)

La gestion des transports routiers relève de la Direction nationale des transports terrestres, maritimes et fluviaux (DNTTMF)³

Elle est chargée :

- d'élaborer la réglementation en matière de transports routiers et de veiller à son application ;
- de procéder à toutes recherches et d'études nécessaires au développement et à la planification du secteur des transports routiers ;

³ Ordonnance n° 05-009/P-RM du 09 mars 2005

- préparer toutes mesures relatives à la réorganisation des structures, au perfectionnement des méthodes de travail, à l'amélioration des relations humaines des services et de la qualité des services publics ;
- d'assurer le suivi de l'application des accords et conventions en matière de transport et de transit maritime, signés entre le Mali et les pays de transit.

b) Les Entrepôts Maliens dans les ports de transit (EMA)

Au terme de protocoles d'accords de coopération en matière de transport et de transit, les gouvernements des pays côtiers ont accepté l'implantation d'entrepôts maliens (EMA) au sein de leur port maritime : entrepôts maliens au Sénégal (EMASE), en Côte d'Ivoire (EMACI), au Togo (EMATO), au Ghana (EMAGHA) en Guinée (EMAGUI) en Mauritanie (EMAMAU).

Ces entrepôts relèvent de la Direction Nationale des transports terrestres maritimes et fluviaux (DNTTMF)⁴

Ces entrepôts bénéficient d'un accord d'établissement et d'un statut administratif et juridique particulier.

Ils sont chargés entre autres, (i) du suivi, de la réception et de l'entreposage des marchandises ; (ii) du suivi de opérations de transit, de la vérification des factures afférentes aux opérations de transit et de l'évacuation des marchandises.

c) Le Conseil Malien des Chargeurs (CMC)

Le Conseil Malien des Chargeurs (CMC)⁵, créé en 1999, a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des chargeurs maliens (importateurs, exportateurs et transitaires agréés) qui assurent l'expédition maritime des marchandises.

⁴ Décret n° 05-235/P-RM du 18 mai 2005 déterminant le cadre organique des entrepôts maliens dans les ports de transit,

Décret n°05-260/P-RM du 6 juin 2005 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement des entrepôts maliens dans les ports de transit.

⁵ Loi n° 96-032 portant statut général des établissements publics à caractère professionnel,

- Ordonnance n°99-036/P-RM du 23 septembre 1999, portant création du CMC, modifiée par l'Ordonnance n°05-008/P-RM du 09 mars 2005,
- Décret n°426/P-RM du 29 décembre 1999 portant sur l'organisation et les modalités de fonctionnement du CMC

Il est placé sous la tutelle du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement. Le CMC est chargé de (i) donner un avis à la demande des pouvoirs publics, ou formuler des suggestions à sa propre initiative, sur les questions relatives au transport maritime ; (ii) de défendre les intérêts des chargeurs en leur fournissant des conseils et des prestations tout au long de la chaîne des transports ; (iii) de contribuer à la mise en œuvre des mesures de facilitation, de suivre l'évolution des tarifs, des coûts et de la qualité des services tout le long de la chaîne des transports ; (iv) d'élaborer des statistiques de flux de marchandises.

Les organes d'administration et de gestion sont : (i) l'Assemblée consulaire, (ii) le Bureau et (iii) le Secrétariat général.

L'Assemblée consulaire se prononce sur toutes les questions intéressant la gestion et l'administration du CMC.

Le Bureau dispose de pouvoirs plus étendus en matière de gestion. Il est composé d'un président, de deux vice-présidents, de deux trésoriers et des secrétaires (relations extérieures et communication).

Le Secrétaire général, sous l'autorité du président du bureau, dirige, coordonne et anime l'ensemble des services du Conseil. Il prépare et exécute le budget.

d) Le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR)

Le Conseil malien des transporteurs routiers (CMTR)⁶, est un établissement public à caractère professionnel. Il a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des transporteurs routiers maliens.

Il est placé sous la tutelle du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement est chargé (i) de donner un avis à la demande des pouvoirs publics, ou formuler des suggestions de sa propre initiatives, sur toutes questions relatives au transport routier ; (ii) de défendre les intérêts des transporteurs routiers et (iii) d'assurer la formation et l'information des transporteurs routiers.

L'établissement est la seule interface reconnue entre l'État et les transporteurs routiers.

⁶ Loi n°04-040 du 13 août 2004 portant création du CMTR

Décret n°04-359/P-RM du 08 septembre 2004 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du CMTR

Les organes d'administrations et de gestion sont (i) l'Assemblée consulaire, (ii) le Bureau et (iii) le Secrétariat général.

L'Assemblée consulaire se prononce sur toutes les questions intéressant la gestion et l'administration du CMTR.

Le Bureau dispose des pouvoirs les plus étendus en matière de gestion.

Le Secrétaire général, sous l'autorité du Président du Bureau, dirige, coordonne et anime l'ensemble des services du CMTR et centralise leurs activités.

CHAPITRE III : ORGANISATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

L'objet du présent chapitre est de dégager les principales caractéristiques du fonctionnement du secteur sur la base de l'analyse des documents disponibles et de nos enquêtes sur le terrain.

3.1. LE MARCHE DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES

3.1.1. Les volumes annuels

Les principaux segments de marché du transport routier au Mali concernent les deux types principaux de frets suivants :

- a. **Le fret national** constitué des marchés des grandes industries (moulins, cimenterie, industrie d'égrainage du coton, industrie, brasseries, etc.), des marchés de ramassage des produits agricoles, vivriers ou produits de commercialisation vers les usines de première transformation ou de conditionnement (coton graine, riz paddy, arachide coque) des marchés de fret interurbain et local de distribution, et des marchés de transport de bétails et de bois.
- b. **Le fret international solide et liquide** : l'exportation des produits agricoles (coton fibre, noix et amandes de karité, etc.), l'importation des produits alimentaires, de matériaux de construction, des engrais, de matériels d'équipement et des hydrocarbures.

3.1.2. Des prix de transport en constante baisse

Le déséquilibre entre les importations et les exportations constitue un facteur structurel qui accroît les difficultés du secteur des transports terrestres. Certaines années, ce déséquilibre se situe dans un rapport de 1 à 12⁷. Cette dissymétrie en termes de volumes joue sur la rentabilité de l'activité de transport de marchandises.

Différents facteurs (développement du compte propre, développement du marché des véhicules d'occasion, explosion du prix du gasoil, déséquilibre des échanges internationaux, ...) ont eu pour effet de tirer les prix du transport vers le bas ou à le stabiliser. De 1988 à 2014, le tarif de transport (FCFA/t-km) n'a presque pas

⁷ Étude d'impact de la lutte contre la surcharge dans le secteur des transports terrestres maliens

évolué passant de 28 F à 32 F (13%) alors que pendant la même période le prix du gasoil à la pompe a évolué de 210 f à 680 F (69%).

Ainsi, la plupart des transporteurs professionnels du secteur fonctionnent dans une logique de survie et non dans une logique de développement.

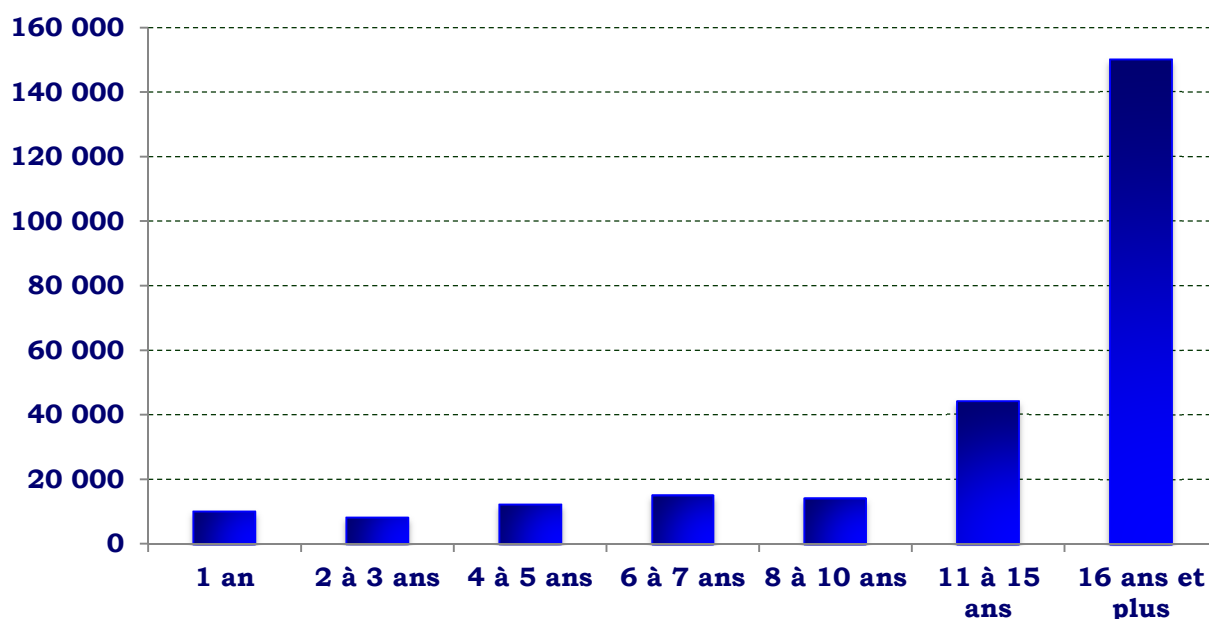
Les conséquences de cette situation peuvent se résumer en comme suit :

- le parc de véhicules maliens n'arrivent plus à transporter le quota de fret qui lui est réservé dans les ports de transit suivant les accords (2/3) d'où l'intervention du parc international sénégalais pour résorber le déficit sur le corridor Dakar-Bamako par exemple ;
- les coûts marginaux ne prennent en compte que la dépense immédiate (carburant et sommes allouées aux chauffeurs pour leur salaire et leurs frais de routes) ;
- le recours à la surcharge pour répondre à la baisse du prix du fret.

3.1.3. L'offre de transport

La flotte est essentiellement composée de camions vétustes comme le montre le graphique ci-après

Graphique 2 : âge du parc de véhicules au 31.12.2012



Source : Observatoire des transports ; édition 2012.

Le nombre de véhicules en circulation (parc commercial actif) est très mal connu. Les chiffres sur la flotte doivent par conséquent être pris avec beaucoup de réserve.

La flotte de véhicules est inadaptée aux besoins du transport moderne. Il en résulte une forte diminution de l'offre de transport et de la qualité de l'offre ; ce qui entraîne une pression sur les prix de transport qui sont en constante baisse. Cette situation n'est pas favorable à l'investissement nécessaire pour renouveler le matériel.

Les transporteurs éprouvant beaucoup de difficultés à financer le renouvellement de leurs parcs (difficultés d'accès au crédit bancaire, absence de provisions pour amortissement, absence de bilan, etc.), il ya lieu de rappeler le fait que le Gouvernement du Mali avait décidé en 2004 la mise en place de mesures d'aide au financement (arrêté n°04-2020/MEF-SG du 11 octobre 2004) du renouvellement du parc.

Ces mesures dont la durée était limitée à un an consistaient à l'exonération des droits de douane et de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) des véhicules poids lourds neufs (marchandises et voyageurs) importés.

Dans le cadre de cette mesure 1005 véhicules neufs ont été acquis, notamment des poids lourds pour le transport du fret solide et liquide. On relève que la plupart de ces véhicules articulés acquis ont été réceptionnés avec un poids total autorisé en charge (PTAC) qui ne respecte pas les limites de charge à l'essieu fixées par le code de la route du Mali et le Règlement 14 de l'UEMOA.

On peut aussi relever que ces mesures ont surtout profité aux transporteurs pour compte propre qui ont pu ainsi renforcer leur parc et leur position dominante au détriment des transporteurs professionnels.

3.1.4. Des accords et conventions de transport

Les protocoles d'accord en matière de transport et transit routiers du Mali avec les pays de transit maritime ont pour but :

- de fournir un accès à la mer au Mali ;
- de définir les normes de circulation routière et les caractéristiques techniques de véhicules en termes de poids et de dimensions ;

- de formaliser l'application des quotas de répartition de fret de transit au départ des ports maritimes :
 - ✓ 2/3 du tonnage pour les transporteurs maliens,
 - ✓ 1/3 du tonnage pour les transporteurs des pays de transit maritime,
 - ✓ le transport des hydrocarbures est réservé en totalité aux transporteurs maliens.
- de formaliser l'application des quotas de répartition du fret d'échanges régionaux de transit des pays voisins :
 - ✓ 1/2 du tonnage pour les transporteurs maliens,
 - ✓ 1/2 du tonnage pour les transporteurs des autres pays de transit.
- de définir les itinéraires de transport de marchandises en transit ;
- d'instituer l'interdiction du transport routier de cabotage.

Les accords maritimes et portuaires ont pour but de définir :

- l'octroi de concession et de facilitation ;
- les principes pour l'exploitation des espaces et installations de stockage (entrepôts) ;
- les tarifs préférentiels, les délais de franchise par rapport au régime du droit commun ;
- les avantages fiscaux ;
- l'accès des véhicules et du personnel roulant dans l'enceinte portuaire ;
- l'exploitation logistique des corridors de transit.

Ces accords qui datent de vingt ans environ n'ont certes pas été dénoncés par l'une des parties et restent encore en vigueur. Cependant force est de constater qu'ils ne sont plus applicables dans certaines de leurs dispositions. La règle de 2/3 et 1/3 n'est plus observée et l'accès au fret en transit est presque libre. Mieux en ce qui concerne l'axe Dakar-Bamako, la règle est totalement renversée au profit des transporteurs sénégalais disposant d'un parc relativement neuf et mieux adapté.

Les mauvaises pratiques reviennent sur les itinéraires de transport des marchandises en transit. Ces pratiques anormales concernent les tracasseries de tout genre pour la perception de redevances occultes non tarifaires et la surcharge de véhicules hors normes.

Les délais de séjour des camions à l'intérieur des ports de transit peuvent atteindre 15 jours avant chargement. Cette pratique affecte très sérieusement le taux de rotation mensuelle des camions.

Le convoyage des camions chargés, sous escorte douanière, se fait à 12 500 F CFA en Côte d'Ivoire et à 140 000 F CFA au Sénégal ce qui est tout à fait anormal.

3.1.5. Un marché en déclin

Le parc commercial est très vétuste avec des coûts d'exploitation très élevés. Seulement 9% du parc de véhicules lourds ont moins de dix (10) ans. La disponibilité du parc de véhicules lourds affectés au transport public de marchandises est d'environ 60% ce qui est très insuffisant. La situation du marché du transport terrestre de marchandise sur les deux principaux corridors de desserte du Mali à travers les ports de transit se présente comme suit :

Axe Dakar-Bamako.

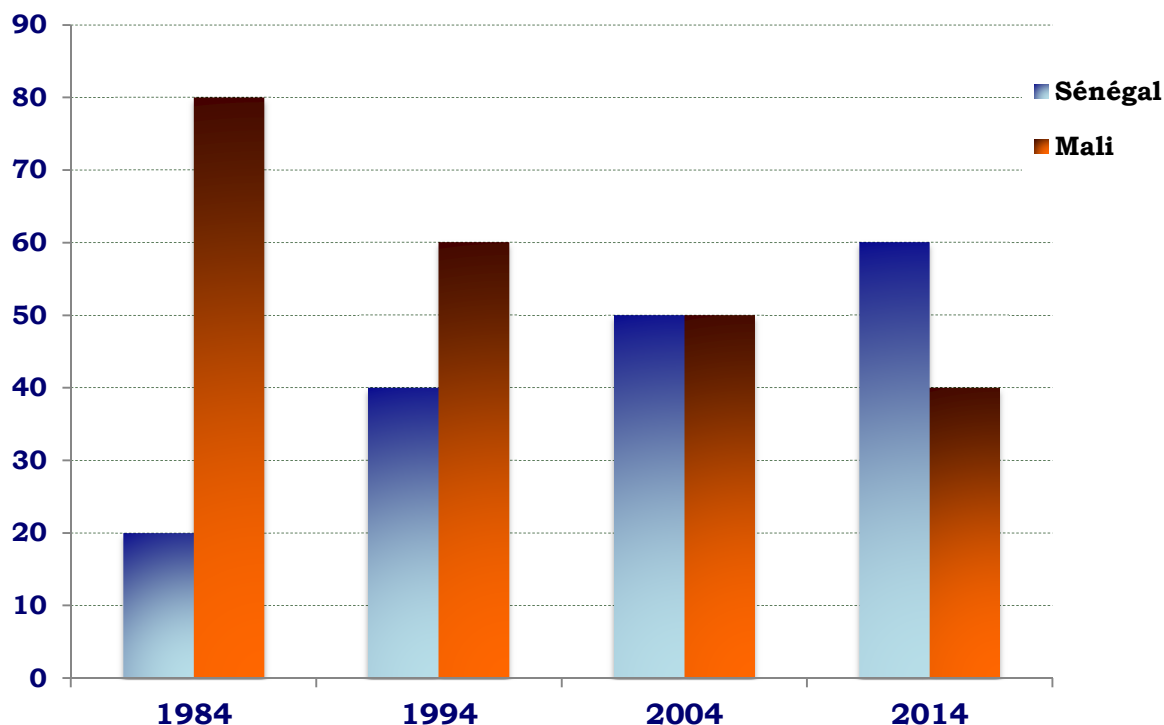
Le fret routier sur ce corridor naturel du Mali a atteint ses plus grands volumes au cours des années 90. Cette période correspond aux contreperformances de la Régie des Chemins de Fer du Mali (RCFM) qui a commencé son déclin du fait de la mauvaise gestion, mais aussi et surtout du manque d'investissement pour le renouvellement des rails et de son parc de matériels de transport.

L'offre de transport pour le fret solide s'est avérée insuffisante pour assurer le basculement d'une bonne partie du trafic lourd ferroviaire sur la route. Pour compenser cette faiblesse des capacités réelles de transports les transporteurs routiers se sont adonnés à la pratique de la surcharge sur des véhicules souvent hors normes.

Pendant ce temps, les transporteurs sénégalais ont compris la nécessité de renforcer leur parc de véhicules lourds pour suppléer à l'insuffisance de l'offre des transporteurs maliens. On a recensé également sur la période des transporteurs ghanéens qui ont grignoté une part de ce marché juteux. Aujourd'hui, la part de marché réalisé par les maliens atteint à peine 40% alors

que les sénégalais s’octroient largement les 60%. Cette situation est donnée sur le graphique ci-après.

Graphique 3 : Parts de marchés en pourcentages sur le corridor Dakar-Bamako



Source : Consultant

Cette démultiplication du trafic lourd sur l’axe routier Dakar-Bamako a eu pour conséquence la détérioration prématurée du réseau routier qui n’avait pas été conçu pour supporter un tel trafic. Une autre conséquence a été la rupture du pont de Kayes sous l’effet de la surcharge et de la densité du trafic généré.

Axe Abidjan-Bamako

Pendant longtemps les transporteurs maliens et ivoiriens ont partagé, presque à égalité, le fret sur cet axe routier jusqu’aux événements tragiques qu’a connus la Côte d’Ivoire ces dix dernières années. En début 2000, le trafic a été pratiquement interrompu du fait de l’insécurité. Pendant cette période une bonne partie des importations maliennes a basculé sur les ports de Dakar, Lomé et Cotonou. C’est ainsi que les transporteurs ghanéens, généralement en surcharge sur des camions hors normes ont assuré une bonne partie de ce trafic.

Avec le retour de la stabilité en Côte d’Ivoire, ce trafic pourrait concurrencer très bientôt celui sur l’axe Dakar-Bamako qui fait l’objet du retour de mauvaises

pratiques selon le CMTR (multiplication de points de contrôle avec perceptions indues).

Les exigences d'un transport routier international efficace nécessitent le renouvellement du parc commercial de transport de marchandises au Mali, la professionnalisation et la formation de ses acteurs pour gagner en capacité et en compétitivité.

3.2. DES ACTEURS

Le transport routier du Mali doit se moderniser et intégrer la notion de qualité de service. Malheureusement l'offre de cadres et de travailleurs de qualité est insuffisante.

Le sous-secteur des transports routiers est très atomisé et peu transparent. Selon le CMTR, seulement 34 sociétés de transports sont formellement établies. Le sous-secteur est majoritairement exploité par des acteurs informels

3.2.1. Prédominance de l'informel

Le nombre de transporteurs de marchandises, soit sous forme artisanale ou d'entreprises structurées, n'est pas connu avec précision. Les statistiques fournies par les Directions régionales des transports sont insuffisantes, peu fiables et non à jour.

De nos enquêtes et entretiens aussi bien individuels que de groupe, il ressort que le secteur, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises, est caractérisé par la prédominance d'artisans transporteurs de type individuel ou familial disposant d'un à deux véhicules, rarement cinq. On relève une trentaine de sociétés structurées dont la plupart effectuent le transport de voyageurs ou le transport d'hydrocarbure.

On relève aujourd'hui que beaucoup de transporteurs font simultanément du transport pour compte d'autrui et du transport pour compte propre même si les véhicules sont destinés au transport privé (compte propre).

La poursuite de cette tendance au développement du transport privé met en péril le développement du transport de marchandises pour compte autrui. Il apparaît essentiel d'assainir une offre pléthorique et de médiocre qualité des services de transport public qui compromettent la rentabilité de l'industrie du camionnage et le renouvellement du parc.

Les sociétés de transport pour compte d'autrui (artisanales, familiales, individuelles ou existant de façon laxiste sous forme de GIE) ne possèdent généralement pas d'outils performants de gestion du système de transport. Elles ne disposent pas de personnel qualifié non plus.

Il est évident que le développement de ce secteur dépendra largement de la capacité des transporteurs à accroître la qualité de leurs services (renouvellement, entretien préventif, recherche de fret, ...).

Le financement de l'activité de transport de marchandises (acquisition de véhicules, fonds de roulement, etc.) constitue de ce fait un problème réel pour la plupart des transporteurs professionnels (pour compte d'autrui) au Mali.

Un encadrement plus rigoureux et sélectif du secteur aura pour effet de professionnaliser davantage le secteur des transports routiers de marchandises par :

- l'appui à l'acquisition de véhicules,
- la formation appropriée des propriétaires à la maîtrise des outils de gestion des parcs de véhicules ;
- la formation des gestionnaires de transport et du personnel d'encadrement clé,
- la formation des conducteurs à l'entretien journalier et préventif.

3.2.2. L'ampleur du transport pour compte propre

Le transport privé ou transport pour compte propre s'est fortement développé au dépend du transport public de marchandises (transport pour compte autrui). Ce phénomène traduit, entre autres, un manque de fiabilité des services publics de transports routiers de marchandises, et donc une perte de confiance des chargeurs envers le système de transport public en termes de disponibilité et de fiabilité.

Le développement du transport pour compte propre est la conséquence du manque de performance et de fiabilité des services de transports pour compte d'autrui. Il traduit aussi l'insuffisance, voir l'inexistence de véritables professionnels dans le secteur.

Compte tenu de la faiblesse et de la vétusté de ses moyens matériels (véhicules) d'une part, et du manque de professionnalisme de ses dirigeants d'autre part, le transport pour compte d'autrui ne répond pas souvent aux exigences du

commerce international en matière de capacité et de délais de livraison contractuels. Sur les grands corridors de desserte, la rotation de leurs véhicules est très faible (une rotation par mois, avec le plus souvent des retours à vide). Tout cela a contribué à la perte de confiance des grands chargeurs qui se sont organisés pour assurer eux-mêmes le transport de leurs marchandises.

On relève aussi que les mesures gouvernementales de défiscalisation de l'importation de véhicules neufs dans le cadre de la campagne de renouvellement du parc commercial 2004-2005, n'ont surtout profité qu'aux transporteurs pour compte propre qui ont pu produire les meilleures conditions de garanties financières. Ces efforts volontaristes du gouvernement destinés à l'origine au transport public de marchandises et de voyageurs ont surtout permis au transport pour compte propre de se renforcer davantage.

3.3. LA GESTION DU SECTEUR

3.3.1. Les acteurs publics

a) La Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux (DNTTMF).

Le suivi et la gestion du transport routier de marchandises et de voyageurs sont mal assurés par la DNTTMF qui ne dispose pas du matériel adéquat et du personnel qualifié pour assumer ses missions. Le service informatique ne produit pas les statistiques nécessaires à l'analyse du système de transport. Il n'y a pas de serveur central pour centraliser les informations qui proviennent des structures régionales. Seuls les fichiers d'immatriculation des véhicules et les statistiques de délivrance des permis de conduire sont tenus de façon satisfaisante.

En ce qui concerne la production des cartes de transport et des cartes professionnelles, le suivi est régional et la centralisation des données n'est pas assurée au niveau national. Aujourd'hui, il est impossible de déterminer exactement le parc de véhicules routiers actif par type de transport (transport de marchandises, transport de voyageurs et transport d'hydrocarbures). Les sorties de parc ne sont plus suivies régulièrement et à temps faute de liaison informatique directe entre la Direction nationale et ses services déconcentrés.

Les inscriptions au Registre des transporteurs se font au niveau des directions régionales et il n'y a aucune centralisation au niveau national.

Depuis le retrait des contrôleurs routiers de la DNTTMF en juin 2009, le transport intérieur n'est plus suivi. Cette mission qui revient au CMTR à travers la

délivrance de la lettre de voiture n'est toujours pas assurée. On ne connaît pas le volume des échanges entre Bamako et les capitales régionales d'une part, et d'autre part entre les capitales régionales. On ne peut donc faire aucune projection sur l'évolution du transport intérieur.

La DNTTMF semble absorbée à plus de 60% par la production des documents de transport. Les études économiques du secteur sont rares du fait de l'insuffisance de cadres et de formation d'agents spécialisés.

Les relations entre la DNTTMF d'une part et le CMTR et le CMC d'autre part ne sont pas clarifiées ; ces deux établissements étant placés sous la tutelle directe du ministère chargé des transports.

b) Le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR).

Devant la multitude des syndicats des transporteurs et des syndicats de conducteurs routiers, le Gouvernement a créé le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) afin de n'avoir qu'un seul interlocuteur représentant la profession.

La Loi créant les Établissements publics à caractère professionnel (CMTR et CMC) n'a pas tenu compte de certaines dispositions de la Loi sur les Associations et les Syndicats. De ce fait le CMTR coexiste actuellement avec les syndicats des transporteurs avec une confusion totale dans l'exercice de leurs missions respectives.

Il est indéniable aujourd'hui que le CMTR est loin de jouer le rôle pour lequel il a été créé, à savoir rassembler les transporteurs et être le seul interlocuteur du gouvernement. Force est de constater que le gouvernement est obligé de négocier et avec le CMTR et avec les Syndicats dont certains ne reconnaissent pas la légitimité du CMTR.

La délivrance de la lettre de voiture a été concédée au CMTR qui n'arrive pas à bien exploiter et à gérer cet important outil de suivi du trafic intérieur et international par manque de ressources humaines qualifiées. Ainsi le trafic intérieur n'est plus suivi, les volumes de fret intra régionaux ne sont pas connus et il est pratiquement impossible aujourd'hui de faire une projection sur les échanges inter régions. On ne sait pas par exemple quel a été le volume des échanges entre Bamako et Ségou, entre Bamako et Sikasso et entre Sikasso et Gao.

Le trafic international est mieux maîtrisé grâce aux Entrepôts maliens dans les ports de transit et à leurs antennes aux frontières terrestres.

c) Le Conseil Malien des Chargeurs (CMC)

Comme le CMTR, le CMC également n'assure pas correctement les missions qui lui sont assignées ou concédées par l'État.

Le CMC devrait être un outil important de gestion du commerce international. A cet effet, il a pour rôle de faire transporter la marchandise malienne au moindre coût par le groupage et la location de slots sur les navires de ligne. Pour ce faire, il conclut des accords de représentation avec d'autres organismes ou offices de chargeurs installés dans les ports d'origine des importations maliennes (Europe, Asie, Amérique, moyen orient etc.).

Le CMC délivre le bordereau de suivi des cargaisons et gère le droit de trafic maritime du Mali. En contre partie, il reçoit la redevance maritime sur la marchandise au départ et à destination du Mali. Le taux de cette redevance est de 500f CFA la tonne ce qui est assez substantiel pour assurer sa mission. En plus, il dispose de fonds publics affectés par le gouvernement. On remarque malheureusement que près de 90% de ces ressources affectés vont au fonctionnement au détriment des activités relatives à la régulation du transport de marchandises ; ce qui est paradoxal. Il en est de même pour le CMTR d'ailleurs.

Créé avec le statut d'établissement public à caractère professionnel, le CMC ne dispose ni de moyens matériels et surtout ni de moyens humains pour assurer sa mission. On observe un déficit de cadres et d'agents de maîtrise de la chaîne logistique des transports multimodaux.

Il faut relever que dans la sous-région et dans le monde, seul le Conseil Malien des Chargeurs dispose d'un tel statut inapproprié pour assurer la mission assignée à un conseil de chargeur.

Le CMC ne produit aucune statistique fiable sur le transport international du Mali. Il ne maîtrise ni les quantités importées ni les quantités exportées et ne produit aucun rapport sur les coûts des services et des transactions et encore moins un simple bilan annuel.

Dans sa structure actuelle, le CMC fonctionne comme un véritable « parti politique » qui détient son pouvoir et sa légitimité d'élections qui sont toujours contestées par la partie perdante. Ainsi la partie qui gagne, affecte ses partisans aux postes essentiels sans aucun souci de compétence, d'intégrité ou de capacité

professionnelle. La partie perdante s'emploie à nuire et à organiser la chute du gagnant. Le représentant des pouvoirs publics, en la personne du Secrétaire général, n'a aucun pouvoir et n'assume aucune responsabilité dans la structure de gestion. Dans ce contexte il ne pourra jamais y avoir d'action efficace au profit de la profession et les fonds publics affectés sont utilisés à des activités de représentation et de protocole.

Il y a lieu de relire profondément les textes de création, d'organisation et de fonctionnement du Conseil Malien des Chargeurs (CMC) afin qu'il puisse assumer la mission d'un véritable conseil des chargeurs.

3. 3.2. Les acteurs privés

a) Les transporteurs.

Comme relevé plus haut, le secteur est caractérisé par la prédominance d'artisans transporteurs de type individuel ou familial ne disposant que de 1 à 3 véhicules rarement plus de 5 véhicules. Cette tendance est plus remarquable lorsqu'il s'agit du transport public de marchandises. En ce qui concerne le transport public de voyageurs, on remarque que ces types de transporteurs assurent souvent une desserte locale ou régionale de désenclavement des terroirs dont ils sont originaires (desserte de village, de cercle ou de région). Dans ces cas la rentabilité économique de l'activité de transport n'est forcément pas le critère essentiel.

Les sociétés de transport public de marchandises représentent environ 15% des sociétés ayant répondu à notre enquête. Les sociétés de transport d'hydrocarbures sont les mieux organisées et les mieux structurées (30%). On relève aussi que 40% de ces sociétés font aussi du transport de marchandises mais de façon marginale.

Un grand nombre de ces entreprises de transport opèrent dans un cadre artisanal, informel, sans être décomptées par l'administration fiscale et ou l'institut de statistiques.

Après vingt ans de réforme du secteur des transports terrestres, l'industrie du camionnage reste encore caractérisée par une prédominance d'artisans transporteurs même si depuis quelques années, on observe l'émergence de certaines entreprises de transport moderne modernes, notamment en ce qui concerne le transport de voyageurs.

On remarque aussi que le développement du secteur dépend largement de la capacité des transporteurs à accroître la qualité de leurs services (entretien et

renouvellement du parc roulant, accès au fret, ...) et à se doter d'outils performants de gestion de l'entreprise.

Le financement de l'activité de transport de marchandise (acquisition et renouvellement de véhicules, fonds de roulement, immobilisations, etc.) constitue encore une contrainte pesante pour la plupart des transporteurs routiers maliens.

Un encadrement et un accompagnement plus rigoureux et sélectif aura pour effet de professionnaliser davantage le secteur par :

- i. appui à l'acquisition des véhicules ;
- ii. la formation conséquente des propriétaires à la maîtrise des outils de gestion des parcs de véhicules ;
- iii. la formation des conducteurs en chargement et en mécanique des véhicules

b) Les transitaires

Personne morale de droit privé, le transitaire a pour objectif, notamment, la réalisation pour un tiers des formalités de passage de marchandises ou d'effets personnels d'un territoire douanier à un autre. Il peut revêtir différents statuts : celui de transitaire mandataire s'il est lié à son client par un contrat de mandat, et celui de transitaire commissionnaire s'il est lié par un contrat de commissionnaire. Cette profession est réglementée au Mali.

c) Les auxiliaires de transport

La réglementation actuelle inclut dans la profession de transporteur routier de marchandises uniquement l'activité traction. Or au niveau international le marché de transport a évolué jusqu'au moment de considérer que d'autres professions auxiliaires comme les courtiers de fret agréés ou non agréés font aussi partie de la chaîne logistique des transports et doivent être soumis à une réglementation sous peine de faciliter l'apparition d'autres acteurs informels.

Les auxiliaires de transport sont des personnes qui concourent à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter ni fournir les moyens d'exécution. Ce sont les courtiers de transport ainsi que les courtiers en affrètement.

Les commissionnaires de transport sont des personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant.

3.4. LA LEGISLATION ACTUELLE

3.4.1. Une législation confuse

La profession de transporteur routier est aujourd'hui régie par une réglementation disparate, confuse et incomplète.

La Loi n°00-43 du 07 juin 2000 est la base de la réglementation nationale régissant la profession de transporteur routier. Cette loi est complétée par un décret d'application et une série d'arrêtés :

- Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000 fixant les modalités d'application de la loi n°00-43 du 07 juin 2000,
- Arrêté n°02-1267/MICT-SG du 06 juin 2002 fixant les modalités de délivrance de l'attestation de capacité professionnelle,
- Arrêté n°02-1268/MICT-SG du 06 juin 2002 fixant les modalités d'exercice des activités de transport routier,
- Arrêté n°02-1269/MICT-SG du 06 juin 2002 régissant la profession de loueur et de locataire de véhicules,
- Arrêté n°02-1306/MICT-SG du 07 juin 2002 portant création de la Commission régionale des transports routiers,
- Arrêté n°02-1881/MICT-SG du 04 septembre 2002 fixant le modèle de demande d'inscription au Registre des transporteurs routiers,
- Arrêté n°02-1882/MICT-SG du 05 septembre 2002 fixant les conditions de passage aux examens pour la délivrance de l'attestation de la capacité professionnelle à l'exercice de la profession de transporteur routier,
- Loi n°99-04 du 02 mars 1999 régissant la circulation routière et,
- 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.

La Loi n°00-43 du 07 juin 2000 fixe les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, sans auparavant définir clairement le champ d'application et les catégories de transport concernées. Il est évident qu'à chaque catégorie devrait correspondre des spécifications particulières. Cette nécessité de catégorisation apparaît seulement dans les arrêtés d'application.

Le chapitre I de la Loi est consacré aux conditions d'exercice de la profession de transporteur routier pour les personnes physiques et morales (article 3).

Le chapitre III prévoit les interdictions (article 5) tandis que les obligations du transporteur routier sont définies au Chapitre IV (articles 6,7 et 8).

Les sanctions sont prévues par le Chapitre V de la Loi (articles 9 et 10).

La Loi n°00-043/ du 07 juin 2000 reste donc dans les dispositions très générales. Le champ d'application de la réglementation n'est pas défini. La loi ne fait pas non plus allusion au type de transport (transport pour compte d'autrui et transport pour compte propre) et ne distingue pas les catégories de transports routiers.

L'article n° 6 de l'arrêté n°02-1268/MICT-SG du 06 juin 2002, fixant les modalités d'exercice des activités de transport, dispose que les transports pour compte propre, effectué dans les véhicules dont le poids total autorisé (PTAC) est égal ou supérieur à 3,5 tonnes, sont soumis à l'autorisation de transport. Les véhicules dont le PTAC est inférieur à 3,5 tonnes ne sont pas soumis à cette obligation. Quant à l'article 8, il stipule que les transports pour autrui effectués dans les véhicules dont le PTAC est égal ou supérieur à 3,5 tonnes requièrent à bord desdits véhicules la lettre de voiture et la carte de transport.

La Loi n° 00-43 du 07 juin 2000 est complétée par le Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000 fixant ses modalités d'application. C'est le Décret qui dispose de la nécessité d'un agrément pour exercer l'activité de transport. Dans le même cadre les preuves de la capacité professionnelle et de l'enregistrement au Registre des transporteurs devront être fournies par le requérant. Ainsi l'article 5 du Décret n°00-503/P-RM stipule que :

«L'attestation de capacité professionnelle permet d'exercer les activités de transport routier pour compte propre et pour compte autrui ».

Cet article 5 est en contradiction de l'article 12 du même décret qui dispose : « Toute personne morale ou physique agréée pour l'exercice de la profession de transporteur routier est tenue d'avoir une carte professionnelle... ». La carte professionnelle est différente de l'attestation de capacité professionnelle et c'est elle qui fait l'objet de contrôle en même temps que la carte de transport. Elle est

délivrée par le Directeur National des Transports tandis que l'attestation de capacité professionnelle est délivrée par les gouverneurs de région ou du district.

Nulle part on ne trouve dans le décret la définition du transport pour compte propre ce qui constitue une autre lacune du document. En outre on peut se demander si cette attestation de capacité professionnelle concerne les personnes morales car elle ne fait allusion qu'au niveau d'étude du requérant.

Les modalités de délivrance de la capacité professionnelle, fixées par l'Arrêté n°02-/1267/MICT du 06 juin 2002 fixant les conditions de délivrance de la carte de transport, en ajoute à la confusion comme le prouve aisément la citation suivante :

« Nul ne peut exercer la profession de transporteur routier sans l'attestation de capacité professionnelle délivrée par les Gouverneurs de Région et du District de Bamako après avis de Commission Régionale des Transports Routiers ».

L'article 4 dudit Arrêté précise les conditions à remplir, à savoir :

- être titulaire du DEF ou du CAP ou d'un diplôme équivalent figurant sur une liste dressée par Arrêté conjoint du Ministre chargé des Transports et du Ministre chargé de l'éducation ;
- satisfaire aux épreuves d'un examen sanctionnant un contrôle de connaissances générales dans les domaines ci-après : mécanique du véhicule, code de la route, comptabilité des PME.

Il s'agit là uniquement à notre sens, de conditions à satisfaire par des personnes physiques ; alors qu'il s'agit de réglementer l'ensemble de la profession de transporteur routier (personnes morales et personnes physiques).

On remarque bien que ces textes législatifs et réglementaires qui datent de plus de dix (10) ans n'ont pas suivi l'évolution du système des transports routiers de marchandises (transport multimodal et communautaire, apparition de nouveaux acteurs, mutation de certains rôles et fonctions etc.)

Comme on peut le constater, la législation actuelle est floue, imprécise et inadaptée aux exigences du transport moderne. Elle est incomplète sur certains aspects du contrôle et de la régulation.

La carte professionnelle ne mentionne ni le type de transport pour lequel elle est délivrée ni les catégories et classes de transport concernées.

On note cependant que les conditions d'agrément, de constat de la capacité professionnelle, d'inscription sur le Registre des transporteurs routiers et de délivrance de la carte professionnelle et de l'autorisation de transport sont partiellement régies par le Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000 fixant les modalités d'application de la loi n°00-43 du 07 juin 2000.

Une des principales problématiques actuelles du secteur des transports routiers de marchandises au Mali est l'exécution par les transporteurs pour compte propre des activités des transporteurs professionnels. Il n'est pas fait une différence claire entre le « transport pour compte propre » et « le transport pour autrui ». En effet le manque de contrôle tant à la délivrance des cartes de transport que sur la route a permis que des transporteurs pour compte propre effectuent régulièrement du transport rémunéré pour compte d'autrui sans respecter les exigences fiscales demandées aux transporteurs professionnels. Ce manque de contrôle a créé une situation de concurrence déloyale qui incite certains transporteurs en règle à passer à l'informel afin d'être plus « compétitifs ».

Au sens de l'acte uniforme de l'OHADA du 1^{er} janvier 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route, le transporteur est défini comme « *une personne physique/ ou morale qui prend la responsabilité d'acheminer la marchandise du lieu de départ au lieu de destination au moyen d'un véhicule routier* ».

Dans la même source, un contrat de transport de marchandise se définit comme « *tout contrat par lequel une personne physique ou morale, le transporteur, s'engage principalement et moyennant rémunération, à déplacer par route, d'un lieu à un autre par le moyen d'un véhicule, la marchandise qui lui est remise par une autre personne appelée expéditeur* ».

Le transport pour compte propre est insuffisamment défini dans l'Arrêté n°02-1268/MICT-SG du 06 juin 2002 fixant les modalités d'exercice des activités de transporteur routier.

Il serait plus pratique de compléter toutes ces dispositions dans un même texte réglementaire, sous forme de loi ou de décret unique.

En conclusion, il s'avère que la législation actuelle sur les transports terrestres ne s'adapte pas à l'évolution du secteur. Elle est incomplète ou confuse dans beaucoup de ses aspects et ne clarifie pas suffisamment certaines fonctions, qualités et missions des acteurs du secteur.

3.4.2. Une réglementation incomplète et peu dissuasive

Les sociétés de transport routier public de voyageurs et de marchandises sont très atomisées. Fondamentalement, sur le plan de la réglementation, la profession de transporteur routier au Mali n'existe pas en tant que telle. Il n'est pas fait de distinction claire entre le « transport pour compte propre » et le « transport pour compte autrui » tous étant admis à effectuer l'activité de transport public de marchandises (transport pour compte d'autrui). Les limites ne sont pas fixées en termes de champ d'application et de conditions pratiques d'exercice de chaque type de transport. Quiconque est en mesure d'acquérir un véhicule et d'effectuer des transports routiers est considéré comme transporteur. Il en résulte un excédent d'offres en capacité de transport et une rentabilité insuffisante des transports routiers.

Les commerçants-transporteurs qui effectuent des transports aussi bien pour compte propre que pour compte autrui, ne les effectuent pas dans un souci de rentabilité. Les déficits éventuels dans le transport, sans être chiffrés sont absorbés dans le cadre des activités globales. Cela prouve à suffisance des insuffisances dans la réglementation professionnelle de transporteur routier.

CHAPITRE IV. BESOIN D'UNE RELECTURE DE LA REGLEMENTATION

La professionnalisation du secteur vise à mieux gérer et de produire des services efficaces de transport. Elle contribue aussi à baisser les coûts de transport et à la fixation des prix de transport plus rémunérateurs. Certains transporteurs bénéficient de réseaux relationnels constants et font valoir leur fiabilité et disponibilité auprès des chargeurs pour l'obtention régulière de fret.

La professionnalisation permet d'éliminer du secteur des pratiques trop spéculatives et des non-transporteurs. Elle devrait également permettre une meilleure maintenance des véhicules et donc une plus grande disponibilité du parc pour répondre à la demande de transport.

L'objectif principal visé par la professionnalisation est d'accroître la capacité des opérateurs du secteur que sont les transporteurs et les chauffeurs.

La professionnalisation devra s'accompagner par une formation soutenue des transporteurs.

Il apparaît alors urgent d'aller rapidement à la professionnalisation des transporteurs routiers.

4.1. LES CONSTATS

4.1.1. Les lacunes des textes existants

Comme évoqué ci-dessus, les conditions et les modalités d'accès à la profession de transporteur routier ne sont pas assez restrictives car elles permettent à tout un chacun d'exercer librement la profession. Pour mieux réglementer et contrôler l'accès à la profession, il y a donc lieu de réviser et compléter la Loi n°00-43 du 07 juin 2000 régissant la profession de transporteur routier afin d'assurer un encadrement institutionnel correct et mieux maîtriser l'accès à la profession.

Certains facteurs essentiels comme l'honorabilité du candidat et ses capacités professionnelles et financières ne sont pas prises en compte de façon explicite. Ainsi quiconque possédant un véhicule peut se prévaloir de la qualité de transporteur routier et transporter ce qu'il veut et comme il veut. Il n'y a pas de distinction claire entre transport pour autrui et transport pour compte propre.

Pour le transport pour compte d'autrui (transporteurs professionnels), le texte devra être complété et comporter les éléments complémentaires ci-après :

- une définition de la profession et/ou des activités/opérations concernées ;
- les conditions et critères d'accès et d'exercice de la profession de transporteur routier. Les personnes physiques ou morales qui présentent une demande pour l'accès et l'exercice de la profession de transporteur routier doivent apporter la preuve de la capacité professionnelle, de l'honorabilité et de la capacité financière.

L'agrément de l'administration devrait être systématique lorsque le candidat à l'exercice de la profession remplit toutes les conditions d'accès et d'exercice de la profession.

L'absence d'un encadrement institutionnel correct et sélectif est à l'origine du flou juridique qui profite à certains (les transporteurs pour compte propre) au détriment des transporteurs professionnels et conduit à une concurrence déloyale du fait de la défiscalisation du premier groupe alors qu'ils font tous le même transport. En conséquence, pour être plus compétitifs sur le marché du transport public de marchandises certaines sociétés structurées basculent dans l'informel.

4.1.2. L'effondrement de la compétitivité du secteur et de l'efficacité des opérateurs

Comme il vient d'être prouvé également, l'absence de cadre juridique cohérent a également conduit à la détérioration de la compétitivité des opérateurs du secteur. Ce manque de compétitivité s'est manifesté par la perte de marchés sur le segment du transport international où nous observons l'émergence de transporteurs étrangers mieux organisés et mieux équipés. Cette tendance s'est fortement accentuée par la vétusté du parc de véhicules et l'incapacité des opérateurs à procéder à son renouvellement faute de fonds de roulement et d'accès au crédit bancaire. Malgré quelques efforts significatifs de l'état, cette situation n'a pas pu être améliorée et mieux tous les efforts du gouvernement dans l'accompagnement des transporteurs professionnels notamment par la défiscalisation de l'importation des véhicules sur une année, n'a finalement profité qu'aux transporteurs pour compte propre qui présentaient les meilleures conditions de garantie.

Il faut faire remarquer que le manque de professionnalisme et le manque de formation appropriée à l'exercice de la profession ont constitué un terreau fertile à l'éclosion de cette situation qui à terme sera préjudiciable à l'économie nationale ; d'où la nécessité pour le gouvernement de s'impliquer davantage pour

créer les conditions juridiques et financières nécessaires à la promotion d'une véritable industrie de camionnage compétitive dans la sous-région pour soutenir le développement économique et social du Mali.

CHAPITRE V : LES PROPOSITIONS

Les définitions de transporteur et de contrat de transport sont déjà indiquées dans l'acte uniforme de l'OHADA et ne feront donc pas l'objet de modification.

Il est important par contre que le projet Décret précise l'article 2 de la loi n°00-43 du 07 juin 2000 en définissant les critères propres et spécifiques à l'exercice de chaque type de transport, qu'il s'agisse du transport pour compte propre ou du transport pour compte d'autrui et complète l'article 3 en ce qui concerne les critères d'accès à la profession et d'exercice de la profession.

Lors du diagnostic, il a été commenté la confusion dans les conditions d'accès à la profession de transporteur routier. La loi n°00-43 du 07 juin 2000 prévoit la justification de la capacité professionnelle et le Décret n° 00-503/P-RM du 06 octobre 2000 fixant les modalités d'application de la Loi n°00-43 du 07 juin 2000 dispose des conditions d'agrément, de la capacité professionnelle et de la carte professionnelle. Quant à l'Arrêté n°02-1268 du 06 juin 2002 il fixe les modalités d'exercice des activités de transporteur routier et donne une définition du transport pour compte propre.

La réglementation de l'activité de transporteur routier est en outre encadrée par diverses réglementations :

- ✓ le code de la route du fait de son exercice sur la voie publique,
- ✓ la réglementation des transports édictée désormais comme loi d'orientation des transports ou code des transports,
- ✓ la réglementation sociale générale et spécifique au transport : le droit du travail, la liberté syndicale,
- ✓ des règlements spécifiques en fonction de la nature de la marchandise transportée : matières dangereuses, denrées périssables,
- ✓ le code des assurances (code SIMA).

5.1. L'INSTRUMENT JURIDIQUE

Avant d'aborder le contenu de la réforme, il est nécessaire d'identifier l'instrument juridique à utiliser. Dans le système juridique malien on dispose de quatre instruments :

- la Loi
- l'Ordonnance
- le Décret
- l'Arrêté

La hiérarchie est descendante, donc la Loi est l'instrument le plus puissant et l'Arrêté le plus simple. Cette hiérarchie implique aussi qu'un instrument ne peut abroger que des dispositions apparaissant dans un document de même niveau ou de niveau inférieur.

Il se présente donc trois options viables pour la réforme :

- la rédaction d'une nouvelle Loi. Cette procédure est très lourde et nécessite des délais plus importants. Le niveau de la réforme, qui porte sur la réglementation, quoiqu'important, ne nécessite pas un instrument aussi fort qu'une Loi.
- La rédaction d'une nouvelle Ordonnance qui sera par la suite complétée par des Décrets et des Arrêtés. Vu que le recours aux ordonnances est subordonné au vote par l'Assemblée Nationale d'une loi d'habilitation, cette procédure aussi serait fastidieuse.

Vu que les principes de la Loi n°00-43 du 07 juin 2000 régissant la profession de transporteur routier sont suffisamment généraux pour permettre une réforme qui réponde aux besoins du secteur sans contredire certaines de ses dispositions, nous avons retenu la voie réglementaire.

Considérant que l'objectif recherché est la professionnalisation de l'ensemble du secteur des transports routiers de voyageurs et de marchandises, la mission recommande la reformulation de l'ensemble de la réglementation régissant la profession de transporteur routier dans un Décret unique qui sera complété par des Arrêtés. Pour nous, la réglementation de la profession ne doit pas relever du domaine de la loi et les documents collectés dans d'autres pays pour les besoins de cette étude nous donnent raison dans notre approche.

A charge pour le gouvernement de proposer, par la suite, une Loi d'Orientation des Transports qui prendra en charge tous les autres modes de transport, à savoir le ferroviaire, le fluvial et l'aérien.

L'objectif recherché est d'établir une harmonie entre les textes, les fusionner au besoin afin de supprimer les incohérences et les duplications.

La conséquence serait l'abrogation des textes suivants :

- le Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2002 fixant les modalités d'application de la Loi 00-43 du 07 juin 2000,
- l'Arrêté n°02-1268/MICT-SG du 06 juin 2002 fixant les modalités d'exercice des activités de transport routier,
- l'Arrêté n°02-1881/MICT-SG du 04 septembre 2002, fixant le modèle de d'inscription au Registre des Transporteurs routiers ;
- l'Arrêté n°02-1267/MICT-SG du 06 juin 2002 fixant les modalités de délivrance de l'attestation de capacité professionnelle ;
- l'Arrêté n°02-1306/MICT-SG du 07 juin 2002 portant création de la Commission Régionale des Transports Routiers.

5.2. LE NOUVEAU CADRE REGLEMENTAIRE

5.2.1. Le champ d'application

Les dispositions de la nouvelle réglementation régissant la profession de transporteur routier et des conditions d'accès visent la mise en œuvre de la politique nationale des transports routiers et s'appliquent à toutes les catégories de transports terrestres de personnes et de marchandises.

N'y sont pas soumis les catégories suivantes :

- les transports de marchandises ou de personnes effectués par l'Armée Nationale et par les services de la Sûreté nationale à l'aide de véhicules leur appartenant ou réquisitionnés par eux ;
- les transports de la poste ;

- les transports par ambulances ;
- les transports par pompes funèbres

5.2.2. Les conditions d'accès à la profession et à l'exercice de l'activité de transporteur routier

« Sont considérés comme transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées ».

L'activité de transport routier peut être exécutée à titre public ou transport routier pour compte d'autrui ou à titre privé ou transport pour compte propre.

Les transports routiers publics et privés peuvent être urbains, interurbains ou internationaux.

L'exercice de l'activité de transporteur routier est soumis à une autorisation appelée **licence** délivrée par le Ministre en charge des transports.

Cette licence remplace la carte professionnelle prévue par les anciens textes réglementaires.

Le transporteur routier est la personne physique ou morale, exerçant à titre personnel dans un but lucratif ou à titre accessoire pour son compte propre, une ou plusieurs des catégories de transport routier.

Le transporteur public routier de personnes et de marchandises ou de matières est la personne morale ou physique qui fait la profession de déplacer des personnes ou des marchandises ou de la matière appartenant à autrui contre rémunération en conservant l'entière maîtrise technique et commerciale de l'opération.

Est également considéré comme transporteur routier public de personnes ou de marchandises, toute personne physique ou morale qui fait profession de prendre en location des véhicules, avec ou sans personnel de conduite, en vue de déplacer contre rémunération, des personnes ou des marchandises appartenant à autrui, en conservant l'entière maîtrise technique et commerciale de l'opération, sauf la maîtrise des opérations de conduite si le loueur fournit le personnel de conduite.

Pour permettre aux gens sans formation (et sans possibilité de se former à ce stade) de continuer la pratique de leur métier et, en même temps de professionnaliser le secteur, l'étude propose que les conditions d'accès à la profession soient divisées en trois groupes :

- les conditions d'établissement de l'entreprise, liées à la propriété de l'entreprise,
- les conditions d'exploitation, liées au propriétaire de l'entreprise et/ou à une personne désignée comme le gestionnaire de transport et,
- les conditions d'agrément liées à l'exercice de la profession de transporteur routier.

a) Les conditions d'établissement

Pour toute entreprise de transport routier de marchandises ou de voyageurs au Mali, il sera fait une obligation d'être établie de façon stable et effective au Mali pour être admise à exercer la profession de transporteur routier.

Constituent l'établissement de l'entreprise les locaux de son siège ou, pour une entreprise n'ayant pas son siège au Mali, ceux de son établissement principal ainsi que ceux mentionnés ci-dessous.

L'exigence d'établissement est satisfaite par le respect de l'ensemble des conditions suivantes :

- i) Dans les locaux du siège de l'entreprise ou, pour une entreprise n'ayant pas son siège au Mali, dans ceux de son établissement principal, sont conservés l'original de la licence de transport délivrée en conformité avec la législation en vigueur et tous les autres documents se rapportant à l'activité de transport de l'entreprise ;
- ii) L'entreprise dispose d'un ou plusieurs véhicules immatriculés, que ces véhicules soient détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail.
- iii) L'entreprise dirige effectivement et en permanence les activités relatives auxdits véhicules au moyen des équipements

administratifs nécessaires et des installations techniques appropriées.

b) Les conditions d'exploitation

En vue d'exercer la profession de transporteur routier de marchandises, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- honorabilité professionnelle,
- capacité professionnelle,
- capacité financière appropriée.

Ces conditions fixées doivent être respectées à tout moment par l'entreprise. Elles sont notamment vérifiées lors du renouvellement de la licence et lors de la délivrance de la carte de transport.

Si le chef d'entreprise n'est pas le capacitaire (gestionnaire de transport) il devra quand même respecter la condition d'honorabilité professionnelle.

- *L'Honorabilité professionnelle*

Les condamnations susceptibles de faire perdre l'honorabilité professionnelle d'une entreprise ou d'un gestionnaire de transport sont :

- i. les condamnations prononcées pour des infractions aux réglementations dans les domaines du droit commercial, du droit de l'insolvabilité, des conditions salariales et de travail dans la profession, du trafic routier, de la responsabilité professionnelle, de la traite des humains et du trafic des stupéfiants.
- ii. les sanctions prononcées pour des infractions les plus graves aux réglementations dans le domaine de la réglementation des transports relative notamment à l'exercice de la profession de transporteur routier, les conditions de circulation des véhicules, l'installation et l'utilisation des appareils de contrôle, la qualification initiale, le contrôle technique des véhicules utilitaires, y compris les inspections techniques obligatoires des véhicules à moteur.

Pour chaque entreprise l'exigence d'honorabilité professionnelle doit être satisfaite par l'entreprise, personne morale, le chef d'entreprise individuelle et le gestionnaire de transport.

Les personnes mentionnées ci-dessus peuvent perdre leur honorabilité professionnelle lorsqu'elles ont fait l'objet de condamnations au titre des infractions graves mentionnées sur le casier judiciaire (voir condamnation), ou d'une sanction au titre d'une infraction grave à la réglementation des transports (voir condamnation).

Les casiers judiciaires concernant l'entreprise et le gestionnaire de transport sont transmis chaque année à la Direction Nationale des Transports par le responsable de l'entreprise et le gestionnaire de transport. Les informations concernant les sanctions prononcées dans le domaine de la réglementation des transports routiers sont transmises par les corps de contrôle.

La décision prononçant éventuellement la perte de l'honorabilité professionnelle d'une entreprise de transport routier ou d'un gestionnaire de transport est prise par l'autorité compétente. La décision est prise après avis de l'institution en charge de la délivrance des autorisations. Pour les infractions à la réglementation des transports, la commission tient compte notamment du comportement de l'entreprise et du gestionnaire de transport et du caractère disproportionné ou non de la perte de l'honorabilité professionnelle au regard de l'activité de l'entreprise.

Les services de la direction des transports lorsqu'ils sont informés d'une condamnation pénale grave ou d'une sanction prononcée à l'endroit d'un gestionnaire de transport ou d'une entreprise de transport en raison d'infractions à la réglementation des transports, engagent la procédure de retrait de la licence professionnelle.

- *La capacité professionnelle*

Il est satisfait à la condition de capacité professionnelle lorsque la personne désignée gestionnaire de transport d'une entreprise de transport routier est titulaire d'une attestation de capacité professionnelle.

Selon les termes du Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000, la capacité professionnelle est constatée par une attestation de capacité professionnelle délivrée par le Gouverneur de la Région ou du District de Bamako, après avis d'une Commission Régionale des Transports Routiers. Cette commission est créée par arrêté conjoint du Ministre chargé des Transports et du Ministre chargé de l'Administration Territoriale.

Peuvent bénéficier de l'attestation de capacité professionnelle :

- i. les personnes titulaires d'au moins du Diplôme d'Études Fondamentales (DEF), du Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) ou d'un diplôme équivalent figurant sur une liste dressée par arrêté conjoint du Ministre chargé des Transports et du Ministre chargé de l'Enseignement Secondaire ;
- ii. les personnes qui ont satisfait aux épreuves d'un examen sanctionnant un contrôle de connaissance du postulants dans des conditions fixées par arrêté du Ministre chargé des Transport ;
- iii. les personnes qui ont exercé pendant au moins trois années consécutives des fonctions d'encadrement dans une entreprise de transport routier pour autrui ou pour compte propre, inscrite au registre du commerce.

L'attestation de capacité professionnelle permet d'exercer les activités de transport pour compte propre ou pour compte d'autrui.

- *La capacité financière*

Il est satisfait à la condition de capacité financière lorsque le requérant justifie qu'il possède, à titre de propriété ou en contrat de crédit-bail, au moins un (1) véhicule automobile approprié à la catégorie de transport qu'il envisage exercer ou qu'il possède des ressources propres certifiées par une attestation de capacité financière délivrée par une institution financière reconnue.

Le requérant doit produire à l'appui :

- i) les copies certifiées des cartes grises des véhicules ou l'attestation de capacité financière ;
- ii) les copies certifiées du ou des contrats de crédit-bail, le cas échéant ;
- iii) les copies certifiées du ou des contrats de location.

c) Les conditions d'agrément

Toute personne physique ou morale, désirant exercer la profession de transporteur routier, doit déposer une demande d'agrément auprès de l'Agence pour la Promotion des Investissements au Mali (API Mali), à l'exception du transport par mototaxis.

Le dossier de demande d'agrément comprend :

1. *Pour les personnes physiques :*

- 1) une demande timbrée ;
- 2) un extrait de l'acte de naissance ou de jugement supplétif en tenant lieu ;
- 3) un certificat de nationalité ;
- 4) un extrait du casier judiciaire datant de moins de trois (3) mois ;
- 5) une copie certifiée conforme du diplôme d'enseignement secondaire au moins ou de l'attestation de capacité professionnelle ;
- 6) un certificat de résidence ;
- 7) une liste détaillée du matériel roulant.

2. *Pour les personnes morales*

- 1) une demande timbrée ;
- 2) 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 ;
- 3) les extraits de l'acte de naissance et du casier judiciaire datant de moins de trois (3) mois ainsi que la copie certifiée conforme du diplôme d'enseignement secondaire au moins ou de l'attestation de capacité professionnelle du responsable dirigeant ou du gestionnaire de transport ;
- 4) une liste détaillée du matériel roulant.

5.2. 3. Des types, catégories et classes des licences de transport

Il sera constitué deux (02) types de licence de transport pour exercer trois (03) catégories d'activité de transport. La licence de type T1 correspond au transport pour compte d'autrui et la licence de type T2 correspond au transport pour compte propre.

Les catégories d'activité de transport sont :

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

Les cahiers de charge de chaque catégorie d'activité de transport seront fixés par voie réglementaire

Les licences pour le transport de personnes ou de voyageurs sont de trois (03) classes : la licence P1, la licence P2 et la licence P3.

Les classifications des licences sont fonction des véhicules utilisés, de la capacité technique, professionnelle, financière et de l'organisation du transporteur. Les conditions et les modalités de classification sont fixées dans les cahiers des charges des différentes catégories de transport.

La licence de classe P1 est délivrée pour le transport urbain et périurbain de personnes à l'aide de véhicules comportant au maximum 20 places assises y compris celle du chauffeur (taxis, minibus).

La licence de classe P2 est délivrée pour le transport urbain, interurbain et international de voyageurs par autocars de plus de 20 places assises.

La licence de classe P3 est délivrée pour le transport périurbain de personnes par mototaxis.

Les licences pour le transport de marchandises diverses sont de cinq (5) classes, la licence M1, la licence M2, la licence M3, la licence M4 et la licence M5.

La licence M1 est délivrée pour le transport de marchandises diverses.

La licence M2 est délivrée pour le transport de marchandises et matières dangereuses.

La licence M3 est délivrée pour le transport de bois de chauffe et de charbon de bois.

La licence M4 est délivrée pour le transport d'agrégats, d'excrétas et d'ordures.

La licence M5 est délivrée pour le transport urbain et périurbain de marchandises par mototaxis.

La licence à classe unique L concerne le louage de véhicules.

Un arrêté du Ministre en charge des Transports fixe les conditions et les modalités des transports exceptionnels et spéciaux.

La durée de validité des licences est de cinq (5) ans renouvelable.

La licence de transporteur routier est individuelle, incessible, non transférable et ne peut être louée.

La licence donne droit à l'exploitation d'un nombre indéterminé de véhicules dans la ou les catégorie(s) autorisée(s), pour autant que ces véhicules soient immatriculés au Mali.

En cas de cessation ou de changement de l'activité professionnelle pour laquelle une ou plusieurs licences de transport ont été accordées, le titulaire est tenu de les restituer à la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ou à la Direction Régionale de son ressort territorial dans un délai de trente (30) jours suivant la cessation ou le changement de l'activité.

5.2.4. Conditions d'obtention de la licence de transport

Pour l'obtention de la licence de transport public routier, la personne physique ou morale doit satisfaire aux conditions suivantes :

- être de nationalité ou de droit malien ou de la nationalité ou du droit d'un des pays membres de la CEDEAO, de l'UEMOA ou d'un pays tiers accordant la réciprocité aux ressortissants maliens ;
- être immatriculé au registre du commerce et avoir son agrément avec la mention « activité transport » ;
- justifier des conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité technique et professionnelle.

La condition d'honorabilité est satisfaite lorsque le requérant justifie qu'il n'est pas sous le coup d'une interdiction d'exercer une profession industrielle, commerciale et libérale, qu'il n'est pas en faillite ou qu'il n'a pas fait l'objet de condamnation figurant au casier judiciaire, bulletin n° 2.

La condition d'honorabilité professionnelle doit être satisfaite par la ou les personnes suivantes :

- a) le commerçant, chef d'entreprise individuelle ;
- b) les associés et les gérants des sociétés en nom collectif ;
- c) les associés commandités et les gérants des sociétés en commandite simple ;
- d) les gérants des sociétés à responsabilité limitée ;
- e) le président du conseil d'administration, le président-directeur général et les directeurs généraux adjoints des sociétés anonymes ;
- f) la personne physique ou morale qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location de l'entreprise.

Il est satisfait à la condition de capacité financière lorsque le requérant justifie qu'il possède, à titre de propriété ou en contrat-bail, au moins un (1) véhicule automobile approprié à la catégorie de transport qu'il envisage exercer ou qu'il possède des ressources propres certifiées par une attestation de capacité financière délivrée par une institution financière reconnue.

Le requérant doit produire à l'appui :

- i. les copies certifiées des cartes grises des véhicules ou de l'attestation de capacité financière ;
- ii. les copies certifiées du ou des contrats de crédit-bail, le cas échéant ;
- iii. les copies certifiées du ou des contrats de location.

La condition de capacité technique et professionnelle est satisfaite lorsque le requérant justifie d'une expérience minimale dans le domaine des transports et/ou

qu'il possède les ressources humaines compétentes ayant un profil de gestion des équipements et de prévision des activités.

Le requérant doit produire à l'appui :

- a) les documents justifiant les qualités du personnel ;
- b) le plan des installations ;
- c) les copies des titres de propriété ou un contrat de location du siège.

Pour se faire délivrer sa licence de transporteur, le requérant doit retirer contre paiement des frais en vigueur, un formulaire à remplir et à compléter des pièces requises.

La délivrance de la licence de transport donne lieu au paiement d'une redevance qui sera définie par arrêté conjoint du ministre en charge des transports et du ministre en charge des finances.

La composition du dossier de demande d'autorisation de renouvellement de la licence de transport et les demandes d'ajout de catégories de licences sont définis dans les cahiers de charge de la catégorie de transport considérée.

5.2.5. Définition d'un cadre réglementaire pour le transport pour compte propre

Le transport pour compte propre est établi lorsque la marchandise est la propriété de l'entreprise ou a été vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée ou réparée par elle-même et transportée par cette entreprise pour ses besoins propres à l'aide de ses propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur ; le transport doit rester une activité accessoire de l'entreprise.

Au terme de cette définition, un transport pour compte propre devait, pour mériter ce qualificatif, satisfaire à trois conditions principales relatives au véhicule utilisé, à la marchandise transportée et à l'activité d'ensemble de l'entreprise :

- Conditions relatives au véhicule : celui-ci doit appartenir à l'entreprise ou avoir été pris en location régulière, c'est-à-dire auprès d'un loueur administrativement habilité à exercer cette activité.

- Condition relative à la marchandise : dans ce véhicule lui appartenant ou pris en location régulière l'entreprise ne peut transporter que des marchandises sur lesquelles elle est à même de justifier de l'une des qualités suivantes : propriétaire, vendeur, acheteur, locataire, transformateur, extracteur, réparateur.
- Activité accessoire de l'entreprise : le transport doit rester une activité accessoire de l'entreprise, ce qui va de soi.

Dans le projet de décret, nous suggérons d'inclure un article définissant le transport pour compte propre tel que stipulé dans l'arrêté n°02-1268/P-RM du 7 juin 2002 et ensuite après, définir en détail les dispositions dérogatoires pour le transport pour compte propre pour lesquelles la réglementation du transport routier professionnel des marchandises n'est pas applicable. Les dérogations seraient applicables pour les transports suivants :

Transports exécutés par une entreprise dont le transport n'est pas l'activité principale dans les conditions suivantes :

- a) Les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou ont été régulièrement pris en location par elle ;
- b) Les véhicules utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel propre de l'entreprise ;
- c) 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 ;
- d) Les personnes transportées doivent être des employés de l'entreprise ou de l'établissement ;
- e) 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 ;
- f) Le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

5.2.6. Du Registre des transporteurs routiers

Il est institué à la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux un registre national des transporteurs et dans les directions régionales chargées des transports un registre régional des transporteurs.

Les inscriptions sont distinctes suivant que l'activité de transport est exercée pour compte propre ou pour compte autrui.

Le registre mentionne pour chaque postulant les différents établissements secondaires s'il en existe.

L'inscription au registre des transporteurs routiers est prononcée par le Gouverneur du District ou de la Région où se trouve son siège et donne lieu à la délivrance d'un certificat d'inscription.

Pour être inscrit au registre des transporteurs routiers, le requérant doit remplir les conditions suivantes :

- être de nationalité malienne ou ressortissant de la CEDEAO, de l'UEMOA ou d'un pays accordant la réciprocité aux Maliens ;
- justifier d'une aptitude professionnelle.

Le dossier d'inscription au registre du transporteur comprend :

- a) une demande timbrée sur un formulaire dont le modèle est fixé par arrêté du Ministre chargé des Transports ;
- b) un certificat de nationalité ;
- c) une copie certifiée de l'attestation de capacité professionnelle du responsable dirigeant ou du gestionnaire de transport.

Le registre doit mentionner obligatoirement :

- la forme juridique de l'entreprise, la dénomination, le sigle et le nom commercial,
- l'adresse du siège social,

- les noms, qualités et adresses de la personne assurant la direction permanente de l'entreprise,
- les types, catégories et classes de licences accordées,
- le nombre de véhicules appartenant à l'entreprise.

5.2.7. Des conditions d'exploitation

La carte de transport est une reconnaissance du droit d'exploitation accordé à chaque véhicule.

La carte de transport est établie pour chaque véhicule sur présentation des documents ci-après :

- une demande sur formulaire fournie par l'administration et dûment remplie ;
- une copie de la licence de transporteur routier ;
- la carte grise du ou des véhicules affectés au transport public ;
- une attestation d'assurance en cours de validité par véhicule ;
- un certificat de visite technique du véhicule en cours de validité ;
- la vignette de l'année en cours.

Le dépôt des demandes de cartes de transport se fait au service des transports terrestres territorialement compétents.

Aucun véhicule de transport routier de plus de dix (10) ans d'âge hors les semi-remorques et remorques ne pourra bénéficier d'une carte de transport.

Cette limite est abaissée à sept (7) ans en ce qui concerne le transport de personnes ou de voyageurs.

Tout véhicule de transport routier doit avoir à son bord les documents ci-après :

- un extrait de la licence délivrée par l'Administration des transports ;

- une carte de transport en cours de validité ;
- la carte grise du véhicule ;
- le cas échéant, le document justificatif de la location du véhicule avec ou sans conducteur ;
- une attestation de 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 de personnes ou de voyageurs, la liste nominative des voyageurs ou feuille de route.

Les chargeurs sont autorisés à enlever leurs marchandises par les transporteurs maliens de leur choix avec des camions immatriculés au Mali. En cas de gros fret de plus de cent mille (100 000) tonnes, il est recommandé au chargeur de procéder par appel d'offres de transport entre les transporteurs maliens.

Toute personne titulaire d'une licence de transport doit en outre 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.

5.2.8. Des dispositions dérogatoires

Les dispositions relatives aux catégories de transport routier et aux conditions d'exercice de l'activité de transport routier ne sont pas applicables aux transports publics routiers exécutés dans l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) exécution de transports au moyen de véhicules de moins de neuf (9) places ;
- b) transports au moyen de véhicules autres que les autocars, autobus et mototaxis destinés à des usages de tourisme ou de loisirs ;
- c) transports exécutés au moyen de véhicules et appareils agricoles définis au Décret N°99-134/P-RM du 26/05/99 ; chapitre III, article 46 (A) pour les besoins d'une exploitation agricole ;
- d) transports exécutés au moyen de certains véhicules affectés à des emplois spéciaux, dont l'intervention est nécessaire pour la mise en œuvre des matériaux qu'ils transportent. Ces véhicules sont ceux qui sont mentionnés à l'article 46 (C) du Décret n°99-134/P-RM du 26 mai 1999 ;
- e) 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.

5.2.9. Des infractions et des sanctions

a) **Des infractions**

Les infractions aux textes réglementaires régissant la profession de transporteur routier et d'accès à la profession et à l'exercice de l'activité de transports terrestres peuvent se résumer en ce qui suit :

- l'exercice de la profession de transporteur routier ou d'auxiliaires des transports routiers sans licence de transport routier ;
- le fait de louer, prêter, de céder ou de transférer une licence ;
- l'utilisation d'une licence louée, prêtée, cédée ou transférée ;
- l'utilisation d'un véhicule à usage personnel pour le transport public de personnes et/ou de marchandises ;

- l'utilisation d'une licence ne correspondant pas à la catégorie pour laquelle elle est délivrée ;
- le transport pour compte d'autrui sur la base d'une licence de type T2 ;
- la non présentation d'un ou des documents de bord du véhicule ;
- l'utilisation d'une licence dont la durée de validité est expirée ;
- le non-respect des prescriptions relatives à l'âge des véhicules affectés au transport public de voyageurs et de marchandises ;
- la violation des interdictions prévues par la Loi n°00-43 du 7 juin 2000.

Les infractions sont constatées par les corps de contrôle compétents. Une copie du constat est transmise au ministre chargé des transports dans les cas suivants :

- location, prêt, cession ou transfert d'une licence de transport ;
- utilisation d'une licence ne correspondant pas à la catégorie pour laquelle elle est délivrée ;
- le transport pour compte d'autrui sur la base d'une licence de type T2 ;
- utilisation d'une licence dont la durée de validité est expirée.

b) Des sanctions

Sans préjudice des sanctions prévues par les lois et règlements en vigueur notamment celles prévues à l'article 9 de la Loi n°00-43 du 7 juin 2000, les transporteurs contrevenants aux dispositions des textes réglementaires régissant la profession de transporteur routier et conditions d'accès encourent le retrait temporaire ou définitif de la licence de transport après avis de la commission consultative concernée.

Les transporteurs encourent les mêmes sanctions si leurs préposés enfreignent de façon répétitive les prescriptions relatives au respect du Code de la route et celles relatives aux normes de vitesse, de chargement et de gabarit.

Le retrait temporaire d'une durée d'un (1) à trois (3) mois de la licence de transport est prononcé dans les cas suivants :

- location, prêt, cession ou transfert d'une licence de transport ;
- expiration de la licence de transport ;
- utilisation d'une licence ne correspondant pas à la catégorie pour laquelle elle est délivrée ;
- pratique d'actes contraires 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, après au moins une lettre de mise en demeure.

Le retrait définitif de la licence de transport routier est prononcé dans les cas suivants :

- l'utilisation d'une licence de type T2 pour effectuer le transport pour compte d'autrui ;
- le non renouvellement de la licence trois (3) mois suivant l'expiration ;
- plus de deux (2) retraits temporaires dans l'année.

CHAPITRE VI : LES PROJETS DE DECRET
--

6.1. LE PROJET DE DECRET FIXANT LA REGLEMENTATION DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER ET LES CONDITIONS D'ACCES

DECRET N° 15- /P-RM DU

FIXANT LA REGLEMENTATION DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER ET DES CONDITIONS D'ACCES

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

VU la Constitution ;
 VU l'Acte Uniforme sur le Droit Commercial Général ;
 VU la Loi n°05-027 du 2è juin 2005 portant ratification de l'Ordonnance N°05-009/P-RM du 09 mars 2005 portant création de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ;
 VU la Loi N°99-004 du 0é mars 1999 régissant la circulation routière ;
 Vu la Loi n°00-43 du 07 juin 2002 régissant la profession de transporteur routier et des conditions d'accès,
 VU le Décret N°96-30/P-RM du 25 février 1996 fixant les modalités administratives de création d'entreprise, modifié par le Décret N°97-203/P-RM du 27 janvier 1997 ;
 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

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES

DECRETE

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 : Les catégories de transport et les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier sont régies par les dispositions du présent décret.

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

- les transports de marchandises ou de personnes effectués par l'Armée nationale et les services de la Sûreté nationale 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.

TITRE II : DES TYPES ET CATEGORIES DE TRANSPORTS ROUTIERS

ARTICLE 3 : Les activités de transports routiers sont regroupées en trois (3) catégories de transport dont l'exercice est autorisé par une licence de transporteur routier.

ARTICLE 4 : Il est constitué deux (2) types de licence de transporteur routier public. La licence de type T1 qui correspond au transport pour compte d'autrui et la licence de type T2 qui correspond au transport pour compte propre

ARTICLE 5 : Les classifications des licences sont fonction des véhicules utilisés, de la capacité technique, financière et de l'organisation du transporteur.

ARTICLE 6 : L'activité de transport routier peut être exécutée à titre public ou transport pour compte d'autrui ou à titre privé ou transport pour compte propre.

ARTICLE 7 : Est considéré comme transport public, le transport effectué à but lucratif par des personnes physiques ou morales pour le compte d'autrui.

ARTICLE 8 : Est considéré comme transport routier privé, le service de transport effectué par des personnes physiques ou morales pour leurs besoins exclusifs, à l'aide de véhicules leur appartenant ou mis à leur disposition exclusive, et qui n'est qu'une activité accessoire à l'activité qu'elles mènent.

ARTICLE 9 : Pour qu'une opération soit considérée comme du transport pour compte propre, les conditions suivantes doivent être observées :

- a) les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise, être exploités en crédit-bail être ou ont été régulièrement loués par elle ;
- b) les véhicules utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel de l'entreprise ;
- c) 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 ;
- d) les personnes transportées doivent être des employés de l'entreprise ou de l'établissement ;
- e) 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 ;
- f) le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

ARTICLE 10 : Il est interdit au transporteur pour compte propre d'effectuer du transport public tant sur marché national que régional, sauf en cas de situation nationale exceptionnelle sur autorisation spéciale du ministre en charge des transports.

ARTICLE 11 : Les catégories d'activité de transport routier sont :

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

ARTICLE 12 : Les cahiers des charges pour chaque catégorie de transport routier seront fixés par voie réglementaire.

ARTICLE 13 : Sont réputés transports routiers de personnes ou de voyageurs, les services offerts au public dans un but commercial ou exceptionnellement à titre gratuit pour le transport de personnes ou de voyageurs.

ARTICLE 14 : Sont réputés transports routiers de marchandises diverses, le transport routier de marchandises ou matières autres que les matières dangereuses, le bois de chauffe, le charbon de bois, les agrégats, les graviers, le sable, les moellons, la terre, les excréta, les ordures, les déchets, les matières premières extraites du sol ou des carrières et servant à l'approvisionnement des usines ou à la constitution des stocks.

ARTICLE 15 : Les règles générales d'organisation et de fonctionnement des transports urbains sont fixées par voie réglementaire.

ARTICLE 16 : Des cahiers des charges de chaque catégorie de transport seront fixés par voie réglementaire.

ARTICLE 17 : Les transports routiers publics et privés peuvent être urbains, interurbains ou internationaux.

TITRE III : DES CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

ARTICLE 18 : Le transporteur routier est la personne physique ou morale exerçant à titre principal dans un but lucratif ou à titre accessoire pour son compte propre, une ou plusieurs catégories de transport.

ARTICLE 19 : Toute personne physique ou morale, désirant exercer la profession de transporteur routier doit justifier d'un agrément délivré par l'Agence pour la Promotion des Investissements au Mali (API Mali), à l'exception du transport par mototaxis.

L'agrément doit porter la mention « activité de transport ».

ARTICLE 20 : L'exercice de la profession de transporteur routier est soumis à une autorisation spéciale appelée licence délivrée par le ministre en charge des transports.

L'autorisation mentionne la catégorie d'activité de transport, le type et les classes de licence.

ARTICLE 21 : Les licences pour le transport de personnes ou de voyageurs sont de trois (3) classes : P1, P2 et P3.

ARTICLE 22 : La classe P1 pour le transport urbain et périurbain de personnes à l'aide de véhicules comportant au maximum 20 places assises.

ARTICLE 23 : La classe P2 pour le transport urbain, interurbain et international de voyageurs par autocars de plus de 20 places assises.

ARTICLE 24 : La classe P3 pour le transport périurbain de personnes par mototaxis.

ARTICLE 25 : Les licences pour le transport routier de marchandises diverses sont de cinq (5) classes : les classes M1, M2, M3, M4 et M5.

ARTICLE 26 : La classe M1 est délivrée pour le transport routier de marchandises diverses ;

ARTICLE 27 : La classe M2 est délivrée pour le transport routier de marchandises dangereuses.

ARTICLE 28 : La classe M3 est délivrée pour le transport de bois de chauffe et de charbon de bois.

ARTICLE 29 : La classe M4 est délivrée pour le transport d'agrégats, d'excrétas et/ou d'ordures.

ARTICLE 30 : La classe M5 est délivrée pour le transport routier urbain et périurbain de marchandises diverses par mototaxis.

ARTICLE 31 : La classe unique L est délivrée pour le louage des véhicules.

ARTICLE 32 : La licence de transporteur routier est individuelle, incessible, non transférable et ne peut être louée.

ARTICLE 33 : Les licences ont une durée de validité de cinq (5) ans renouvelable.

ARTICLE 34 : Les services de la Direction des Transports, lorsqu'ils sont informés d'une condamnation grave à l'endroit d'un chef d'entreprise ou d'un gestionnaire de transport en raison d'infractions à la réglementation des transports, engagent la procédure de retrait de la licence.

ARTICLE 35 : La licence donne droit à l'exploitation d'un nombre indéterminé de véhicules dans la ou les catégorie(s) autorisée(s), pour autant que ces véhicules soient immatriculés au Mali.

ARTICLE 36 : En cas de cessation ou de changement de l'activité professionnelle pour laquelle une ou plusieurs licences de transport ont été accordées, le titulaire est tenu de les restituer à la Direction des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ou à la Direction Régionale des Transports de son ressort territorial dans un délai de trente (30) jours suivant la cessation ou le changement de l'activité.

ARTICLE 37 : Un arrêté du Ministre en charge des transports fixe les conditions et les modalités des transports exceptionnels et spéciaux.

ARTICLE 38 : Pour l'obtention de la licence de transport public routier, la personne physique ou morale doit satisfaire aux conditions suivantes :

- être de nationalité ou de droit malien ou de la nationalité ou de droit d'un des pays membres de la CEDEAO, de l'UEMOA ou d'un pays accordant la réciprocité aux ressortissants maliens ;
- être immatriculé au registre du commerce et être agréé avec la mention « activité transport » ;
- justifier des conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle, de capacité technique et de capacité financière.

ARTICLE 39 : Pour toute entreprise de transport routier de marchandises ou de voyageurs, il sera fait une obligation d'être établie de façon stable et effective au Mali.

ARTICLE 40 : Constituent les locaux de l'entreprise les locaux de son siège ou, pour l'entreprise n'ayant pas son siège au Mali, ceux de son établissement principal.

ARTICLE 41 : Il est satisfait à la condition d'honorabilité lorsque le requérant justifie qu'il n'est pas sous le coup d'une interdiction d'exercer une profession industrielle, commerciale et libérale, qu'il n'est pas en faillite ou qu'il n'a pas fait l'objet d'une condamnation figurant au casier judiciaire, bulletin n°2.

Le requérant, personne physique, doit produire à l'appui un extrait du casier judiciaire, bulletin n°2 de moins de trois (3) mois de date.

ARTICLE 42 : Les condamnations susceptibles de faire perdre l'honorabilité professionnelle d'une entreprise ou d'un gestionnaire de transport sont :

- les condamnations prononcées pour des infractions aux réglementations dans les domaines du droit commercial, du droit de l'insolvabilité, des conditions salariales et de travail dans la profession, du trafic routier, de la responsabilité professionnelle, de la traite des humains et du trafic des stupéfiants ;
- des sanctions prononcées pour des infractions les plus graves aux réglementations dans le domaine de la réglementation des transports relative notamment à l'exercice de la profession de transporteur routier, des conditions de circulation des véhicules, l'installation et l'utilisation des instruments de contrôle, le contrôle technique des véhicules utilitaires, y compris les inspections techniques obligatoires.

ARTICLE 43 : Pour chaque entreprise l'exigence d'honorabilité professionnelle doit être satisfaite par l'entreprise, personne morale, le chef d'entreprise individuelle et le gestionnaire de transport.

ARTICLE 44 : La décision prononçant éventuellement la perte de l'honorabilité professionnelle d'une entreprise de transport routier ou d'un gestionnaire de transport est prise par l'autorité compétente après avis de l'institution en charge de la délivrance des autorisations.

ARTICLE 45 : Il est satisfait à la condition de capacité financière lorsque le requérant justifie qu'il possède, à titre de propriété ou en contrat de crédit-bail, au moins un (1) véhicule automobile approprié à la catégorie de transport qu'il envisage exercer ou qu'il possède des ressources propres certifiées par une attestation de capacité financière délivrée par une institution financière reconnue.

Le requérant doit produire à l'appui :

- a) les copies certifiées des cartes grises des véhicules ou l'attestation de capacité financière ;
- b) les copies certifiées du ou des contrats de crédit-bail, le cas échéant ;
- c) les copies certifiées du ou des contrats de location.

ARTICLE 46 : Il est satisfait à la condition de capacité technique et professionnelle lorsque le requérant justifie d'une expérience minimale dans le

domaine des transports et/ou qu'il possède les ressources humaines compétentes ayant le profil de gestion d'équipement et de prévision des activités.

Le requérant doit produire à l'appui :

- a) les documents justifiant les qualifications du personnel ;
- b) le plan des installations techniques ;
- c) les copies des titres de propriété ou un contrat de location du siège.

ARTICLE 47 : Pour l'obtention de la licence 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 48 : La composition du dossier de demande d'autorisation de renouvellement de la licence de transport et les demandes d'ajout de catégories de licences est définie dans les cahiers des charges de chaque catégorie de transport considérée.

ANNEXE 49 : La délivrance de la licence de transport donne lieu au paiement d'une redevance qui sera définie par arrêté conjoint du ministre en charge des transports et du ministre en charge des finances.

TITRE IV : DU REGISTRE DU TRANSPORTEUR

ARTICLE 50 : Il est institué à la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux un Registre national des transporteurs routiers et dans les Directions Régionales chargées des transports, un Registre régional de transporteurs routiers.

ARTICLE 51 : Le registre mentionne obligatoirement :

- la forme juridique de l'entreprise de transport, la dénomination, le sigle et le nom commercial ;
- l'adresse du siège social ;
- les noms, qualités et adresses de chacun des responsables légaux ;
- les noms, qualités et adresse de la personne assurant la direction permanente de l'entreprise ;

- les types, catégories et classes de licences accordées.

TITRE V : DES CONDITIONS D'EXPLOITATION

ARTICLE 52 : Il est institué une carte de transport qui est une reconnaissance du droit d'exploitation accordé à chaque véhicule.

ARTICLE 53 : La carte de transport est établie pour chaque véhicule sur présentation des documents ci-après :

- une demande sur formulaire fourni par l'Administration et dûment remplie ;
- une copie de la licence de transporteur routier ;
- la carte grise du ou des véhicules affectés au transport public ;
- une assurance en cours de validité par véhicule ;
- un certificat de visite technique du véhicule en cours de validité.

ARTICLE 54 : Le dépôt de la demande de cartes de transport se fait au service de transport territorialement compétent.

ARTICLE 55 : Aucun véhicule de plus de dix (10) ans d'âge hors les semi-remorques et les remorques ne pourra bénéficier d'une carte de transport.

Cette limite est abaissée à sept (7) ans en ce qui concerne les transports de personnes ou de voyageurs.

ARTICLE 56 : Tout véhicule de transport routier doit avoir à son bord les documents ci-après :

- un extrait de la licence délivrée par l'Administration des transports ;
- une carte de transport en cours de validité ;
- la carte grise 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 liste nominative des voyageurs ou feuille de route.

ARTICLE 57 : Les conditions d'élaboration de la feuille de route et de la lettre de voiture seront déterminées par arrêté du ministre en charge des transports.

ARTICLE 58 : Toute personne titulaire d'une licence de transport routier 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.

TITRE VI : DISPOSITIONS DEROGATOIRES

ARTICLE 59 : les dispositions des articles 20, 21, 39 et 53 du présent décret ne sont pas applicables aux transports publics routiers exécutés dans les conditions suivantes :

- a) exécution de transports au moyen de véhicules de moins de neuf (9) places ;
- b) transports au moyen de véhicules autres que les autocars et autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisir ;
- c) transports exécutés au moyen de véhicules et appareils agricoles définis par l'article 1, paragraphe 23 du 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, pour les besoins d'une exploitation agricole ;
- d) 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. Ces véhicules sont ceux qui sont mentionnés à l'article 1 du 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 ;
- e) 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.

TITRE VII : DES INFRACTIONS ET DES SANCTIONS

Chapitre I : Des infractions

ARTICLE 60 : Constituent des infractions au présent décret et aux textes pris pour son application :

- l'exercice de la profession de transporteur routier ou d'auxiliaires de transport routier sans licence de transport routier ;
- le fait de louer, de prêter, de céder ou de transférer une licence ;
- l'utilisation d'une licence louée, prêtée, cédée ou transférée ;
- l'utilisation d'un véhicule à usage personnel pour le transport public de personnes ou de marchandises ;

- l'utilisation d'une licence ne correspondant pas à la catégorie pour laquelle elle est délivrée ;
- le transport pour compte d'autrui avec une licence de type T2 ;
- la non présentation d'un ou des documents visé à l'article 60 du présent décret ;
- l'utilisation d'une licence dont la durée de validité est expirée ;
- le non respect des prescriptions de l'article 59 du présent décret ;
- la violation des interdictions posées dans les textes d'application.

ARTICLE 61 : Les infractions sont constatées par les corps de contrôle compétents.

Une copie du constat est transmise au ministère chargé des transports dans les cas suivants :

- location, prêt, cession ou transfert d'une licence de transport ;
- utilisation d'une licence ne correspondant pas à la catégorie pour laquelle elle est délivrée ;
- transport pour compte d'autrui sur la base d'une licence de type T2 ;
- utilisation d'une licence dont la durée de validité est périmée.

Chapitre II : Des sanctions

ARTICLE 62 ; Les transporteurs contrevenants aux dispositions du présent décret et de ses textes d'application encourent le retrait temporaire ou définitif de la licence de transport après avis de la commission consultative des transports concernée, sans préjudice des autres sanctions prévues par les lois et règlements en vigueur.

Les transporteurs encourent les mêmes sanctions si leurs préposés enfreignent de façon répétitive les prescriptions relatives au respect du code de la route et de celles relatives aux normes de vitesse, de chargement et de gabarit des véhicules affectés au transport public.

ARTICLE 63 : Le retrait temporaire d'une durée d'un (1) à trois (3) mois de la licence de transport routier est prononcé dans les cas suivants :

- location, prêt, cession ou transfert d'une licence de transport ;
- expiration de la licence de transport ;
- utilisation d'une licence ne correspondant pas à la catégorie pour laquelle elle est délivrée ;
- pratique d'actes contraires aux dispositions de l'article 63 du présent après au moins une lettre de mise en demeure.

ARTICLE 64 ; Le retrait définitif de la licence de transport routier est prononcé dans les cas suivants :

- l'utilisation d'une licence de type T2 pour effectuer du transport pour compte d'autrui ;
- le non renouvellement de la licence trois (3) mois suivant l'expiration ;
- plus de deux (2) retraits temporaires dans l'année.

TITRE VIII : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

ARTICLE 65 : Les personnes physiques ou morales exploitant des véhicules effectuant les catégories de transport routier énumérées à l'article 3 du présent décret disposent, à titre transitoire, d'un délai de deux (2) ans à compter de la date de publication au Journal Officiel pour se conformer aux dispositions du présent décret.

Toutefois, pour l'application des dispositions de l'article 56 du présent décret, un moratoire de trois (3) ans est accordé aux véhicules mis en exploitation avant la date d'entrée en vigueur du présent décret.

ARTICLE 66 : Des arrêtés préciseront, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent décret.

ARTICLE 67 : Le présent décret abroge toutes dispositions antérieures contraires.

ARTICLE 68 : Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement, le Ministre de l'Économie et des Finances, le Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité, le Ministre du Commerce, le Ministre de l'Industrie et de la Promotion des Investissement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal Officiel du Mali.

Bamako, le.....

Ibrahim Boubacar KEÏTA

Le Premier ministre

Moussa MARA

Le Ministre de l'Équipement, de
Transports et du Désenclavement

Mamadou Hachi KOUMARE

Le Ministre de l'Économie
et des Finances

Mme BOUARE Fil y SISSOKO

Le Ministre de l'Intérieur et de la
Sécurité

Le Ministre du Commerce

Général Sada SAMAKE

Abdel Karim KONATE

Le Ministre de l'Industrie et de la
Promotion des Investissements

Moustapha BEN BARKA

6.2. LE DECRET CREANT LE CONSEIL NATIONAL DES
TRANSPORTS ROUTIERS

PRIMATURE
SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un but – Une Foi

DECRET N°15-_____ **/PM-RM DU**

**PORTANT CREATION DU CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS
ROUTIERS**

LE PREMIER MINISTRE,

VU la Constitution,

VU la Loi N° portant création de la DNTTMF

VU la Loi N°99-004 du 02 mars 1999 régissant la circulation routière ;

VU le Décret fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la
DNTTMF

VU le Décret

VU

DECRETE :

CHAPITRE I : DE LA CREATION ET DES MISSIONS

Article 1^{er} : Il est créé auprès du ministre chargé des Transports un organe consultatif dénommé Conseil National des Transports Routiers, en abrégé CNTR.

Article 2 : Le Conseil National des Transports Routiers a pour mission d'étudier l'environnement économique des transports public de personnes et de marchandises et d'émettre un avis ou de formuler des suggestions sur les questions y afférentes.

A ce titre, il est consulté par les pouvoirs publics ou formule des suggestions de sa propre initiative dans les domaines suivants :

- la mise en œuvre des plans d'action et des stratégies de développement des transports terrestres ;
- la passation des conventions entre les autorités des collectivités territoriales et les transporteurs professionnels et le contrôle de l'exécution de ces conventions ;
- l'identification des contraintes de services publics et la détermination des compensations en matière de transport ;
- l'amélioration des conditions de la circulation et de la sécurité routière ;
- la santé et la protection de l'environnement
- les actions de formation et d'information des acteurs et de promotion des transports ;
- les mécanismes de régulation de l'offre et de la demande de transport ;
- l'émergence d'une concurrence saine et durable entre les entreprises de transport ;
- les modalités de délivrance des documents de transports ;
- les accords et conventions sur le transport et le transit inter-état et sur les accords communautaires en matière de transport et facilitation des transports.

CHAPITRE II : DE L'ORGANISATION

Article 3 : Le Conseil National des Transports Routiers est composé comme suit :

1) Président : Le ministre chargé des Transports ou son représentant.

2) Membres :

Au titre de l'État

- un représentant du ministre chargé des transports ;
- un représentant du ministre chargé de l'administration territoriale ;
- un représentant du ministre chargé de la Sécurité ;
- un représentant du ministre chargé des Finances ;
- un représentant du ministre chargé du commerce ;
- un représentant du ministre chargé de la Santé ;
- le Directeur National des Transports Terrestres ou son représentant ;
- le Directeur National des Routes ou son représentant ;
- le Directeur Général de l'Autorité Routière ;
- le Directeur Général de l'ANASER ou son représentant ;
- le Directeur National de la Police ou son représentant ;
- le Directeur Général de la Gendarmerie ou son représentant ;
- le Directeur Général de la Protection Civile ou son représentant ;
- le Directeur Général des Impôts ou son représentant ;
- le Directeur Général des Douanes ou son représentant ;
- le Secrétaire Général de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali (CCIM) ;
- le Secrétaire Général du Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) ;
- le Secrétaire Général du Conseil Malien des chargeurs (CMC) ;

Au titre des Organisations socioprofessionnelles

- trois représentants du Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR)
- un représentant du Conseil Malien des Chargeurs (CMC) ;
- deux représentants des Associations de chauffeurs et conducteurs ;
- deux représentants des Associations de Consommateurs ;

- un représentant du Conseil National du Patronat du Mali ;
- quatre représentants des Groupements Professionnels de Transporteurs ;
- trois représentants des Syndicats de Transporteurs routiers ;
- un représentant du Syndicat des Chauffeurs de taxi ;
- un représentant du Syndicat des motos taxis ;
- un représentant des Assureurs ;
- un représentant des Transitaires ;
- un représentant de l'Association des Garagistes du Mali ;
- deux représentants de l'Association des Pétroliers du Mali ;
- un représentant de l'Association des auto-écoles ;
- un représentant des concessionnaires de véhicules ;
- un représentant de l'Association de Vendeurs de véhicules d'occasion ;
- un représentant de l'Association des Loueurs de véhicules.

Article 4 : Le Conseil National des Transports Routiers peut faire appel à toute autre personne en raison de sa compétence particulière.

Article 5 : Un arrêté du ministre chargé des transports fixe la liste nominative des membres du Conseil National des Transports Routiers.

Article 6 : Le Conseil National des Transports Routiers se réunit en session ordinaire une fois par an sur convocation de son président.

Il peut se réunir en session extraordinaire sur convocation de son président ou à la demande d'un tiers de ses membres.

Article 7 : Le Secrétariat du Conseil National est assuré par la Direction Nationale des Transport Terrestres, Maritimes et Fluviaux.

Article 8 : Le Conseil National des Transports Routiers est représenté au niveau de chaque région et du District de Bamako par un Conseil Régional des Transports Routiers, en abrégé CRTR.

Article 9 : Le Conseil Régional des Transports Routiers est composé comme suit :

- 1) **Président** : Le Gouverneur de Région ou du District de Bamako ou son représentant ;
- 2) **Membres** :
 - les Maires des Communes du Chef lieu de la Région ou des Maires des Communes du District de Bamako ;
 - le Directeur Régional des Transports ou son représentant ;
 - un représentant de la Direction régionale de la Police ;
 - un représentant de la Direction Régionale de la Gendarmerie ;
 - un représentant de la Direction Régionale de la Protection Civile ;
 - un représentant de la Direction Régionale des Routes ;
 - un représentant de l'antenne régionale de l'ANASER ;
 - un représentant de la Direction Régionale du Commerce et de la Concurrence ;
 - un représentant de la Direction Régionale du Budget ;
 - un représentant de la Direction Régionale de la Santé ;
 - un représentant de la Direction Régionale de l'Urbanisme et de l'Habitat ;
 - un représentant de la Direction Régionale du Contrôle des Pollutions et des Nuisances ;
 - deux représentants du Groupement des Transporteurs ;
 - deux représentants des syndicats des transporteurs ;
 - un représentant des Organisations des Chauffeurs ;
 - deux représentants des Associations Régionales de Consommateurs.

Article 10 : Le Conseil Régional des Transports Routiers peut faire appel à toute autre personne en raison de sa compétence particulière.

Article 11 : La liste nominative des membres du Conseil Régional des Transports Routiers est fixée par arrêté du Gouverneur de Région ou du District de Bamako.

Article 12 : Le Conseil Régional des Transports Routiers se réunit en session ordinaire une fois par trimestre sur convocation de son président.

Il peut se réunir en session extraordinaire sur convocation de son président ou à la demande d'un tiers de ses membres.

Article 13 : Le secrétariat du Conseil Régional des Transports Routiers est assuré par la Direction Régionale des Transports.

CHAPITRE III : DISPOSITIONS FINALES

Article 14 : Le ministre de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement, le ministre de l'Administration Territoriale et de la Sécurité, le ministre de l'Économie et des Finances, le ministre du commerce, le ministre des Industries et de la Promotion des Investissements, le ministre de la Santé sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal Officiel du Mali.

Bamako, le

Le Premier ministre

Moussa MARA

Le ministre de l'Équipement, des
Transports et du Désenclavement

Le ministre de l'Économie et des
Finances

Mamadou Hachim KOUMARE

Mme BOUARE Fily SISSOKO

Le ministre de l'Intérieur et de la
Sécurité

Le ministre du Commerce

Général Sada SAMAKE

Abdoul Karim KONATE

Le ministre de l'Industrie et de la
Promotion des Investissements

Moustapha BEN BARKA

Le ministre de la Santé et de
l'Hygiène Publique

Ousmane KONE

CHAPITRE VII : LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE TRANSITION

La réforme législative présentée précédemment nécessitera des mesures qui d'une part, appuient les transporteurs dans des problématiques liées à leur profession et d'autre part, leur donnent le temps et les moyens de s'adapter à la nouvelle réglementation.

7.1. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les principales mesures d'accompagnement de la réforme seront :

- l'implication des acteurs du secteur dans la mise en œuvre de la nouvelle réglementation. L'objectif est de les associer à la rédaction du plan d'action de la mise en œuvre pour qu'ils puissent donner leur point de vue et faire des propositions. Ceci aura pour conséquence une diminution des risques de conflit avec les transporteurs ;
- l'organisation d'une campagne de sensibilisation devra avoir lieu avant et pendant l'application de la nouvelle réglementation. La campagne de sensibilisation concernera non seulement les transporteurs, l'administration des transports (personnel des services techniques compétents) mais aussi les forces de l'ordre responsables des contrôles ;
- l'encadrement des transporteurs par la formation du personnel clé à la maîtrise des outils de gestion du parc de matériels (gestionnaire de transport, chef de service logistique, chef d'atelier...etc.). Cette formation pourrait être réalisée à l'INFET avec l'appui de l'état en collaboration avec ses partenaires techniques et financiers (PTF) ;
- la mise en œuvre d'actions d'accompagnement et de formation du CMTR afin d'augmenter ses performances et sa capacité de mobilisation dans l'optique d'une meilleure représentativité, d'adhésion et de défense des intérêts des transporteurs routiers et du bon fonctionnement du secteur ;
- relecture du statut du CMC et amélioration de sa capacité professionnelle afin d'en faire un vrai conseil des chargeurs dédié à la défense des intérêts professionnels de ses membres à l'image de ce que l'on trouve dans la sous-région et dans le monde ;

- l'élaboration de programmes de formation aux techniques de la gestion de la chaîne logistique des transports ;
- l'amélioration des systèmes d'information et de communication au niveau du secteur par la mise en place d'une bourse de fret et le développement des activités d'auxiliaires des transports avec comme objectif d'améliorer le niveau d'information des différents acteurs et mettre directement en relation les chargeurs et les transporteurs afin de faciliter la rencontre de l'offre et la demande de transport de marchandises.

7.2. LES MESURES DE TRANSITION

Il est nécessaire d'envisager d'autres actions visant à aider les transporteurs actuels à s'adapter à la nouvelle réglementation. En effet le secteur des transports terrestres de marchandises étant un secteur très sensible au Mali, pays continental doublement enclavé de l'intérieur comme de l'extérieur, il convient d'offrir aux transporteurs un accompagnement et une voie claire et non trop stricte afin qu'ils puissent se mettre en conformité avec la nouvelle réglementation.

Il est évident que plusieurs transporteurs avec beaucoup d'expérience dans le domaine ne pourront pas répondre d'une façon satisfaisante aux nouvelles conditions d'accès à la profession. Il serait souhaitable que pour ces transporteurs, il soit recommandé le recrutement d'un gestionnaire de transport qui bénéficiera d'une formation appropriée à l'INFET. On devra leur permettre aussi d'exercer en limitant l'élargissement de leur flotte à l'état actuel, sous réserve qu'ils ne soient en infractions permanentes.

D'autres mesures consisteront à donner un délai (à déterminer) de temps pour que les transporteurs actuels s'adaptent aux nouvelles conditions d'accès à la profession. Dans certains cas la solution viendra du regroupement de certains d'entre eux afin d'assurer les conditions de capacité professionnelle, soit parce que l'un parmi eux aura la formation demandée ou que ceci leur permettra de recruter un gestionnaire de transport.

Dès la mise en place de la réforme, les nouveaux entrants dans le secteur devront respecter toutes les conditions mentionnées dans la nouvelle réglementation. Pour les transporteurs actifs sur le marché, par contre, une période de transition sera prévue afin de leur permettre de se mettre en règle. Ce délai sera déterminé par le Ministère en concertation avec les transporteurs.

CHAPITRE VIII : LES RECOMMANDATIONS

9. Afficher une volonté politique pour soutenir ce secteur vital pour l'économie malienne;
10. Restaurer l'autorité de l'Etat pour le suivi, l'application correcte et le respect des dispositions réglementaires ;
11. Adopter très rapidement les Arrêtés d'application du nouveau décret fixant la réglementation de la profession de transporteur routier et des conditions d'accès notamment en ce qui concerne le transport de personnes et de marchandises par mototaxis (nombre de passagers, charge utile autorisée et type de permis de conduire).
12. Aider à la création de véritables sociétés de transport;
13. Tenir des statistiques fiables au niveau de la DNTTMF pour une gestion efficace du secteur;
14. Restructurer le Conseil Malien des Chargeurs;
15. Renforcer les compétences techniques du CMTR;
16. Équiper et renforcer l'Observatoire des Transports pour en faire un véritable outil d'aide à la décision en centralisant l'ensemble des informations disponibles sur le secteur.

ANNEXES

ANNEXE 1**DOCUMENTS NECESSAIRES A L'EXERCE DE LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER**

N°	Nom du document	Objet	Forme	validité	Conditions d'Obtention	Autorité de délivrance
1	Agrément	Définit la forme juridique de l'entreprise, sa dénomination, le sigle et le nom commercial ainsi que le statut fiscal.	Attestation	permanent	<ul style="list-style-type: none"> - Une demande timbrée, - Un extrait de l'acte de naissance, - Un certificat de nationalité, - Un extrait du casier judiciaire de moins de 3 mois, - Une copie certifiée conforme du diplôme de l'enseignement secondaire au moins, - Un certificat de résidence, - La liste détaillée du matériel roulant. 	API Mali
2	Licence de transport	Autorise l'exercice de l'activité de transporteur routier	Carte	5 ans (renouvelables)	<ul style="list-style-type: none"> - Nationalité et droit malien et ou communautaire - Immatriculation au registre du 	Ministère en charge des Transports

					<ul style="list-style-type: none"> - commerce - Justifier des conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité technique et professionnelle 	
	Nom du document	Objet	Forme	Validité	Condition d'Obtention	Autorité de délivrance
3	Carte de transport	Une reconnaissance du droit d'exploitation accordée à chaque véhicule	Carte	1 an (renouvelable)	<ul style="list-style-type: none"> - Demande sur formulaire, - Une copie de la licence, - La carte grise du véhicule, - Une attestation d'assurance en cours de validité par véhicule, - Le certificat de visite technique du véhicule - La vignette de l'année en cours. 	Services des transports terrestres territorialement compétents.
4	Certificat d'inscription au Registre de Transporteur	Spécifie la catégorie d'activité (compte propre ou comte d'autrui) et mentionne la forme	Liste d'inscription sur registre des transporteurs routiers	permanent	<ul style="list-style-type: none"> - Demande sur formulaire - Certificat de nationalité malienne 	Gouverneur du District de Bamako ou de la Région

		juridique, la dénomination, le sigle et le nom de l'entreprise ainsi que les types et classes de licence accordées			- Une copie certifiée de l'attestation de capacité professionnelle	
5	La capacité professionnelle	Constate la capacité professionnelle et est exigée à l'inscription sur le Registre des transporteurs.	Attestation	permanent	<ul style="list-style-type: none"> - titulaire du DEF au moins ou d'un CAP ou d'un diplôme équivalent reconnu, ou, - satisfaire aux épreuves d'un examen sanctionnant un contrôle de connaissance, - avoir exercé pendant au moins 3 années consécutives des fonctions d'encadrement dans une entreprise de transport 	Gouverneur de Région ou du District de Bamako après avis de la Commission Régionale des Transports

ANNEXE 2 : Loi n°00-043 du 06 juin 2000 régissant la profession de transporteur routier au Mali

ANNEXE 3 : Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000 fixant les modalités d'application de la Loi n°00-43 du 06 juin 2000,

ANNEXE 4 : Arrêté n°02-1267/MICT-SG du 06 juin fixant les modalités de délivrance de l'attestation de capacité professionnelle

ANNEXE 5 : Arrêté n°02-1268/MICT-SG du 06 juin 2000 fixant les modalités d'exercice des activités de transporteur routier

ANNEXE 6 : Décret n°2014-0000/PRES/PM/MIDT/MEF/MATS/MICA portant fixation des catégories de transports routiers et des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier au Burkina Faso

BURKINA FASO
Unité-Progrès-Justice

**DECRET N° 2014-0000/PRES/PM/MIDT/MEF/
MATS/ MICA** portant fixation des catégories de transports routiers et des conditions d'exercice de la profession de transporteur routier

**LE PRESIDENT DU FASO,
PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES**

- Vu la Constitution ;
 - Vu le Décret n°2012-1038/PRES du 31 décembre 2012 portant nomination du Premier Ministre ;
 - Vu le Décret n°2013-002/PRES//PM du 2 janvier 2013 portant composition du Gouvernement du Burkina Faso ;
 - Vu le Décret n°2013-104/PRES/PM/SGC-CM du 7 mars 2013 portant attributions des membres du gouvernement ;
 - Vu le décret n° 2013-582/PRES/PM/MIDT du 15 juillet 2013 portant organisation du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports ;
 - Vu la Loi n°013-2013/AN du 07 mai 2013 portant réglementation de la profession de commerçant au Burkina Faso ;
 - Vu la Loi n°025-2008/AN du 06 mai 2008, portant loi d'orientation des transports terrestres au Burkina Faso ;
 - Vu le Décret n° 73-308/PM/MTP du 31 décembre 1973 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ;
- Sur rapport du Ministre des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports ;

Le Conseil des Ministres, entendu en sa séance du...;

DECRETE

TITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 1: Les catégories de transports et les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier sont régies par les dispositions du présent décret.

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

- les transports de marchandises ou de personnes effectués par l'Armée nationale et par les services de la Sûreté nationale à l'aide de véhicules leur appartenant ou réquisitionnés par eux ;
- les transports de la poste ;
- les transports par ambulances ;
- les transports par pompes funèbres.

TITRE II : DES CATEGORIES DE TRANSPORTS ROUTIERS

Article 3: Les activités de transports routiers sont regroupées en cinq (05) catégories :

- le transport routier de personnes ou de voyageurs ;
- le transport routier de matières dangereuses ;
- le transport routier de marchandises diverses ;
- le transport routier d'agrégats, d'excréta et d'ordures.
- le transport routier de bois de chauffe et de charbon de bois ;

Article 4: Sont réputés transports routiers de personnes ou de voyageurs, les services offerts au public dans un but commercial ou exceptionnellement à titre gratuit pour le transport de personnes ou de voyageurs.

Article 5: Sont réputés transports routiers de matières dangereuses ou marchandises dangereuses, l'ensemble des opérations annexes ou connexes au mouvement des matières dites dangereuses conformément aux acceptions et aux pratiques internationales en matière de conception de leurs emballages, la préparation des colis, leur chargement et entretien, leur acheminement, leur entreposage en transit et leur réception à destination.

Article 6: Sont réputés :

- transports routiers d'agrégats le transport routier de graviers, sables, cailloux, moellons, terre, matières premières extraites du sol ou des carrières et servant à l'approvisionnement des chantiers, des usines ou à la constitution de stocks ;
- transports routiers d'excréta et/ou d'ordures le transport routier des eaux usées et des déchets des fosses septiques, des puits perdus et des latrines et/ou des ordures ménagères.

Article 7: Sont réputés transports routiers de bois de chauffe et de charbon de bois, l'enlèvement, l'acheminement et la livraison du bois de chauffe et de charbon de bois.

Article 8: Sont réputés transports routiers de marchandises diverses, le transport routier de marchandises ou matières autres que les transports visés aux articles 5, 6 et 7 du présent décret.

Article 9: L'activité de transport routier peut être exercée à titre public ou transport routier pour compte d'autrui ou à titre privé ou transport routier pour compte propre.

Article 10: Est considéré comme transport routier public, le transport routier effectué à but lucratif par des personnes physiques ou morales pour le compte d'autrui.

Article 11: Est considéré comme transport routier privé, le service de transport effectué par des personnes physiques ou morales pour leurs besoins exclusifs, à l'aide de véhicules leur appartenant ou mis à leur disposition exclusive, et qui ne constitue qu'une activité accessoire à l'activité qu'elles mènent.

Article 12: Les transports routiers publics et privés, peuvent être urbains, interurbains ou internationaux.

Sont réputés transports routiers urbains, les transports routiers qui s'effectuent à l'intérieur d'un périmètre urbain à l'exception des transports par ambulance, par véhicules routiers de pompes funèbres, des services des véhicules routiers des sociétés de location et des sociétés de tourisme.

Sont réputés transports routiers interurbains, ceux qui s'effectuent sur un itinéraire reliant au moins deux agglomérations ne partageant pas le même périmètre urbain.

Sont réputés transports routiers internationaux ceux reliant au moins deux États différents.

Article 13: Les règles générales d'organisation et de gestion des transports urbains sont fixées par voie réglementaire.

Article 14: Des cahiers des charges de chaque catégorie de transport seront fixés par voie réglementaire.

TITRE III : DES CONDITIONS D'ACCES A LA PROFESSION ET D'EXERCICE DE L'ACTIVITE DE TRANSPORT ROUTIER

Article 15: Le transporteur routier est la personne physique ou morale exerçant à titre principal dans un but lucratif ou à titre accessoire pour son compte propre, une ou plusieurs des catégories de transport routier.

Article 16: Est considérée comme transporteur public routier de personnes ou de marchandises ou de matières, toute personne physique ou morale qui fait profession de déplacer des personnes ou des marchandises ou de matières appartenant à autrui contre rémunération en conservant l'entière maîtrise technique et commerciale de l'opération.

Article 17: Est également considérée comme transporteur public routier de personnes ou de marchandises, toute personne physique ou morale qui fait profession de prendre en location des véhicules, avec ou sans le personnel de conduite, en vue de déplacer contre rémunération, des personnes ou des marchandises appartenant à autrui, en conservant l'entière maîtrise technique et commerciale de l'opération, sauf la

maîtrise des opérations de conduite si le loueur fournit le personnel de conduite.

Article 18: L'exercice de l'activité de transporteur routier est soumis à une autorisation appelée licence délivrée par le Ministre en charge des transports.

L'autorisation mentionne le type, les catégories et les classes de licences.

Chapitre I : Des types, catégories et classes de licence de transport

Article 19: Il est institué deux (02) types et six (06) catégories de licences.

La licence de type T1 correspond au transport pour compte d'autrui et la licence de type T2 correspond au transport pour compte propre.

Article 20: Les catégories de licences sont :

- les licences pour le transport routier de personnes ou de voyageurs ;
- les licences pour le transport routier de marchandises diverses ;
- la licence pour le transport routier des marchandises et matières dangereuses ;
- les licences pour le transport routier d'agrégats, d'excrétas et/ou d'ordures ;
- la licence pour le transport routier de bois de chauffe et de charbon de bois ;
- la licence pour le louage de véhicules.

Article 21: Les licences pour le transport de personnes ou de voyageurs sont de deux (02) classes, la licence P1 et la licence P2.

Article 22: Les licences pour le transport de marchandises diverses sont de deux (02) classes, la licence M1 et la licence M2.

Article 23: La licence à classe unique D concerne le transport des marchandises et matières dangereuses.

Article 24: les licences pour le transport routier d'agrégats, d'excrétas et d'ordures sont de deux (02) classes, la licence Z1 pour le transport routier d'agrégats et la licence Z2 pour le transport d'excrétas et/ou d'ordures.

Article 25: La licence à classe unique B concerne le transport de bois de chauffe et de charbon de bois.

Article 26: La licence à classe unique L concerne le louage de véhicules.

Article 27: Un arrêté du ministre en charge des transports fixe les conditions et les modalités des transports exceptionnels et spéciaux.

Article 28: Les classifications des licences sont fonction des véhicules utilisés, de la capacité technique, professionnelle, financière et de l'organisation administrative du transporteur.

Les conditions et les modalités des classifications sont fixées dans les cahiers des charges des différentes catégories de transport.

Article 29: Les licences ont une durée de validité de cinq (5) ans renouvelable.

Article 30: La licence de transporteur routier est individuelle, incessible, non transférable et ne peut être louée.

Article 31: La licence donne droit à l'exploitation d'un nombre indéterminé de véhicules dans la ou les catégorie(s) autorisée(s), pour autant que les véhicules soient immatriculés au Burkina Faso.

Article 32: En cas de cessation ou de changement de l'activité professionnelle pour laquelle une ou plusieurs licences de transport ont été accordées, le titulaire est tenu de les restituer à la Direction Générale des transports terrestres et maritimes ou à la Direction régionale de son ressort territorial, dans un délai de trente (30) jours suivant la cessation ou le changement d'activité.

Chapitre II : Obtention de la licence pour le transport public routier

Article 33: Pour l'obtention de la licence de transport public routier, la personne physique ou morale doit satisfaire aux conditions suivantes :

- être de nationalité ou de droit burkinabé ou de la nationalité ou du droit d'un des pays membres de la CEDEAO, de l'UEMOA ou d'un pays tiers accordant la réciprocité aux ressortissants burkinabé ;
- être immatriculée au registre du commerce et du crédit mobilier avec la mention « activité transport » ;
- justifier de conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité technique et professionnelle.

Article 34: Il est satisfait à la condition d'honorabilité lorsque le requérant justifie qu'il n'est pas sous le coup d'une interdiction d'exercer une profession industrielle, commerciale et libérale, qu'il n'est pas en faillite ou qu'il n'a pas fait l'objet d'une condamnation figurant au casier judiciaire, bulletin n° 2.

Le requérant, personne physique doit produire à l'appui, un extrait du casier judiciaire, bulletin n° 2 de moins de trois (03) mois de date.

Article 35: La condition d'honorabilité professionnelle doit être satisfaite par la ou les personnes suivantes :

- a) le commerçant, chef d'entreprise individuelle ;
- b) les associés et les gérants des sociétés en nom collectif ;
- c) les associés commandités et les gérants des sociétés en commandite simple ;
- d) les gérants des sociétés à responsabilité limitée ;
- e) le président du conseil d'administration, le président-directeur général et les directeurs généraux et directeurs généraux adjoints des sociétés anonymes ;
- f) la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location de l'entreprise.

Article 36: Il est satisfait à la condition de capacité financière lorsque le requérant justifie qu'il possède, à titre de propriété ou en contrat de crédit-bail, au moins un (01) véhicule automobile approprié à la catégorie de transport qu'il envisage exercer ou qu'il possède des ressources propres certifiées par une

attestation de capacité financière délivrée par une institution financière reconnue.

Le requérant doit produire à l'appui :

- a) les copies certifiées des cartes grises des véhicules ou l'attestation de capacité financière ;
- b) les copies certifiées du ou des contrats de crédit-bail, le cas échéant ;
- c) les copies certifiées du ou des contrats de location ;

Article 37: Il est satisfait à la condition de capacité technique et professionnelle lorsque le requérant justifie d'une expérience minimale dans le domaine des transports et/ou qu'il possède les ressources humaines compétentes ayant le profil de gestion des équipements et de prévision des activités.

Le requérant doit produire à l'appui :

- a) les documents justifiant les qualifications du personnel ;
- b) le plan de ses installations ;
- c) les copies des titres de propriété ou un contrat de location du siège.

Article 38: Pour l'obtention de la licence de transporteur, le requérant doit retirer contre paiement des frais en vigueur, un formulaire à remplir et à compléter des pièces requises.

Article 39: La composition du dossier de demande d'autorisation, de renouvellement de la licence de transport et les demandes d'ajout de catégories de licences sont définies dans les cahiers des charges de la catégorie de transport considérée.

Article 40: La délivrance de la licence de transport donne lieu au paiement d'une redevance qui sera définie par arrêté conjoint du ministre en charge des transports et du ministre en charge des finances.

Chapitre III : Du transport routier pour compte propre

Article 41: Pour qu'une opération soit considérée comme du transport routier pour compte propre, les conditions suivantes doivent être remplies :

- a) les marchandises transportées doivent appartenir à l'entreprise ;
- b) les personnes transportées doivent être des employés de l'entreprise ou de l'établissement ;
- c) 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 ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise ;
- d) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel propre de l'entreprise ;
- e) les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise, être exploités en crédit-bail ou être loués par elle ;
- f) le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

Article 42: L'obtention d'une licence de type T2 visée à l'article 19 est obligatoire pour l'exercice d'un transport pour compte propre.

L'obtention de l'autorisation de transport pour compte propre se fait dans les mêmes conditions et sous les mêmes formalités que celles définies au chapitre II. Toutefois, la mention « activité transport » n'est pas exigée à l'immatriculation au registre du commerce et du crédit mobilier.

Article 43: Il est interdit au transporteur pour compte propre d'effectuer du transport public tant sur le marché national que régional, sauf en cas de situation nationale exceptionnelle sur autorisation spéciale du ministre en charge des transports.

Chapitre IV : Du registre des transporteurs

Article 44: Il est institué à la Direction Générale des transports terrestres et maritimes un registre national des transporteurs et dans les directions régionales chargées des transports un registre régional des transporteurs.

Article 45: Le registre mentionne obligatoirement :

- la forme juridique de l'entreprise de transport, la dénomination, le sigle et le nom commercial ;

- l'adresse du siège social ;
- les noms, qualités et adresses de chacun des responsables légaux ;
- les noms, qualités et adresses de la personne assurant la direction permanente de l'entreprise ;
- les types, catégories et classes de licence accordées.

Chapitre V : Des conditions d'exploitation

Article 46: Il est institué une « carte d'autorisation de transport » qui est une reconnaissance du droit d'exploitation accordé à chaque véhicule.

Article 47: La carte d'autorisation de transport est établie pour chaque véhicule sur présentation des documents ci-après :

- une demande sur formulaire fourni par l'Administration et dûment rempli ;
- une copie de la licence de transport routier ;
- la carte grise du ou des véhicules affectés au transport public ;
- une attestation d'assurance en cours de validité par véhicule ;
- un certificat de visite technique du véhicule en cours de validité.

Article 48: Le dépôt des demandes de cartes d'autorisation de transport se fait au service des transports terrestres territorialement compétent.

Article 49: Aucun véhicule de transport routier de plus de vingt (20) ans d'âge hors les semi-remorques et remorques ne pourra bénéficier d'une autorisation de transport.

Cette limite est abaissée à quinze (15) ans en ce qui concerne le transport de personnes ou de voyageurs.

Article 50: Tout véhicule de transport routier doit avoir à son bord les documents ci-après :

- un extrait de la licence délivré par l'Administration des transports ;

- une carte d'autorisation de transport en cours de validité ;
- la carte grise du véhicule ;
- le cas échéant, le document justificatif de la location du véhicule avec ou sans conducteur ;
- 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 faculté pour les marchandises transportées ;
- un certificat de visite technique en cours de validité ;
- 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 de personnes ou de voyageurs, la liste nominative des voyageurs ou feuille de route.

Article 51: Les conditions d'élaboration de la feuille de route et de la lettre de voiture seront déterminées par arrêté du Ministre en charge des transports.

Article 52: Les chargeurs sont autorisés à enlever leurs marchandises par les transporteurs burkinabés de leur choix avec des camions immatriculés au Burkina Faso.

Article 53: Toute personne titulaire d'une licence de transport routier 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.

TITRE IV : DISPOSITIONS DEROGATOIRES

Article 54: Les dispositions des articles 14, 28, 33 et 39 du présent décret ne sont pas applicables aux transports publics routiers exécutés dans l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) exécution de transports au moyen de véhicules de moins de neuf (09) places ;
- b) transports au moyen de véhicules autres que les autocars et autobus, destinés à des usages de tourisme ou de loisirs ;
- c) transports exécutés au moyen de véhicules et appareils agricoles définis par l'article 127- A du décret n° 73-308 du 31 décembre 1973 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique, pour les besoins d'une exploitation agricole ;
- d) transports exécutés au moyen de certains véhicules affectés à des emplois très spéciaux, dont l'intervention est nécessaire pour la mise en œuvre des matériaux qu'ils transportent. Ces véhicules sont ceux qui sont mentionnés à l'article 127 du décret n° 73-308 du 31 décembre 1973 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ;
- e) 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.

TITRE V : DES INFRACTIONS ET DES SANCTIONS

Chapitre I : Des infractions

Article 55: Constituent des infractions au présent décret et aux textes pris pour son application :

- l'exercice de la profession de transporteur routier ou d'auxiliaire des transports routiers sans licence de transport routier ;
- le fait de louer, de prêter, de céder ou de transférer une licence ;
- l'utilisation d'une licence louée, prêtée, cédée ou transférée ;
- l'utilisation d'un véhicule à usage personnel pour le transport public de personnes et/ou de marchandises ;

- l'utilisation d'une licence ne correspondant pas à la catégorie pour laquelle elle est délivrée ;
- le transport pour compte d'autrui sur la base d'une licence de type T2 ;
- la non présentation d'un ou des documents visés à l'article 50 du présent décret ;
- l'utilisation d'une licence dont la durée de validité est expirée ;
- le non-respect des prescriptions de l'article 49 ;
- la violation des interdictions posées dans les textes d'application.

Article 56: Les infractions sont constatées par les corps de contrôle compétents.

Une copie du constat est transmise au ministre chargé des transports dans les cas suivants :

- location, prêt, cession ou transfert d'une licence de transport ;
- utilisation d'une licence ne correspondant pas à la catégorie pour laquelle elle est délivrée ;
- transport pour compte d'autrui sur la base d'une licence de type T2 ;
- utilisation d'une licence dont la durée de validité est expirée.

Chapitre II : Des Sanctions

Article 57: Les transporteurs contrevenants aux dispositions du présent décret et de ses textes d'application encourent le retrait, temporaire ou définitif, de la licence de transport après avis de la commission consultative des transports concernée, sans préjudice des autres sanctions prévues par les lois et règlements en vigueur.

Les transporteurs encourent les mêmes sanctions si leurs préposés enfreignent de façon répétitive les prescriptions

relatives au respect du code de la route et des celles relatives aux normes de vitesse, de chargement et de gabarit.

Article 58: Le retrait temporaire d'une durée d'un (01) à trois (03) mois de la licence de transport routier est prononcé dans les cas suivants :

- location, prêt, cession ou transfert d'une licence de transport ;
- expiration de la licence de transport ;
- utilisation d'une licence ne correspondant pas à la catégorie pour laquelle elle est délivrée ;
- pratique d'actes contraires aux dispositions de l'article 53 après au moins une lettre de mise en demeure.

Article 59: Le retrait définitif de la licence de transport routier est prononcé dans les cas suivants :

- l'utilisation d'une licence de type T2 pour effectuer du transport pour compte d'autrui ;
- le non renouvellement de la licence trois (03) mois suivant l'expiration ;
- plus de deux (02) retraits temporaires dans l'année.

TITRE VI : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 60 : Les personnes physiques ou morales exploitant des véhicules effectuant les catégories de transport routier énumérées à l'article 3 du présent décret, disposent à titre transitoire d'un délai de deux (02) ans à compter de la date de publication au Journal Officiel pour se conformer aux dispositions du présent décret.

Toutefois, pour l'application des dispositions de l'article 49, un moratoire de cinq (05) ans est accordé aux Véhicules mis en exploitation avant la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Article 61 : Des arrêtés préciseront, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent décret.

Article 62 : Le présent décret abroge toutes dispositions antérieures contraires

Article 63 : Le Ministre des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports, le Ministre de l'Économie et de Finances, le Ministre de l'Administration Territoriale et de la Sécurité et le Ministre de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel du Faso.

Ouagadougou, le

Blaise COMPAORE

Le Premier Ministre

Beyon Luc Adolphe TIAO

Le Ministre des Infrastructures, du
Désenclavement et des Transports

Le Ministre de l'Économie
et des Finances

Jean Bertin OUEDRAOGO

Lucien Marie Noël BEMBAMBA

Le Ministre de l'Administration
Territoriale et de la Sécurité

Le Ministre de l'Industrie, du
Commerce et de l'Artisanat

Jérôme BOUGOUMA Patiendé Arthur KAFANDO

ANNEXE 7 : Arrêté n° 03.02.1999-000762 portant agrément pour l'exercice de la profession de transporteur routier au Sénégal

ANNEXE 8 : Liste des personnes rencontrées

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

Prénoms et Noms	Services	Fonction
1. Direction Nationale des Transports		
Malick KASSE	DNTTMF	Directeur Général
Mme KONATE Kadiatou CAMARA	DNTTMF	Chef de Division
Salif KONE	DNTTMF	Chef de Division
Moumouni GUINDO	DNTTMF	Chef de Division
Seydou TRAORE	DNTTMF	Chef de Division
Diacaridia DIALLO	DNTTMF	Chef Informatique
Mamadou SOW	DNTTMF	Directeur
Souleymane CAMARA	DNTTMF	Chef section Observatoire
2. CMTR		
Youssef TRAORE	CMTR	Président
Amadou THIAM	CMTR	Conseiller
Arouna DAOU	CMTR	Secrétaire Général
3. CMC		
Ousmane Babalaye NDAOU	CMC	Président
Alkaïdi TOURE	CMC	Secrétaire Général
4. Organisations professionnelles		
Adama COULIBALY		Groupement
David COULIBALY		Fédération
Malick DIALLO		Fédération
Adama TRAORE		Syndicat
5. Sociétés de Transport		
Babou TOURE	Ben and Co	Directeur Logistique
Laya	Ben and Co	Logisticien
Yousous TRAORE	Bani Tpt	PDG
Seydou MAÏGA	Togo na	Transport Logistique

ANNEXE 9 : Termes de références de l'étude.

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

SECRETARIAT GENERAL

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

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple- Un But- Une Foi

TERMES DE REFERENCE
ETUDE D'ACTUALISATION DE LA REGLEMENTATION REGISSANT
LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER ET LES
CONDITIONS D'ACCES

Table des Matières

1.	INFORMATIONS GÉNÉRALES	24
1.1	Pays bénéficiaire.....	24
1.2	Pouvoir adjudicateur.....	24
1.3	Éléments d'information utiles concernant le pays bénéficiaire.....	24
1.4	Situation actuelle dans le secteur concerné	24
1.5	Programmes liés et autres activités des bailleurs de fonds	25
2.	OBJECTIFS ET RÉSULTATS ESCOMPTÉS.....	25
2.1	Objectif général	25
2.2	Objectifs particuliers	25
2.3	Résultats à atteindre par le contractant	25
3.	HYPOTHÈSES & RISQUES	26
3.1	Hypothèses qui sous-tendent le projet	26
3.2	Risques	26
4.	CHAMP D'INTERVENTION	26
4.1	Généralités.....	26
4.2	Activités spécifiques.....	26
4.3	Gestion du projet	27
5.	LOGISTIQUE ET CALENDRIER.....	28
5.1	Lieu du projet	28
5.2	Date de début et période mise en œuvre.....	28
6.	BESOINS	28
6.1	Ressources humaines.....	28
6.2	Bureaux	29
6.3	Installations et équipement mis à disposition par le contractant.....	29
6.4	Matériel	29
6.5	Dépenses accessoires.....	29
6.6	Coûts forfaitaires	29
6.7	Vérification des dépenses	30
7.	RAPPORTS	30
8.	SUIVI ET ÉVALUATION	30
8.1	Définition d'indicateurs	30
8.2	Exigences particulières.....	30

INFORMATIONS GÉNÉRALES

1.1 Pays bénéficiaire

République du Mali.

1.2 Pouvoir adjudicateur

Ordonnateur National Délégué du FED

1.3 Éléments d'information utiles concernant le pays bénéficiaire

Le Mali, vaste pays sahélien sans littoral, d'une superficie de 1 241 238km² environ et d'une population résidente estimée à près de 14,5 millions habitants⁸, est l'un des pays les plus enclavés de la sous-région.

En effet les principaux centres économiques du Mali se trouvent à plus de 1 000 km des ports maritimes les plus proches. Les distances d'Est en Ouest et du Nord au Sud sont d'environ 1 700 km. Le Mali partage ses frontières (5 200 km) avec l'Algérie au nord, le Niger à l'Est, le Burkina Faso au Sud-est, la Côte d'Ivoire au Sud, la Guinée au Sud-ouest, le Sénégal à l'Ouest et la Mauritanie au Nord-ouest.

Cet enclavement rend l'économie malienne fortement tributaire des transports en général et du transport routier en particulier quant à l'acheminement de ses produits d'exportation et d'importation d'une part et les échanges entre les lieux de production, de commercialisation et de consommation d'autre part.

Le transport routier de marchandises est inadapté aux exigences du transport moderne compte tenu de la vétusté et de l'hétérogénéité de son parc avec près de 75% vieux de plus de 15 ans.

Cette situation combinée aux multiples taxes renchérit les coûts d'approche des marchandises et compromettent la compétitivité des produits d'échanges.

De nombreuses études (Banque Mondiale 1989 ; CNUCED et FMI 1993 ; USAID 1998) ont indiqué que les coûts globaux d'approche des marchandises maliennes sont très élevés. Ils interviennent pour près de 20 à 30% dans les prix de revient de la plupart des produits de premières nécessités.

Toutefois, certaines études ont relevé le faible niveau des tarifs de transports, ce qui engendre entre autres conséquences, les surcharges, la vétusté du parc de véhicules (manque de moyen financier pour renouveler), la dégradation prématurée du réseau routier, etc.

1.4 Situation actuelle dans le secteur concerné

L'objectif principal de la professionnalisation est d'accroître la capacité des opérateurs du secteur que sont les transporteurs et les conducteurs routiers.

Cette professionnalisation passe par la relecture de la réglementation régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à cette profession.

La profession de transporteur routier est régit par la loi n°00-043 du 07 juin 2000 et son décret d'application n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000.

La réglementation ne fait aucune distinction entre « le transporteur pour compte d'autrui » et « le transporteur pour compte propre ». Cette insuffisance a eu pour conséquence le développement du transport pour compte propre de marchandises au dépend du transport de marchandises pour compte d'autrui.

La poursuite de cette tendance met en péril le développement du transport de marchandises pour compte d'autrui.

Face à cette situation, le Gouvernement du Mali, dans le cadre du Projet d'Appui au Secteur des Transports financé par le Fonds Européen de Développement (FED), a décidé d'actualiser la réglementation régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès

1.5 Programmes liés et autres activités des bailleurs de fonds

Les organismes internationaux et certains pays développés pourvoient leur appui économique et logistique au Mali dans le cadre de l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement visant l'éradication de la pauvreté, l'instauration des droits de l'homme et l'établissement de stratégies de développement dans les pays les plus démunis. Ainsi, et en accord avec les principes de la Déclaration De Paris qui préconisent l'alignement, l'harmonisation et l'appropriation comme lignes directrices d'intervention, des institutions comme l'UE, le PNUAD, l'ACDI et les NU apportent les fonds nécessaires pour mettre en œuvre les plans et les politiques de développement des gouvernements receveurs quand il s'agit d'objectifs en accord avec les critères d'action des organismes en question.

Il est à noter que pour les analyses contenues dans le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR) pour la période 2007-2011, le PNUAD (le Plan Cadre des Nations Unies pour l'Aide au Développement) identifie des objectifs de développement en parfaite adéquation avec les priorités nationales maliennes retenues dans le document de Stratégie Nationale pour les cinq prochaines années.

2. OBJECTIFS ET RÉSULTATS ESCOMPTÉS

2.1 Objectif général

L'objectif général du projet est d'améliorer la qualité des services fournis pour le transport de marchandises et de voyageurs en révisant les critères d'accès à la profession de transporteur.

2.2 Objectifs particuliers

L'objectif particulier du projet est d'élaborer de nouveaux textes régissant la profession de transporteur routier conforme à la réglementation internationale et à celle de l'UEMOA et de la CEDEAO.

2.3 Résultats à atteindre par le contractant

- les textes régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à la profession sont élaborés et validés ;

- réviser les critères d'accès à la profession de transporteur dans le souci d'augmenter la qualité des services fournis et la gestion de l'exploitation des entreprises, aussi bien pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs ;
- rédiger de nouveaux textes régissant la profession et les conditions d'accès en tenant compte des recommandations de l'étude d'impact sur la surcharge ;
- rédiger les textes pour la transition des professionnels existants du secteur informel vers le secteur formel ;

3. HYPOTHÈSES & RISQUES

3.1 Hypothèses qui sous-tendent le projet

- la Stabilité politique et sociale, et non apparition d'éléments exogènes affectant significativement l'économie ;
- la corporation des transporteurs contribue de manière active à la transmission des informations concernant le secteur ;

3.2 Risques

Directement liés aux hypothèses

4. CHAMP D'INTERVENTION

4.1 Généralités

4.1.1 Présentation du projet

Ce projet qui est la professionnalisation du secteur des transports terrestres, en général, et routier en particulier, doit viser, notamment, à rendre effective la satisfaction des besoins des citoyens, en matière de transport, dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale et pour les usagers en termes de sécurité, de disponibilité de moyens de transport, de coût, de prix et de qualité de service.

4.1.2 Zone géographique à couvrir

Toutes les régions du Mali.

4.1.3 Groupes cibles

- Transporteurs,
- Chargeurs,
- Chauffeurs,
- Commerçants,
- Entrepreneurs du BTP.

4.2 Activités spécifiques

- Répertorier l'ensemble des textes régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à la profession ;
- Analyser la conformité de ces textes avec la législation communautaire et internationale ;

- Analyser les spécificités du secteur du transport routier malien et évaluer les dysfonctionnements dans l'application des textes existants sur la profession de transporteur routier et sur les conditions d'accès à la profession ;
- Analyser les textes réglementaires et leur application au niveau des pays limitrophes (Sénégal, Côte d'Ivoire et Burkina Faso) ;
- Élaborer les nouveaux textes régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à la profession ;
- Valider en atelier les nouveaux textes ;
- Recommander les actions à mener pour l'application des textes (phase transitoire) ;
- Faire l'état des lieux des conditions d'accès à la profession ;
- Identifier les formes de transport existant ;
- Exploiter les textes en vigueur et les analyser ;
- Requérir des informations au niveau des acteurs du secteur ;
- Élaborer une nouvelle réglementation qui régit la profession de transport en tenant compte de la transition des professionnels existants de l'informel vers le formel ;
- Animer un atelier de validation sur les nouveaux textes d'accès à la profession en tenant compte des recommandations de l'étude d'impact sur la surcharge

4.3 Gestion du projet

4.3.1 Organe chargé de la gestion du projet

Créée par l'Ordonnance N°05-009/P-RM du 09 mars 2005, ratifiée par la loi n°05- 027/ du 06 juin 2005, la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) est un service public chargé d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial, et d'assurer la coordination et le contrôle des services extérieurs, régionaux, rattachés et des organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de ladite politique.

4.3.2 Structure de gestion

Le Maître d'ouvrage est :

Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères et de la Coopération Internationale

Ordonnateur National du FED

Direction Europe (Cellule CONFED)

Quartier de Koulouba - Bamako

République du Mali

Tél : (223) 20 22 98 20 - Télécopie (223) 20 22 45 34

E-mail : confed@confedmali.net

Le Maître d'œuvre est :

Monsieur le Ministre de l'Équipement et des Transports

BP 1758 - Bamako - République du Mali

Tél. (223) 20 22 29 01 / 223 13 00 / Fax (223) 20 22 08 74

Le Maître d'œuvre Délégué est :

Monsieur le Directeur National des

Transports Terrestres, Maritimes et fluviaux.

Le Chef de Délégation est :

Monsieur le Chef de Délégation de l'Union Européenne en République du Mali
Quartier du Fleuve,

Immeuble UATT, BP 115 Bamako — Mali

Tél : (223) 44 92 92 92

Fax : (223) 44 91 91 91

E-mail : délégation-mali@ec.europa.eu

4.3.3 Moyens à mettre à disposition par le pouvoir adjudicateur et/ou d'autres intervenants

RAS.

5. LOGISTIQUE ET CALENDRIER

5.1 Lieu du projet

La base opérationnelle du projet sera établit à Bamako en République du Mali.

5.2 Date de début et période de mise en œuvre

La date prévue pour le début du projet est fixée au **15 juin 2014**, pour une durée de trois (3) mois et quinze (15) jours y compris la phase de validation des documents par l'Administration.

6. BESOINS

6.1 Ressources humaines

6.1.1 Qualification du consultant :

La présente étude sera réalisée sous la supervision d'un Chef de mission, expert juriste, de niveau BAC plus quatre avec une grande expérience (minimum 10 ans) dans le domaine du transport.

Le Chef de mission sera assisté d'un expert en transport routier de niveau BAC plus quatre au moins et devra justifier d'une forte expérience de terrain (minimum 5 ans) et une connaissance parfaite du sujet et du milieu de l'étude. Il doit disposer en outre d'une expérience internationale variée en matière de transport et de transit.

La Division Études et Planification de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux est chargée de la supervision de l'étude. Elle désignera en son sein un Ingénieur Homologue qui sera l'interlocuteur du Consultant pendant toute la durée de l'étude.

Le coût de l'appui technique et du personnel de soutien doit être inclus dans les honoraires de l'expert.

6.1.2 Taches du consultant :

Les tâches du consultant sont décrites comme suit :

- Répertorier l'ensemble des textes régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à la profession
- Analyser la conformité de ces textes avec la législation communautaire et internationale

- Analyser les spécificités du secteur du transport routier malien et évaluer les dysfonctionnements dans l'application des textes existants sur la profession de transporteur routier et sur les conditions d'accès à la profession
- Analyser les textes réglementaires et leur application au niveau des pays limitrophes (Sénégal, Côte d'Ivoire et Burkina Faso)
- Élaborer les nouveaux textes régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à la profession
- Valider en atelier les nouveaux textes
- Recommander les actions à mener pour l'application des textes (phase transitoire)
- répertorier l'ensemble des textes régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à la profession ;
- analyser la conformité de ces textes avec la législation communautaire et internationale ;
- analyser les spécificités du secteur du transport routier malien ;
- élaborer les nouveaux textes régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à la profession en tenant compte de l'évolution des professionnels existants.

6.2 Bureaux

Le pouvoir adjudicateur examinera la possibilité de mettre à la disposition de l'expert e un bureau pendant la toute la durée du contrat. En tout état de cause, l'expert devra disposer pour son propre compte d'un bureau et/ou devra être accessible en cas de besoin des parties prenantes.

6.3 Installations et équipement mis à disposition par le contractant

Le contractant devra disposer du matériel nécessaire et de ressources satisfaisantes, notamment en matière d'administration, de secrétariat et d'interprétation, pour pouvoir se consacrer pleinement à sa mission.

6.4 Matériel

Aucun bien d'équipement ne sera acheté pour le compte du pouvoir adjudicateur/du pays bénéficiaire au titre du présent marché de services ni transféré au pouvoir adjudicateur/au pays bénéficiaire à la fin du contrat. Tout bien d'équipement qui devra être acheté par le pays bénéficiaire pour les besoins du marché fera l'objet d'une procédure d'appel d'offres de fournitures distincte.

6.5 Dépenses accessoires

Le présent marché est un contrat à prix forfaitaire :

- Les voyages
Sans objet
- Les dépenses accessoires
Sans objet

6.6 Coûts forfaitaires

Le contrat ne prévoit aucun coût forfaitaire.

6.7 Vérification des dépenses

La provision pour vérification des dépenses est sans objet pour le présent marché.

7. RAPPORTS

Les rapports à remettre sont les suivants :

7.1 **Un rapport initial contenant** la feuille de route y compris la stratégie de mise en œuvre de la mission ainsi que les principaux produits attendus ainsi que le chronogramme de la mission. Ce rapport initial, fruit d'un premier travail d'analyse de la documentation afférente à la mission et aux conclusions des premiers échanges avec les parties prenantes devra être présenté dans un délai de 15 jours après la notification du contrat, l'administration disposera de dix (10) jours pour formuler ses observations sur le rapport préliminaire. L'approbation du rapport initial sera faite en réunion élargie au sous-groupe en charge de la thématique "surcharge, facilitation des transports et appui au secteur privé".

7.2 **Un rapport provisoire** sera établi 45 jours après le démarrage de la mission. Il devra être produit en 40 exemplaires et 05 CD room à transmettre à la DNTTMF, Chef de file du sous-groupe "surcharge, facilitation des transports et appui au secteur privé" qui disposera de 15 jours pour formuler ses observations sur le rapport provisoire.

7.3 **Une réunion de restitution** sera animée par l'expert pour prendre en charge les observations formulées par les parties prenantes.

7.4 **Un rapport final définitif.** sera produit par l'expert dans les 20 jours suivants la tenue de la réunion de restitution sus mentionnée. La structure et la composition du rapport final seront identiques à celui du projet de rapport. Il intégrera les corrections éventuelles ainsi que les commentaires sur le projet de rapport. La vérification de la conformité du rapport final notamment en ce qui concerne la prise en charge de tous les commentaires.

Sur la base du quitus délivré par la DNTTMF, le rapport final définitif sera **produit** en huit (28) exemplaires et diffusés de la manière suivante :

- deux exemplaires au Secrétaire **Général du Ministère de l'Équipement et des Transports** ;
- deux exemplaires à la **Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et fluviaux** ;
- deux exemplaires à la DUE ;
- un exemplaire à la CONFED ;
- un exemplaire au Coordinateur/Régisseur du DP N°1 ;
- Vingt exemplaires aux autres membres du SGT.

L'expert devra fournir la version électronique de chaque rapport en version MS Office.

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Définition d'indicateurs

Les textes régissant la profession de transporteur routier et les conditions d'accès à la profession sont élaborés et validés.

Exigences particulières

RAS.

Bamako, le 24 avril 2014