

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES , MARITIMES ET FLUVIAUX

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

TRANSPORT

RECUEIL
DES TEXTES
LEGISLATIFS
ET
REGLEMENTAIRES
2004/2005

TOME X

Avril 2006

TABLE DES MATIERES

TRANSPORT ROUTIER

	Page
1- LOI N°05 - 041 DU 22 JUIL 2005 PORTANT PRINCIPES DE CLASSEMENT DES ROUTES.....	1
2- DECRET N°05 - 431 /PRM DU 30 SEP 2005 PORTANT CLASSEMENT DES ROUTES ET FIXANT L'ITINERAIRE ET LE KILOMETRAGE DES ROUTES CLASSEES.....	3
3- ARRETE N°05- 3313 /MET- SG DU 30 DEC 2005 FIXANT LA COMPOSITION DU CONSEIL MALIEN DES TRANSPORTEURS ROUTIERS ET LES MODALITES D'ORGANISATION DE L'ELECTION DE SES MEMBRES.....	5
4- ARRETE N°04- 2020 / MEF – SG DU 11OCT 2004 FIXANT LE REGIME FISCAL ET DOUANIER APPLICABLE AUX VEHICULES IMPORTES DANS LE CADRE DU PROGRAMME DE RENOUVELLEMENT DU PARC AUTOMOBILE DE TRANSPORT.....	15
5- ARRETE N°04- 2584 / MEF- SG DU 17 DEC 2004 PORTANT CREATION D'UN GUICHET UNIQUE POUR LE DEDOUANEMENT DES VEHICULES A BAMAKO.....	18
6- ARRETE N°06 – 0385/MET- SG DU 28 FEV 2006 PORTANT DESIGNATION DES MEMBRES DU COMITE TECHNIQUE MIXTE DE COORDINATION DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT ROUTIER ET DE FACILITATION DES TRANSPORTS SUR LE CORRIDOR BAMAKO –DAKAR PAR LE SUD (BAMAKO –KATI – SARAYA-KEDOUGOU- TAMBACOUNDA- DAKAR).....	20
7- DECRET N°06- 070/PM- RM DU 24 FEV 2006 PORTANT MODIFICATION DU DECRET N° 96-263/PM –RM DU 26 SEPTEMBRE 1996 PORTANT CREATION DU COMITE NATIONAL DE SECURITE ROUTIERE.....	22
8- DECISION N° 06 – 0004 /MET- SG DU 17 JAN 2006 FIXANT LES DATES D'OUVERTURE ET DE CLOTURE DES LISTES ELECTORALES ET DES LISTES DE CANDIDATURES EN VUE DES ELECTIONS A L'ASSEMBLEE CONSULAIRE DU CONSEIL MALIEN DES TRANSPORTEURS ROUTIERS.....	25
9- DECISION N°05- 0151 /MET –SG DU 28 OCT 2005 PORTANT CREATION DU COMITE D'ORIENTATION ET DE SUIVI DE LA MISE EN OEUVRE DU PROJET DE DESENCLAVEMENT DE KOULIKORO.....	27

TRANSPORT AERIEN

10- ORDONNANCE N°05 – 024 /P-RM DU 27 SEP 2005
PORTANT CREATION DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
..... 29

11- DECRET N°05 – 511 /P-RM DU 15 NOV 2005
FIXANT L'ORGANISATION ET LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT DE
L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE..... 32

TRANSPORT MARITIME

12- ORDONNANCE N°05 –008/P-RM DU 9 MARS 2005
PORTANT MODIFICATION DE L'ORDONNANCE N°99-036/P-RM DU 23
SEPTEMBRE 1999 PORTANT CREATION DU CONSEIL MALIEN DES
CHARGEURS.....36

13- ARRETE N°05 –2193/ MET –SG DU 19SEP 2005
PORTANT CREATION DES ANTENNES DES ENTREPOTS MALIENS DANS LES
PORTS DE TRANSIT.....38

14- CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE GAMBIE
CONCERNANT LES MODALITES D'UTILISATION DES INSTALLATIONS
PORTUAIRES GAMBIENNES AFFECTEES AU TRAFIC DU MALI.....40

TRANSPORT MULTIMODAL

15- PROTOCOLE D'ACCORD DU 25 FEV 2004
RELATIF AUX TRANSPORTS TERRESTRES ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA
REPUBLIQUE DU MALI ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE
GAMBIE.....44

16- LETTRE DE POLITIQUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMELIORATION DES CORRIDORS DES
TRANSPORTS (SOUS SECTEURS ROUTIER, FERROVIAIRE ET AERIEN POUR
LA PERIODE 2004 – 2008).....DU 11 FEV 2004.....52

TEXTES GENERAUX

17- ARRETE INTERMINISTERIEL N°05–0287/MIC-MEF-MA –MET DU 14 FEV
2006
PORTANT CONDITIONS SPECIFIQUES D'ORGANISATION DE LA PROFESSION
D'EXPORTATEUR DE FRUITS ET LEGUMES.....72

UEMOA

- 18- REGLEMENT N° 14/2005/CM/UEMOA DU 16 DECEMBRE 2005
RELATIF A L'HARMONISATION DES NORNES ET DES PROCEDURES DU
CONTROLE DU GABARIT, DU POIDS, ET DE LA CHARGE A L'ESSIEU DES
VEHICULES LOUDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISESDANS LES ETATS
MEMBRES DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE
(UEMOA).....85
- 19- DIRECTIVE N°08/2005/CM/UEMOA DU 16 DECEMBRE 2005 RELATIVE A
LA REDUCTION DES POINTS DE CONTROLE SUR LES AXES ROUTIERS
INTER – ETATS DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST
AFRICAINE (UEMOA).....106
- 20- DECISION N°15/2005/CM/UEMOA DU 16 DECEMBRE 2005
PORTANT MODALITES PRATIQUE D'APPLICATION DU PLAN REGIONAL DE
CONTROLE SUR LES AXES ROUTIERS INTER-ETATS DE L'UNION
ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA).....110

UEMOA

- 18- REGLEMENT N° 14/2005/CM/UEMOA DU 16 DECEMBRE 2005
RELATIF A L'HARMONISATION DES NORNES ET DES PROCEDURES DU
CONTROLE DU GABARIT, DU POIDS, ET DE LA CHARGE A L'ESSIEU DES
VEHICULES LOUDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISESDANS LES ETATS
MEMBRES DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE
(UEMOA).....85
- 19- DIRECTIVE N°08/2005/CM/UEMOA DU 16 DECEMBRE 2005 RELATIVE A
LA REDUCTION DES POINTS DE CONTROLE SUR LES AXES ROUTIERS
INTER – ETATS DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST
AFRICAINE (UEMOA).....106
- 20- DECISION N°15/2005/CM/UEMOA DU 16 DECEMBRE 2005
PORTANT MODALITES PRATIQUE D'APPLICATION DU PLAN REGIONAL DE
CONTROLE SUR LES AXES ROUTIERS INTER-ETATS DE L'UNION
ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA).....110

TRANSPORT ROUTIER

LOI N°-05 041 / DU 22 JUIL 2005

PORTANT PRINCIPES DE CLASSEMENT DES ROUTES.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance du 1^{er} juillet 2005 :

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

Article 1^{er} : Les routes de la République du Mali relèvent de l'une des catégories ci-après :

- Routes d'intérêt national (RN) ;
- Routes d'intérêt régional (RR) ;
- Routes d'intérêt local (RL) ;
- Routes d'intérêt communal (RC).

Article 2 : Le classement des routes dans l'une des catégories visées à l'article 1^{er} a pour effet d'incorporer dans le domaine public artificiel le sol compris dans les emprises de ces routes.

Article 3 : Constituent des routes d'intérêt national :

- les liaisons routières d'utilité publique pour l'ensemble de la nation ;
- les liaisons routières entre deux chefs lieux de région ou entre un chef lieu de région et le District de Bamako ;
- les liaisons routières constituant un tronçon routier transafricain ;
- les liaisons routières inter-Etats ;
- les liaisons routières d'importance économique majeure entre deux ou plusieurs régions.

La construction et l'entretien des routes définies au présent article sont assurés par l'Etat.

Article 4 : Constituent des routes d'intérêt régional :

- les liaisons routières d'utilité régionale intéressant plusieurs cercles ;
- les liaisons routières entre deux chefs-lieux de cercle.

La construction et l'entretien des routes définies au présent article sont assurés par la Région.

Article 5 : Constituent des routes d'intérêt local :

- les liaisons routières d'utilité subrégionale intéressant plusieurs communes ;
- les liaisons routières entre deux chefs-lieux de commune.

La construction et l'entretien des routes définies au présent article sont assurés par le cercle.

Article 6 : Constituent des routes d'intérêt communal :

- les liaisons routières d'utilité communale intéressant une seule commune ;
- les liaisons routières entre le chef-lieu de la commune et les villages ou entre les villages d'une même commune.

La construction et l'entretien des routes définies au présent article sont assurés par la commune.

Article 7 : Un décret pris en Conseil des Ministres fixe les emprises et les caractéristiques techniques minimales auxquelles doivent répondre les différentes catégories de routes.

Article 8 : Le classement et le déclassement des routes sont réalisés par décret pris en Conseil des Ministres.

Le décret de classement comporte l'indication de l'itinéraire et de la longueur de la voie concernée.

Article 9 : La présente loi abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment l'Ordonnance N° 13/CMLN du 8 avril 1971 portant classement des routes.

Bamako, le 22 JUIL 2005

Le Président de la République,



Amadou Toumani TOURE

Mme DIARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

DECRET N° 05- 431 / P-RM DU 30 SEP. 2005

PORTANT CLASSEMENT DES ROUTES ET FIXANT L'ITINERAIRE
ET LE KILOMETRAGE DES ROUTES CLASSEES.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi N°93-008 du 11 février 1993 déterminant les conditions de la libre administration des collectivités territoriales, modifiée par la Loi N°96-056 du 16 octobre 1996 ;
- Vu la Loi N°95-034 du 12 avril 1995 portant Code des Collectivités Territoriales, modifiée par la Loi N°98-066 du 15 juin 1998 et la Loi N°98-066 du 30 décembre 1998 ;
- Vu la Loi N° 96-50 du 16 octobre 1996 portant principes de constitution et de gestion du domaine des Collectivités Territoriales ;
- Vu la Loi N°96-059 du 04 novembre 1996 portant création de communes ;
- Vu la Loi N°05-041 du 22 juillet 2005 portant principes de classement des routes ;
- Vu l'Ordonnance N°00-027/P-RM du 22 mars 2000 portant Code Domaniale et Foncier, modifiée et ratifiée par la Loi N°02-008 du 12 février 2002 ;
- Vu le Décret N°04-140/P-RM du 29 avril 2004 portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu le Décret N°04-141/P-RM du 02 mai 2004 modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret N°04-146/P-RM du 13 mai 2004 fixant les intérimis des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

Article 1^{er} : Les routes de la République du Mali sont classées conformément aux tableaux joints en annexes I, II, III et IV au présent décret.

Article 2 : L'itinéraire et le kilométrage de chacune des routes classées sont fixés suivant les tableaux visés à l'article précédent.

Article 3 : Le Ministre de l' Equipement et des Transports, le Ministre de Domaines de l'Etat, des Affaires Foncières et de l'Habitat, le Ministre de l'Administration Territoriale et des Collectivités Locales et le Ministre de l'Economie et des Finances sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel.

Bamako, le 30 SEP. 2005

Le Président de la République,


Amadou Toumani TOURE

Le Premier Ministre,


Ousmane Issoufi MAIGA

Le Ministre de l'Equipement
et des Transports,


Abdoulaye KOITA

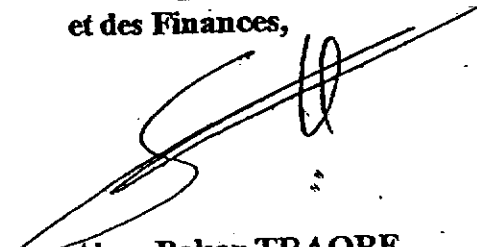
Le Ministre de l'Habitat
et de l'Urbanisme,
Ministre des Domaines de l'Etat
et des Affaires Foncières par intérim,


Modibo SYLLA

Le Ministre de l'Administration
Territoriale et des Collectivités Locales,


Kafougouna KONE

Le Ministre de l'Economie
et des Finances,


Abou-Bakar TRAORE

ARRETE N°05 - 3313 /MET-SG DU 30 DEC 2005

**FIXANT LA COMPOSITION DU CONSEIL MALIEN DES TRANSPORTEURS
ROUTIERS ET LES MODALITES D'ORGANISATION DE L'ELECTION DE SES
MEMBRES.**

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS ;

- Vu la Constitution,
- Vu la Loi n° 04- 040 du 13 août 2004 portant création du Conseil Malien des Transporteurs Routiers ;
- Vu le Décret n° 04- 359/P- RM du 08 septembre 2004 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Conseil Malien des Transporteurs Routiers ;
- Vu le Décret n° 04- 141/P- RM du 02 mai 2004 modifié portant nomination des membres du Gouvernement ;

ARRETE :

**TITRE I : DE LA COMPOSITION DU CONSEIL MALIEN DES TRANSPORTEURS
ROUTIERS**

Article 1^{er} : Le Conseil Malien des Transporteurs Routiers est composé de 188 membres titulaires et 188 membres suppléants repartis comme suit :

1. Section transport urbain: 16 titulaires et 16 suppléants
2. Section transport inter-urbain: 73 titulaires et 73 suppléants
3. Section transport international: 99 titulaires et 99 suppléants

Article 2 : Le nombre de membres titulaires et de membres suppléants pour le District de Bamako et pour chaque délégation régionale est fixé ainsi qu'il suit :

District Bamako : 68 titulaires et 68 suppléants :

1. Section transport urbain : 8 titulaires et 8 suppléants ;
2. Section transport inter-urbain : 15 titulaires et 15 suppléants ;
3. Section transport international : 45 titulaires et 45 suppléants ;

Délégation Régionale de Kayes : 10 titulaires et 10 suppléants :

4. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
5. Section transport inter-urbain : 7 titulaires et 7 suppléants;
6. Section transport international : 2 titulaires et 2 suppléants;

Cercle de Kayes : 4 titulaires et 4 suppléants :

7. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
8. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
9. Section transport international : 2 titulaires et 2 suppléants;

Cercle de Kita : 1 titulaire et 1 suppléant :

10. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Nioro : 1 titulaire et 1 suppléant :

11. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;

Cercle de Yélimané: 1 titulaire et 1 suppléant:

12. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Kéniéba : 1 titulaire et 1 suppléant :

13. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;

Cercle de Diema: 1 titulaire et 1 suppléant:

14. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;

Cercle de Bafoulabé: 1 titulaire et 1 suppléant:

15. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;

Délégation Régionale de Koulikoro : 14 titulaires et 14 suppléants :

16. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
17. Section transport inter-urbain : 10 titulaires et 10 suppléants;
18. Section transport international : 3 titulaires et 3 suppléants;

Cercle de Koulikoro : 8 titulaires et 8 suppléants :

19. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
20. Section transport inter-urbain : 4 titulaires et 4 suppléants;
21. Section transport international : 3 titulaires et 3 suppléants;

Cercle de Banamba : 1 titulaire et 1 suppléant :

22. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Dioïla: 1 titulaire et 1 suppléant :

23. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Kangaba: 1 titulaire et 1 suppléant :

24. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Kati: 1 titulaire et 1 suppléant :

25. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;

Cercle de Kolokani: 1 titulaire et 1 suppléant :

26. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Nara : 1 titulaire et 1 suppléant :

27. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Délégation Régionale de Sikasso : 41 titulaires et 41 suppléants :

28. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;

29. Section transport inter-urbain : 9 titulaires et 9 suppléants;

30. Section transport international : 31 titulaires et 31 suppléants;

Cercle de Sikasso : 25 titulaires et 25 suppléants :

31. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

32. Section transport inter-urbain : 3 titulaires et 3 suppléants;

33. Section transport international : 21 titulaires et 21 suppléants;

Cercle de Bougouni : 2 titulaires et 2 suppléants :

34. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

35. Section transport international : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Koutiala : 12 titulaires et 12 suppléants :

36. Section transport inter-urbain : 2 titulaires et 2 suppléants;
 37. Section transport international : 10 titulaires et 10 suppléants;

Cercle de Yanfolila : 1 titulaire et 1 suppléant :

38. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Kolondièba : 1 titulaire et 1 suppléant :

39. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Yorosso : 1 titulaire et 1 suppléant :

40. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Kadiolo : 1 titulaires et 1 suppléant :

41. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Délégation Régionale de Ségou : 24 titulaires et 24 suppléants :

42. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;
 43. Section transport inter-urbain : 9 titulaires et 9 suppléants;
 44. Section transport international : 14 titulaires et 14 suppléants;

Cercle de Ségou : 13 titulaires et 13 suppléants :

45. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;
 46. Section transport inter-urbain : 2 titulaires et 2 suppléants;
 47. Section transport international : 10 titulaires et 10 suppléants;

Cercle de Bla : 1 titulaire et 1 suppléant ;

48. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de San : 6 titulaires et 6 suppléants :

49. Section transport inter-urbain : 2 titulaires et 2 suppléants ;
 50. Section transport international : 4 titulaires et 4 suppléants;

Cercle de Tominian : 1 titulaire et 1 suppléant :

51. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

- Cercle de Macina : 1 titulaire et 1 suppléant ;
52. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Cercle de Niono : 1 titulaire et 1 suppléant ;
53. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Cercle de Barouéli : 1 titulaire et 1 suppléant :
54. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Délégation Régionale de Mopti : 11 titulaires et 11 suppléants :
55. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;
56. Section transport inter-urbain : 9 titulaires et 9 suppléants;
57. Section transport international : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Cercle de Mopti : 4 titulaires et 4 suppléants :
58. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
59. Section transport inter-urbain : 2 titulaires et 2 suppléants;
60. Section transport international : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Cercle de Djenné : 1 titulaire et 1 suppléant :
61. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Cercle de Bandiagara : 1 titulaire et 1 suppléant :
62. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Cercle de Bankass : 1 titulaire et 1 suppléant :
63. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Cercle de Koro : 1 titulaire et 1 suppléant ;
64. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Cercle de Douentza : 1 titulaire et 1 suppléant ;
65. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;
- Cercle de Youwarou : 1 titulaire et 1 suppléant :
66. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Ténenkou: 1 titulaire et 1 suppléant :

67. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Délégation Régionale de Tombouctou : 7 titulaires et 7 suppléants :

68. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléants;

69. Section transport inter-urbain : 5 titulaires et 5 suppléants;

70. Section transport international : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Tombouctou : 3 titulaires et 3 suppléants :

71. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

72. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

73. Section transport international : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Diré : 1 titulaire et 1 suppléant :

74. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Goundam: 1 titulaire et 1 suppléant :

75. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Niafunké : 1 titulaire et 1 suppléant :

76. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Gourma-Rharous: 1 titulaire et 1 suppléant :

77. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Délégation Régionale de Gao : 7 titulaires et 7 suppléants :

78. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant ;

79. Section transport inter-urbain : 5 titulaires et 5 suppléants;

80. Section transport international : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Gao : 4 titulaires et 4 suppléants :

81. Section transport urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

82. Section transport inter-urbain : 2 titulaires et 2 suppléants ;

83. Section transport international : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle d'Ansongo : 1 titulaire et 1 suppléant :

84. Section transport inter-urbain : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Bourem : 1 titulaire et 1 suppléant :

85. **Section transport inter-urbain** : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Ménaka : 1 titulaire et 1 suppléant :

86. **Section transport inter-urbain** : 1 titulaire et 1 suppléant;

Délégation Régionale de Kidal : 6 titulaires et 6 suppléants :

87. **Section transport urbain** : 1 titulaire et 1 suppléant;

88. **Section transport inter-urbain** : 4 titulaires et 4 suppléants;

89. **Section transport international** : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Kidal : 3 titulaires et 3 suppléants :

90. **Section transport urbain** : 1 titulaire et 1 suppléant;

91. **Section transport inter-urbain** : 1 titulaire et 1 suppléant;

92. **Section transport international** : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Tin-Essako : 1 titulaire et 1 suppléant :

93. **Section transport inter-urbain** : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Abéïbara : 1 titulaire et 1 suppléant :

94. **Section transport inter-urbain** : 1 titulaire et 1 suppléant;

Cercle de Tessalit : 1 titulaire et 1 suppléant :

95. **Section transport inter-urbain** : 1 titulaire et 1 suppléant;

Article 3 : Sont membres du Conseil Malien des Transporteurs Routiers, les transporteurs routiers agréés au Mali et détenteurs de la carte professionnelle de transporteur routier.

TITRE II : DES ELECTIONS AU CONSEIL MALIEN DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU MALI

Article 4 : Les membres titulaires et suppléants sont élus conformément aux dispositions de l'article 7 du décret N°04-359/P-RM du 08 septembre 2004 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Conseil Malien des Transporteurs Routiers du Mali par un collège électoral distinct pour chacune des trois Sections : Section transport urbain, Section transport inter-urbain, Section transport international.

Article 5 : Les personnes physiques étrangères et les représentants des personnes morales à participation étrangère majoritaire ne sont éligibles que si la résidence ou le siège desdites personnes se trouve au Mali depuis cinq (5) ans au moins.

Article 6 : Dès l'ouverture des listes électorales, les personnes désirant prendre part au scrutin doivent requérir leur inscription sur lesdites listes. Nul ne peut être électeur dans plus d'une section à la fois. Les personnes menant des activités dans deux ou plusieurs branches relevant de sections différentes doivent préciser par écrit la section dans laquelle elles désirent être électeurs.

Article 7 : Les listes électorales comportent les indications suivantes : Nom, Prénoms, Age, Lieu de naissance, Nationalité, Résidence, Profession, N° d'identification de la Carte Professionnelle de Transporteur Routier, Section pour laquelle l'électeur est inscrit, cartes de transport en cours de validité.

Article 8 : La Commission reçoit également les listes de candidatures qui doivent être présentées sur les listes comportant chacune un nombre de candidats qui ne saurait être supérieur au nombre de sièges à pourvoir.

Une liste de candidats, pour être recevable, doit recueillir la signature d'au moins dix électeurs autres que les candidats figurant sur ladite liste. Une même personne ne peut donner sa caution à deux ou plusieurs listes totalisant un nombre de candidats supérieur à celui des sièges à pourvoir.

Article 9 : Chaque liste de candidature est affectée d'une lettre alphabétique suivant l'ordre d'enregistrement et doit être accompagnée de la déclaration de candidature de chacun des candidats.

Cette déclaration comporte les mêmes indications que celles prévues à l'article 8 ci-dessus et précise le numéro sous lequel le candidat est inscrit sur la liste électorale.

Article 10 : Dans les 15 jours qui suivent la publication des listes, les candidats peuvent adresser des réclamations par écrit au Président de la Commission.

Article 11 : Lorsqu'une réclamation est rejetée, la décision de la Commission est notifiée au requérant avant les élections.

Si à la suite de la radiation du nom d'un candidat, une liste de candidature comporte un nombre de candidats inférieur à celui de la moitié des sièges à pourvoir, il sera demandé aux personnes qui avaient cautionné le candidat radié de proposer immédiatement une autre personne.

Article 12 : Dans chaque chef-lieu de cercle et dans le district de Bamako siège un bureau de vote présidé par un agent de l'administration désigné par le Préfet ou le Gouverneur pour le district de Bamako assisté du plus jeune et du plus âgé des électeurs.

Article 13 : Le scrutin est ouvert à 8 heures et clos le même jour à 18 heures. Le vote est secret et chaque votant doit émarger la liste électorale. Il y aura une urne par section dans chaque bureau de vote.

Article 14 : Les électeurs de chaque section choisissent une des listes de candidats qui leur sont présentées.

Lorsqu'une liste comporte moins de candidats que de sièges à pourvoir dans la section, les électeurs choisissent une deuxième liste intégralement ou en partie, jusqu'à concurrence du nombre de sièges à pourvoir.

Article 15 : Les électeurs inscrits qui ne sont pas domiciliés au chef lieu de région ou qui sont absents le jour du scrutin peuvent envoyer leur bulletin au président du bureau de vote. Dans ce cas le bulletin de vote doit être placé sous double enveloppe intérieure, cachetée de l'autorité administrative ne portant aucun signe ni indication susceptible de faire connaître l'électeur et l'enveloppe extérieure cachetée, portant l'adresse du président du bureau de vote, le nom et la signature de l'électeur, l'indication de la section à laquelle il appartient.

Le président du bureau de vote, après avoir ouvert l'enveloppe extérieure émarge la liste électorale pour le compte du votant et met l'enveloppe intérieure dans l'urne.

Article 16 : Les votes par correspondance peuvent être reçus par le président du bureau de vote jusqu'à la clôture du scrutin.

De ce fait, le Gouverneur peut autoriser l'ouverture du scrutin dans les localités éloignées du siège du bureau de vote 48 heures avant la date et l'heure fixée à l'article 14 ci-dessus.

Des bureaux de vote peuvent être ouverts dans les chefs lieux de cercle où le nombre des électeurs inscrits le justifie.

Article 17 : Dès la clôture du scrutin, le bureau procède au dépouillement des bulletins de vote après s'être assuré de la concordance entre le nombre des électeurs ayant émargé sur les listes électorales et celui des bulletins trouvés dans les urnes.

Le résultat du dépouillement est proclamé par le président et consigné dans les procès-verbaux qui relatent les opérations électorales et qui est signé du président et des assesseurs.

Le procès verbal mentionne la date du scrutin, le nombre des électeurs inscrits, celui des votants d'après l'émargement de la liste, le nombre de bulletins trouvés dans les urnes, le nombre de voix obtenues par liste de candidats.

Article 18 : Dans chaque section, les sièges sont attribués d'abord aux membres titulaires ensuite aux membres suppléants, dans l'ordre décroissant du nombre de voix recueillies par chacun.

Article 19 : Les bureaux de vote statuent, séance tenante sur tous les incidents qui peuvent survenir au cours du scrutin à l'occasion des opérations de vote mais n'ont pas à connaître des contestations portant sur l'éligibilité des candidats ou sur la capacité des acteurs.

Article 20 : Aussitôt après la proclamation du résultat du scrutin, le président du bureau de vote transmet le procès verbal des opérations accompagné s'il y a lieu des bulletins contestés au Préfet ou au Gouverneur pour le District de Bamako qui l'adresse au Ministre de tutelle.

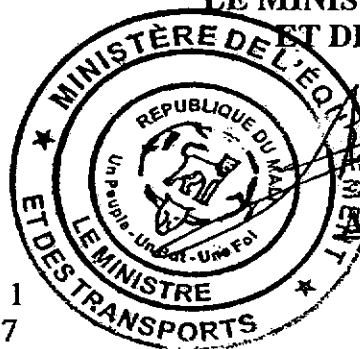
TITRE III : DES DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 21 : Les trois (3) fédérations de transporteurs routiers désigneront un Président chargé de conduire les premières élections du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.

Article 22 : Le présent Arrêté sera enregistré et publié au Journal Officiel. /.

Bamako, le 30 DEC. 20

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS,



(Signature)
Abdoulaye KOITA

Ampliations :

Original.....	1
P-RM-AN-HCCT-CC-CS-CESC-SGG...	7
Primature + Tous ministères.....	28
Tous Gouvernorats.....	9
Toutes Direct. MET.....	7
Archives.....	1
Journal Officiel.....	1

SECRETARIAT GENERAL

ARRETE N°04-...../MEF-SG

Fixant le régime fiscal et douanier applicable aux véhicules
importés dans le cadre du programme de renouvellement du parc automobile de transport

Le Ministre de l'Economie et des Finances

- VU la Constitution ;
- VU la Loi n°01-075 du 18 juillet 2001 portant Code des Douanes ;
- VU l'Ordonnance n°6/CMLN du 27 février 1970 portant Code Général des Impôts et ses textes modificatifs subséquents ;
- VU le Décret n°04-141/P-RM du 02 mai 2004 portant nomination des membres du Gouvernement,

ARRETE :

Chapitre I : Dispositions générales

Article 1er : Le présent arrêté fixe le régime fiscal et douanier applicable aux véhicules neufs importés dans le cadre du programme de renouvellement du parc automobile de transport.

Article 2 : Les catégories de véhicules concernés sont :

- Ensembles routiers (tracteurs routiers + semi-remorques) ;
- Ensembles routiers de 40.000 à 55.000 litres (tracteurs routiers + citernes) ;
- Camions de transport de marchandises de plus de 10 Tonnes ;
- Bus de 40 à 70 places ;
- Minicars de 25 à 30 places ;

Chapitre II : Droits et taxes au cordon douanier

Article 3 : Les véhicules importés dans le cadre du programme visé à l'article 1^{er} ci-dessus sont exonérés des droits et taxes ci-après :

- le Droit de Douane (DD) ;
- la Taxe sur la valeur Ajoutée (TVA)

Toutefois, le PC, le PCS et la RS sont dus dans les conditions du tarif en vigueur.

De même, les importateurs sont assujettis au paiement de l'ADIT exigible à l'importation desdits véhicules.

Chapitre III : Impôts, Droits et Taxes intérieurs

Article 4 : Les sociétés de transport ou les personnes physiques qui acquièrent des véhicules dans le cadre du programme visé à l'article 1^{er} ci-dessus bénéficient pendant une période de deux ans à compter de la date d'importation dudit véhicule, de l'exonération de la Taxe exigible sur les prêts contractés pour le financement du programme.

Les autres impôts, droits et taxes non expressément cités au présent article sont dus dans les conditions de droit commun.

Chapitre IV : Des conditions d'octroi des avantages

Article 5 : Pour bénéficier des avantages prévus par le présent arrêté, le requérant doit :

- être de nationalité malienne pour les personnes physiques ;
- être une société de droit malien pour les personnes morales ;
- avoir un numéro d'identification fiscale ;

En outre, le requérant doit produire :

I. Pour les personnes physiques :

- une photocopie légalisée de la carte d'identité malienne ;
- une attestation de situation fiscale ;
- un certificat de nationalité malienne ;
- une carte professionnelle de transporteur routier ;
- une attestation délivrée par l'Institut National de Prévoyance Sociale (INPS) certifiant que le demandeur est à jour de ses cotisations auprès de cet organisme.

II. Pour les personnes morales :

- une copie des Statuts de la Société ;
- un relevé des états financiers des trois dernières années ;
- une attestation de situation fiscale ;
- une attestation délivrée par l'Institut National de Prévoyance Sociale (INPS) certifiant que le demandeur est à jour de ses cotisations auprès de cet organisme.

Article 6 : Le nombre de véhicules autorisé par bénéficiaire n'est pas limité.

Chapitre V : De la Commission interministérielle d'agrément

Article 7 : Les demandes d'agrément aux avantages fiscaux et douaniers prévus par le présent arrêté sont soumises à une commission interministérielle comprenant :

- | | |
|---|-------------|
| - le représentant du Ministre chargé des Finances | Président ; |
| - le représentant du Ministre chargé des Transports | Membre ; |
| - le Directeur National des Transports | Membre ; |
| - le Directeur Général des Douanes | Membre ; |
| - le Directeur Général des Impôts | Membre ; |
| - le Directeur National du Commerce et de la Concurrence | Membre ; |
| - le représentant de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers du Mali | Membre |
| - le représentant de la Fédération Nationale des Groupements Professionnels de Transporteurs Routiers du Mali | Membre |
| - le représentant du Conseil malien des Chargeurs | Membre |

Le Secrétariat de la Commission est assuré par la Direction Nationale des Transports.

Article 8 : Les demandes d'agrément aux avantages fiscaux et douaniers prévus par le présent arrêté sont adressées au Président de la Commission Interministérielle. Outre les pièces prévues à l'article 5 ci-dessus, ces demandes doivent comporter une facture proforma du fournisseur indiquant les spécifications techniques des véhicules à acquérir.

Article 9 : L'agrément est notifié aux sociétés et personnes physiques dont les dossiers ont reçu l'avis favorable de la Commission visée à l'article 7 ci-dessus par décision du Ministre chargé des Finances. Cette décision détermine le nombre et les caractéristiques des véhicules exonérés.

Chapitre VI : Des dispositions diverses

Article 10 : Un contrôle de conformité aux catégories prévues à l'article 2 ci-dessus, destiné à déterminer que les véhicules importés répondent aux normes exigées pour l'octroi des avantages prévus au présent arrêté, sera effectué par la Direction Nationale des Transports avant la mise à la consommation desdits véhicules.

Article 11 : Les agents de la Direction Générale des Douanes, ceux de la Direction Générale des Impôts, ceux de la Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence ainsi que ceux de la Direction Nationale des Transports ont, à tout moment, accès aux bureaux des bénéficiaires en vue d'y effectuer les contrôles relevant de leurs compétences.

Ils peuvent exiger notamment la communication de tout document nécessaire à ces contrôles ou susceptible d'en faciliter le déroulement.

Article 12 : Nonobstant les exonérations visées aux articles 3 et 4, les bénéficiaires des avantages prévus au présent arrêté sont tenus de déposer les déclarations et les états financiers dans les conditions fixées par la législation douanière et fiscale en vigueur.

Le défaut ou le retard de dépôt de ces documents constitue une infraction fiscale ou douanière et entraîne l'application des pénalités prévues par la réglementation en vigueur.

Article 13 : Le non respect des obligations prévues au présent arrêté entraîne l'annulation de la décision d'agrément et le rappel des impôts, droits et taxes exonérés.

Article 14 : Les dispositions du présent arrêté sont valables pour une période de douze (12) mois à compter de sa date de signature.

Article 15 : Le présent arrêté sera publié et communiqué partout où besoin sera.

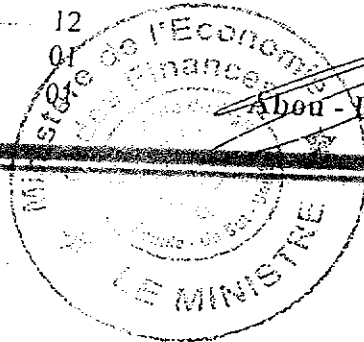
Ampliations :

P-RM, AN, CS, SGG, CC, CESC-HCCT 07
Prim-Ts ministères 27
Tous Gouvernorats 09
Tts Dtions MEF 12
Archives 01
J.O.

Bamako, le

Le Ministre de l'Economie
et des Finances

Abou - Bakar TRAORE



11 OCT 2006

ARRETE N°04- 2584 /MEF-SG

Portant Création d'un Guichet Unique pour le dédouanement
des véhicules à Bamako

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi n°01-075 /AN-RM du 18 juillet 2001 portant Code des Douanes ;
- Vu la Loi n°94-009 /AN-RM du 22 mars 1994 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du contrôle des services publics modifiée par la Loi n°02-48/AN-RM du 22 juillet 2002 ;
- Vu le l'Ordonnance n°90-058 /P-RM du 10 Octobre 1990 portant création de la Direction Générale des Douanes ;
- Vu le Décret 95-056/P-RM du 15 février 1995 portant organisation et fonctionnement de la Direction Générale des Douanes ;
- Vu le Décret n°04-141/P-RM du 02 mai 2004 portant nomination des membres du Gouvernement ;

ARRETE :

Article 1er : Il est créé à Bamako, un Bureau Spécialisé des Douanes dénommé Guichet Unique pour le dédouanement des véhicules.

Article 2 : Le Guichet Unique pour le dédouanement des véhicules est ouvert aux opérations de dédouanement des véhicules destinés au District de Bamako et à la Région de Koulikoro.

A ce titre, il est chargé de :

- la mise à la consommation des véhicules au régime de droit commun ;
- la mise à la consommation des véhicules en exonération totale ou partielle des droits et taxes exigibles au cordon douanier ;
- la réexportation des véhicules ;
- la mise sous régimes économiques douaniers en matière d'admission temporaire (AT), d'importation temporaire (IT) et d'entrepôt des véhicules, ainsi que la mise à la consommation en suite de ces régimes.

Article 3 : Le Guichet Unique pour le dédouanement des véhicules a une compétence nationale pour la gestion des régimes économiques assignés aux véhicules.

Article 4 : Le Guichet Unique pour le dédouanement des véhicules est chargé de la recherche, de la poursuite et de la répression des infractions dans son domaine de compétence.

Article 5 : Le Guichet Unique pour le dédouanement des véhicules exerce ses attributions en collaboration avec la Direction Nationale des Transports, la Direction Nationale du Trésor et de la Comptabilité Publique, la Direction Générale des Impôts et la Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence.

Article 6 : L'organisation et le fonctionnement du Guichet Unique pour le dédouanement des véhicules seront définis par instruction du Directeur Général des Douanes.

Article 7 : Le présent arrêté modifie et complète les dispositions de l'arrêté 97-3102 /MF-SG du 24 décembre 1997 portant modification de l'arrêté n°95-1331/MFC-SG du 27 juin 1995 fixant la liste des bureaux, brigades, postes de douanes et leurs domaines de compétences.

Article 8 : Le Directeur Général des Douanes, est chargé de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Bamako, le 17 DEC 2004

Ampliations :

- ORIGINAL :..... 01
- P-RM-AN-CS-CESC-CC-SGG-HCCT..... 06
- PRIM-Tous Ministères..... 28
- Tous Gouvernorats..... 09
- Toutes Directions/ MEF :..... 12
- Archives:..... 01
- J.O..... 01

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES



Abou Bakar TRAORE

ARRETE N° 06 - 0385 / MET-SG

PORTANT DESIGNATION DES MEMBRES DU COMITE TECHNIQUE MIXTE
DE COORDINATION DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT ROUTIER
ET DE FACILITATION DES TRANSPORTS SUR LE CORRIDOR
BAMAKO-DAKAR PAR LE SUD
(BAMAKO-KATI-KITA-SARAYA-KEDOUGOU-TAMBACOUNDA-DAKAR)

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS,

- Vu la Constitution ;
- Vu l'ordonnance n° 98-027/P-RM du 25 août 1998 portant création de la Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et des Nuisances, ratifiée par la loi n° 98-058 du 17 décembre 1998 ;
- Vu la loi n° 02-057 du 16 décembre 2002 portant création de la Direction Nationale des Routes ;
- Vu l'Ordonnance n° 05-009/P-RM du 9 mars 2005 portant création de la Direction Nationale des Transports, Maritimes et Fluviaux, ratifiée par la loi n° 05-027 du 6 janvier 2006 ;
- Vu le Décret n° 98-293/P-RM du 8 septembre 1998 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction Nationale de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et des Nuisances ;
- Vu le Décret n° 03-081/P-RM du 13 février 2003 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction Nationale des Routes ;
- Vu le Décret n° 05-193/P-RM du 19 avril 2005 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ;
- Vu le Décret n° 04-141/P-RM du 02 mai 2004 modifié portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu la Décision n° 0073/2006/P.Com/UEMOA du 31 janvier 2006 portant création et attribution d'un Comité Technique Mixte dans le cadre du Programme d'Aménagement Routier et de Facilitation des Transports sur le Corridor Bamako - Dakar par le Sud (Bamako-Kati-Kita-Saraya-Kédougou-Kaolack-Dakar) ;

ARRETE :

Article 1^{er} : Les personnes dont les noms suivent sont désignées membres du Comité Technique Mixte de coordination du Programme d'Aménagement routier et Facilitation des Transports sur le corridor Bamako-Dakar par le Sud :

- Monsieur Issa Hassimi DIALLO, Mle 386-85X, Ingénieur des Constructions Civiles de Classe Exceptionnelle, 3^{ème} Echelon ; Directeur National Adjoint des Routes ;

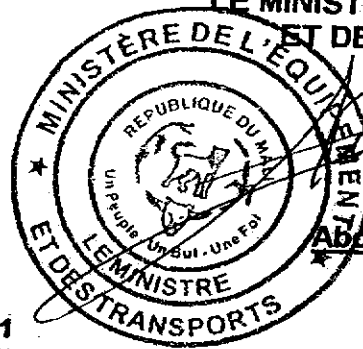
- Monsieur Djibril TALL, Mle 449-56N, Ingénieur des Constructions Civiles de 1^{ère} Classe, 2^{ème} Echelon ; Directeur National des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ;
- Monsieur Boubacar DIAKITE, Mle 447-85X, Ingénieur des Constructions Civiles de 1^{ère} Classe, 2^{ème} Echelon ; Directeur National Adjoint de l'Assainissement et du Contrôle des Pollutions et des Nuisances.

Article 2 : Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Bamako, le

28 FEV. 2006

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS,



Abdoulaye KOITA

Ampliations :

- Original.....	1
- PRM-AN-CS-SGG-CC-HCC-CESC...	7
- PRIM-Ts Ministres.....	28
- Tous Gouverneurs.....	9
- Ttes Directions Nat. / MET et MEA...	8
- Intéressés-Dossiers.....	6
- Archives.....	1
- Journal Officiel.....	1

Obs. Trpts

Mme DIARRA
PRIMATURE
=====
SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT
=====

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple -Un But- Une Foi
=====

DECRET N° 06 070 /PM-RM DU 24 FEV. 2006

PORTANT MODIFICATION DU DECRET N°96-263/PM-RM DU 26
SEPTEMBRE 1996 PORTANT CREATION DU COMITE NATIONAL DE
SECURITE ROUTIERE.

LE PREMIER MINISTRE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi N°99-004 du 02 mars 1999 régissant la circulation routière ;
- Vu l'Ordonnance N°05-009/P-RM du 09 mars 2005 portant création de la Direction Nationale des Transports Terrestre, Maritimes et Fluviaux, ratifiée par la Loi N°05-027 du 06 juin 2005 ;
- Vu le Décret N°96-263/PM-RM du 26 septembre 1996 portant création du Comité National de Sécurité Routière ;
- Vu le Décret N°04-140/P-RM du 29 avril 2004 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret N°04-141/P-RM du 02 mai 2004 modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret N°04-146/P-RM du 13 mai 2004 fixant les intérim des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE:

Article 1er : L'article 3 du Décret N°96-263/PM-RM du 26 septembre 1996 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

Article 3 (nouveau) : Le Comité National de Sécurité Routière est composé comme suit :

Président :

le Ministre chargé des Transports ou son représentant ;

Membres :

- un représentant du ministère chargé de la Justice ;
- un représentant du ministère chargé de l'Administration Territoriale ;
- un représentant du ministère chargé de l'Education Nationale ;

- un représentant du ministère chargé de la Sécurité Intérieure ;
- un représentant du ministère chargé de la Défense ;
- un représentant de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ;
- un représentant de la Direction Nationale de la Santé ;
- un représentant de la Direction Nationale des Routes ;
- un représentant de la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale ;
- un représentant de la Direction Générale de la Police Nationale ;
- un représentant de la Direction Générale des Douanes ;
- un représentant de la Direction Générale de la Protection Civile ;
- un représentant de l'Institut National de Prévoyance Sociale ;
- un représentant de la Société des Télécommunications du Mali ;
- un représentant de la Direction Régionale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux du District de Bamako ;
- un représentant du Syndicat des Auto-écoles ;
- un représentant du Bureau de Régulation de la Circulation et des Transports Urbains du District de Bamako ;
- un représentant de la Société Mali-Technic-System ;
- un représentant du Comité des Compagnies d'Assurances du Mali ;
- un représentant des Associations des Consommateurs ;
- un représentant des Concessionnaires d'Automobiles ;
- un représentant de l'Office de Radiodiffusion Télévision du Mali ;
- un représentant de la Croix Rouge du Mali ;
- deux représentants des Organisations Professionnelles de Transporteurs ;
- un représentant du Syndicat des Transports Privés.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel.

Bamako, le 24 FEV. 2006

Le Premier Ministre.


Ousmane Issoufi MAIGA

Le Ministre de l'Équipement
et des Transports,


Abdoulaye KOITA

Le Ministre de la Sécurité Intérieure
et de la Protection Civile,


Sadio GASSAMA

Le Ministre de la Sécurité Intérieure
et de la Protection Civile,
Ministre de l'Administration Territoriale
et des Collectivités Locales par intérim,


Sadio GASSAMA

DECISION N° 06 - 0004 /MET-SG DU

**FIXANT LES DATES D'OUVERTURE ET DE CLOTURE DES LISTES
ELECTORALES ET DES LISTES DE CANDIDATURES EN VUE DES ELECTIONS A
L'ASSEMBLEE CONSULAIRE DU CONSEIL MALIEN DES TRANSPORTEURS
ROUTIERS.**

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS ;

- Vu la Constitution,
- Vu la Loi n° 04- 040 du 13 août 2004 portant création du Conseil Malien des Transporteurs Routiers ;
- Vu le Décret n° 04- 359/P- RM du 08 septembre 2004 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Conseil Malien des Transporteurs Routiers ;
- Vu le Décret n° 04- 141/P- RM du 02 mai 2004 modifié portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu l'Arrêté n° 05- 3313/MET-SG du 30 décembre 2005 fixant la composition du Conseil Malien des Transporteurs Routiers et les modalités d'organisation de l'élection de ses membres.

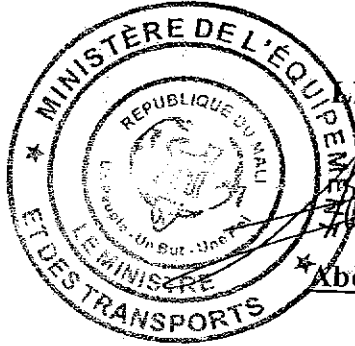
DECIDE:

Article 1^{er} : A compter du 19 janvier 2006, les listes électorales sont ouvertes et les candidatures sont reçues par la commission dans chaque Cercle et du District de Bamako, conformément à l'article 8 du Décret n° 04- 3 59/P- RM du 08 septembre 2004 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.

Article 2 : Les listes électorales et les listes de candidatures sont arrêtées par la Commission électorale de chaque Cercle et du District de Bamako le 18 février 2006, conformément à l'article 9 du Décret n° 04- 3 59/P- RM du 08 septembre 2004 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.

Article 3 : La présente décision sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.

Bamako, le 17 JAN. 2006



LE MINISTRE,

Abdoulaye Koita
 Abdoulaye KOITA

Ampliations :

Original.....	1
P-RM- SGG -AN- CS – CC- HCC-CESC- ...	7
Prima + Tous ministères.....	28
Tous Gouvernorats.....	9
Tous Cercles.....	49
Toutes Maires-Chefs lieux de Cercles.....	49
Mairie du District de Bamako.....	1
CCIM, CMC.....	2
Administration fiscale au niveau du Cercle.....	49
Toutes fédérations de transporteurs routiers.....	3

DOT
28/10/05
SK

SPONTTAL
DNATTA
Couto M...
DOT

DECISION N°05- 0150 /MET-SG

**PORTANT CREATION DU COMITE D'ORIENTATION ET
DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE
DESENCLAVEMENT DE KOULIKORO**

**LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES
TRANSPORTS,**

Vu, la Constitution ;

Vu le Décret n°04-140/P-RM du 29 avril 2004 portant nomination du Premier ministre ;

Vu le Décret n°04-141/P-RM du 02 mai 2004 portant nomination des membres du Gouvernement, modifié par le Décret n°05-281/P-RM du 20 juin 2005;

DECIDE :

Article 1 : Il est créé, sous l'autorité du Ministre de l'Equipeement et des Transports, un organe ad'hoc dénommé Comité d'Orientation et de Suivi de la Mise en Œuvre du Projet de Désenclavement de Koulikoro.

Article 2 : Le Comité a pour mission de définir les orientations du Projet de Désenclavement de Koulikoro et d'en assurer le suivi de la mise en œuvre.

A ce titre, il est chargé de :

- Orienter et proposer les correctifs nécessaires à la mise en œuvre du projet ;
- Elaborer les Termes de Référence des études à réaliser dans le cadre du projet et des dossiers de consultation de Bureaux d'Etudes ;
- Mener les opérations de sélection des Consultants qui seront chargés des études ;
- Suivre l'état d'avancement des études ;
- Organiser la Table Ronde de Bailleurs de Fonds du projet ;
- Mener les opérations de sélection des Entreprises et des Consultants qui seront chargés de l'exécution des travaux et de leur supervision ;
- Suivre l'état d'avancement des travaux ;
- Assurer la coordination des actions des différentes structures intervenant dans le projet ;
- Impulser un traitement diligent des dossiers ;
- Veiller au respect scrupuleux des délais de réalisation du projet.

Direction Nationale des
Arrivée : 28/10/05
8049

Article 3 : Le Comité d'Orientation et de Suivi de la Mise en Œuvre du Projet de Désenclavement de Koulikoro est composé comme suit :

Président :

Mahamadou DIALLO, Conseiller Technique, Ministère de l'Équipement et des Transports.

Membres :

- Gabouné KEITA Directeur National des Routes ;
- Modibo Kane DEMBELE, Chef Division Etudes et Planification, Direction Nationale des Routes ;
- Sidi Mohamed KONE, Division Travaux, Contrôle et Technologie, Direction Nationale des Routes ;
- Raymond ORST, Directeur Général SOMAFREC ;
- Guy BOTILDE, Directeur Technique SOMAFREC.

Article 4 : Le Comité peut faire appel à toute personne ressource dans le cadre de l'exécution de ses activités.

Article 5 : Le secrétariat du Comité est assuré par la Direction Nationale des Routes. Il est chargé notamment de rédiger les comptes rendus de réunion et les rapports d'avancement du projet dont copies, sont transmises au Ministre.

Article 6 : Le Comité se réunit mensuellement sur convocation de son Président. Toutefois, il peut se réunir chaque fois que les circonstances l'exigent sur convocation de son Président ou à la demande des deux tiers de ses membres.

Article 7 : Le Comité soumet au Ministre de l'Équipement et des Transports, un rapport mensuel sur l'état d'avancement du projet.

Article 8 : La présente décision qui prend effet pour compter de sa date de signature sera enregistrée et communiquée partout où besoin sera.

Bamako, le 28 OCT. 2005

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS,

Ampliations :

Primature 1
MEF- MAECI – MATCL –
MEA- MMEE- MDEAF- MHU ...7
DNR et ttes Dir/MET..... 10
Intéressés5
Archives et Chrono 2



Abdoulaye KOITA

TRANSPORT AERIEN

LEG

Mme DJARRA
PRIMATURE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple-Un But-Une Foi

ORDONNANCE N°05 024 /P-RM DU 27 SEP. 2005

PORTANT CREATION DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION
CIVILE.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi N°90-110/AN-RM du 18 octobre 1990 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du fonctionnement des établissements publics à caractère administratif ;
- Vu la Loi N°05-053 du 19 août 2005 autorisant le Gouvernement à prendre certaines mesures par ordonnances ;
- Vu le Décret N°04-140/P-RM du 29 avril 2004 portant nomination du Premier ministre ;
- Vu le Décret N°04-141/P-RM du 02 mai 2004 modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;

La Cour Suprême entendue ;

AÉRONAUTIQUE CIVILE
ARRIVÉE
 Date 10-10-05
 N° 2124

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

ORDONNE :

CHAPITRE I : DE LA CREATION ET DES MISSIONS

Article 1^{er} : Il est créé un Etablissement Public National à Caractère Administratif, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommé Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé ANAC.

Article 2 : L'Agence Nationale de l'Aviation Civile a pour mission de participer à l'élaboration des éléments de la politique nationale en matière d'aviation civile et d'en assurer la mise en œuvre et le suivi.

A cet titre, elle est chargée de :

- participer à l'élaboration de la réglementation de l'Aviation Civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et aux dispositions communautaires, et suivre l'application de cette réglementation ;
- contrôler l'application des règles de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;
- planifier, coordonner et superviser l'ensemble des activités de l'Aviation Civile ;
- superviser les services de la Navigation Aérienne ;
- élaborer, mettre en œuvre et suivre la politique en matière de formation en aéronautique.

CHAPITRE II : DE LA DOTATION INITIALE ET DES RESSOURCES

Article 3 : L'Agence Nationale de l'Aviation Civile reçoit, en dotation initiale, les biens meubles et immeubles qui lui sont affectés.

Article 4 : Les ressources de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile sont constituées par :

- les redevances aéronautiques ;
- les produits des prestations pour services rendus ;
- les produits des redevances de concession ;
- les subventions de l'Etat ;
- les emprunts ;
- les dons et legs ;
- les concours financiers des organismes nationaux et étrangers ;
- les recettes diverses.

CHAPITRE III : DES DISPOSITIONS PARTICULIERES ET FINALES

Article 6 : Par dérogation aux dispositions de l'Article 9 de la Loi N°90-110/AN-RM du 18 octobre 1990 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du fonctionnement des Etablissements Publics à caractère Administratif, le Président du Conseil d'Administration de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est nommé par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

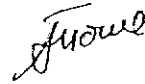
Article 7 : Un décret pris en Conseil des Ministres fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 8 : Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires, notamment la Loi N°90-109/AN-RM du 18 octobre 1990 portant création de la Direction Nationale de l'Aéronautique Civile.

Article 9 : La présente ordonnance sera enregistrée et publiée au Journal officiel.

Bamako, le 27 SEP. 2005

Le Président de la République,



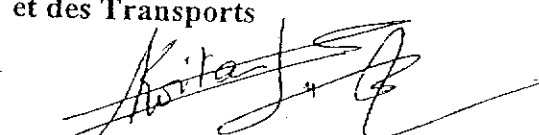
Amadou Toumani TOURE

Le Premier Ministre,



Ousmane Issoufi MAIGA

Le Ministre de l'Equipe-
ment
et des Transports



Abdoulaye KOITA

Le Ministre de l'Economie
et des Finances,



Abou-Bakar TRAORE

PRIMATURE

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

DECRET N° 05 - 511 /P- RM DU 15 NOV. 2005

FIXANT L'ORGANISATION ET LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT DE
L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi N°90-110 /AN-RM du 18 octobre 1990 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation et du fonctionnement des Etablissements Publics à caractère Administratif ;
- Vu l'Ordonnance N° 05-024 du 27 septembre 2005 portant création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret N°04 -140/P-RM du 29 avril 2004 portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu le Décret N°04-141/P-RM du 02 mai 2004 modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;
- Vu le Décret N° 04-146/P-RM du 13 mai 2004 fixant les intérim des membres du Gouvernement ;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

DECRETE :

TITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est placée sous la tutelle du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 2 : Le siège de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est fixé à Bamako et peut être transféré en tout autre lieu du territoire national par décret pris en Conseil des Ministres.

TITRE II : DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE GESTION

CHAPITRE I : DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

SECTION 1: DES ATTRIBUTIONS

Article 3 : Le Conseil d'Administration est chargé de :

- définir les orientations de la politique générale de l'Agence ;
- approuver les projets et programmes de développement général de l'Agence ;

- adopter le budget annuel, les conditions d'émission des emprunts et les comptes financiers de l'Agence ;
- fixer l'organisation interne, l'organigramme, les règles particulières relatives au fonctionnement et à l'administration de l'Agence, ainsi que les conditions et modalités d'octroi d'indemnités et d'avantages spécifiques au personnel ;
- approuver le manuel de procédures administratives, financières et comptables ;
- approuver le programme annuel d'activités de l'Agence ;
- examiner et approuver le rapport annuel d'activités du Directeur Général ;
- faire réaliser les audits sur la gestion de l'Agence ;
- délibérer sur l'acquisition et l'aliénation de biens meubles et immeubles appartenant à l'Agence.

SECTION 2 : DE LA COMPOSITION

Article 4 : Le Conseil d'Administration de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est composé douze (12) membres dont les sièges sont répartis comme suit :

- 1). **Président** : Une personnalité nommée par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de l'Aviation Civile.
- 2). **Représentants des pouvoirs publics** :
 - un représentant du Ministre chargé du Tourisme ;
 - un représentant du Ministre chargé de l'Administration Territoriale;
 - un représentant du Ministre chargé des Affaires Etrangères ;
 - un représentant du Ministre chargé des Finances ;
 - un représentant du Ministre chargé de la Défense;
 - un représentant du Ministre chargé de la Santé ;
 - un représentant du Ministre chargé de l'Aviation Civile ;
 - un représentant du Ministre chargé de la Sécurité;
 - le Directeur National de la Météorologie.
- 3). **Représentant des usagers** :
 - un représentant des compagnies aériennes ;
- 4). **Représentant du personnel** :
 - un représentant du personnel de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 5 : Le représentant des usagers est désigné par l'organisation professionnelle des compagnies aériennes.

Article 6 : Le représentant du personnel est élu à la majorité simple en Assemblée Générale des Travailleurs de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

CHAPITRE II : DE LA DIRECTION GENERALE

Article 7 : L'Agence Nationale de l'Aviation Civile est dirigée par un Directeur Général nommé par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Article 8 : Le Directeur Général dirige, anime, coordonne et contrôle l'ensemble des activités de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

A cet effet, il est chargé de :

- représenter l'Agence Nationale de l'Aviation Civile dans tous les actes de la vie civile ;
- assurer toutes les autres fonctions d'administration et de gestion non expressément réservées au Conseil d'Administration et à l'autorité de tutelle ;
- gérer le personnel de l'Agence conformément à la réglementation en vigueur ;
- exécuter le budget de l'Agence dont il est l'ordonnateur ;
- passer les baux, conventions et contrats au nom de l'Agence ;
- exécuter les décisions du Conseil d'Administration.

Article 9 : Le Directeur Général est assisté et secondé d'un Directeur Général Adjoint qui le remplace de plein droit en cas de vacance, d'absence ou d'empêchement.

Le Directeur Général Adjoint est nommé par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation Civile sur proposition du Directeur Général.

L'arrêté de nomination du Directeur Général Adjoint fixe ses attributions spécifiques.

CHAPITRE III : DU COMITE DE GESTION

Article 10 : Le Comité de Gestion de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est composé du Directeur Général, du Directeur Général Adjoint, des Chefs de services et du représentant du personnel.

Article 11 : Le représentant du personnel au Comité de Gestion est élu à la majorité simple en Assemblée Générale des travailleurs de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

TITRE III : DE LA TUTELLE

Article 12 : Les contrats d'un montant supérieur à cinquante (50) millions de francs sont soumis à l'approbation préalable de l'Autorité de tutelle.

TITRE III : DES DISPOSITIONS FINALES

Article 13 : Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires, notamment le décret N°90-436/P-RM du 31 octobre 1990 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction Nationale de l'Aéronautique Civile.

Article 14 : Le Ministre de l'Equipeement et des Transports et le Ministre de l'Economie et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié au Journal officiel.

Bamako, le **15 NOV. 2005**

Le Président de la République,



Amadou Toumani TOURE

Le Ministre de l'Environnement
et de l'Assainissement,
Premier Ministre par intérim,



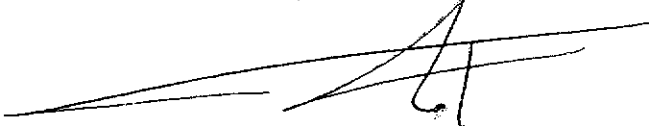
Nancoman KEITA

Le Ministre de l'Equipeement
et des Transports,



Abdoulaye KOITA

Le Ministre des Domaines de l'Etat
et des Affaires Foncières,
Ministre de l'Economie
et des Finances par intérim,



Madame SOUMARE Aminata SIDIBE

TRANSPORT MARITIME

Obuwa.

PRIMATURE
=====
SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple-Un But-Une Foi
=====

ORDONNANCE N°05-008/P-RM DU 9 MARS 2005

PORTANT MODIFICATION DE L'ORDONNANCE N°99-036/P-RM DU 23
SEPTEMBRE 1999 PORTANT CREATION DU CONSEIL MALIEN DES
CHARGEURS.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi N°05-016 du 11 février 2005 autorisant le Gouvernement à prendre certaines mesures par ordonnances ;
- Vu l'Ordonnance N°99-036/P-RM du 23 septembre 1999 portant création du Conseil Malien des Chargeurs,-ratifiée par la loi N°00-028 du 05 juillet 2000 ;
- Vu le Décret N°04-140/P-RM du 29 avril 2004 portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu le Décret N°04-141/P-RM du 02 mai 2004 portant nomination des membres du Gouvernement ;

La Cour Suprême entendue;

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,

ORDONNE :

Article 1^{er} : L'article 2 de l'Ordonnance N°99-036/P-RM du 23 septembre 1999 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

Article 2 (nouveau) : Le Conseil Malien des Chargeurs a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des chargeurs maliens.

A cet effet, il est chargé de :

- donner son avis à la demande des pouvoirs publics ou formuler des suggestions de sa propre initiative sur toutes les questions ayant trait au transport et au transit des marchandises ;
- défendre et représenter les intérêts des chargeurs tout le long de la chaîne des transports ;
- mener des consultations et des négociations avec les intervenants de la chaîne des transports en vue de réduire les coûts et les délais d'acheminement des marchandises ;
- entreprendre et coordonner les études, les actions de formation, d'information et de conseil pouvant contribuer à la promotion et au développement des activités des chargeurs ;
- contribuer à la mise en œuvre des mesures de facilitation et de simplification des formalités, des procédures et des documents administratifs et douaniers ;
- suivre l'évolution des tarifs, des coûts et de la qualité des services tout le long de la chaîne des transports ;
- contribuer à la réalisation des magasins, entrepôts réels sous douane, ports secs ou toutes autres infrastructures en vue d'améliorer la fluidité du trafic et les conditions de stockage des marchandises ;
- élaborer les statistiques des flux de trafic de marchandises.

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

Bamako, le 9 MARS 2005

Le Président de la République,


Amadou Toumani TOURE

Le Premier Ministre,


Ousmane Issoufi MAIGA

Le Ministre des Domaines de l'Etat
et des Affaires Foncières,
Ministre de l'Equipement
et des Transports par intérim,


Madame SOUMARE Aminata SIDIBE

DST

2193

ARRETE N° 05- /MET-SG

PORTANT CREATION DES ANTENNES DES ENTREPOTS MALIENS DANS LES
PORTS DE TRANSIT

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DE TRANSPORTS,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Loi N°94-009 du 22 mars 1994 portant principes fondamentaux de la création, de l'organisation, de la gestion et du contrôle des services publics, modifiée par la Loi n° 02-048 du 22 juillet 2002 ;
- Vu l'Ordonnance N° 05-009/P-RM du 09 mars 2005 portant création de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ;
- Vu les Accords de Coopération en matière de transport et de transit maritime entre les Gouvernements des pays de transit et le Gouvernement du Mali ;
- Vu le Décret N°93-451/PM-RM portant fixation du taux de rémunération des prestations des Entrepôts du Mali dans les ports ;
- Vu le Décret n° 05 - 193 / P-RM du 19 avril 2005 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ;
- Vu le Décret N° 05-260/P-RM du 06 juin 2005 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement des Entrepôts Maliens dans les Ports de Transit ;
- Vu le Décret N°04- 141/P-RM du 02 mai 2004 portant nomination des membres du Gouvernement, modifié par le Décret N°05-281/P-RM du 20 juin 2005,

ARRETE:

Article 1^{er} : Une Antenne des Entrepôts Maliens dans les ports de transit est créée au niveau de chacun des postes frontaliers situés dans les agglomérations ci-après :

- Zégoua pour les Entrepôts Maliens en Cote d'Ivoire (EMACI) ;
- Diboli pour les Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE) ;
- Kouri pour les Entrepôts Maliens au Togo (EMATO) ;
- Hérémakono pour les Entrepôts Maliens au Ghana (EMAGHA) ;
- Nara pour les Entrepôts Maliens en Mauritanie (EMAMAU) ;
- Nioro pour les Entrepôts Maliens en Mauritanie (EMAMAU) ;
- Kourémalé pour les Entrepôts Maliens en Guinée (EMAGUI).

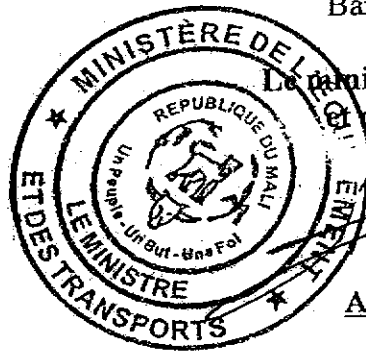
Article 2 : Les Antennes des Entrepôts Maliens aux postes frontaliers sont chargées de recueillir auprès des transporteurs qui n'ont pas accompli les formalités légales au niveau des Entrepôts Maliens dans les ports de transit, les informations statistiques et d'assurer la perception sur ces transporteurs des frais des prestations des Entrepôts.

Article 3 : Les Antennes des Entrepôts Maliens aux postes frontaliers sont dirigées par des Chefs d'Antenne nommés par décision du Ministre chargé des Transports.

Article 4 : Le Chef d'Antenne est assisté de contrôleurs routiers.

Article 5 : Le Directeur National des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux est chargé de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Bamako, le 19 SEP. 2005



Le Ministre de l'Équipement
des Transports,

Abdoulaye KOITA

Ampliations :

Original.....	1
P-RM- SGG -AN- CS-CC -CESC -HCC	7
PRIM-Tous Ministères.....	28
Tous Gouvernorats.....	9
Ttes Directions Nles/MET.....	5
Tous Entrepôts Maliens.....	6
DAF/MET.....	1
DGD-DNB-CF-Trésor-BCS.....	5
Archives.....	1
Journal Officiel.....	1

CONVENTION

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE GAMBIE

Concernant les modalités d'utilisation des installations portuaires
Gambiennes affectées au trafic du Mali

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE GAMBIE

- Désireux de faciliter et de développer les relations économiques entre les deux pays ;
- Conscients de la nécessité d'utiliser au maximum la capacité des Ports Gambiens en tant qu'infrastructures de base et de services au bénéfice de l'économie des deux Etats,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : Les installations portuaires de Gambie affectées aux opérations de transit de marchandises originaires, en provenance ou à destination de la République du Mali, sont groupées en zone distincte et à l'intérieur du territoire douanier des ports Gambiens.

ARTICLE 2 : Les opérations auxquelles ces installations sont ouvertes s'effectuent sous le régime du transit international.

ARTICLE 3 : Dans le cadre du privilège douanier consenti par l'accord inter-Etats, les dispositions des législations internes de la République du Mali sur la protection de l'économie à l'exclusion de tous autres droits sont entièrement applicables à l'intérieur de la zone franche.

ARTICLE 4 : Le Gouvernement de la République du Mali installera à l'intérieur de la zone franche les organismes et services chargés de l'exécution des dispositions prévues aux articles 2 et 3 en rapport avec les autorités douanières Gambiennes.

ARTICLE 5 : Les issues de l'enceinte spéciale de la zone franche seront gardées en permanence par les autorités douanières des deux (2) Etats.

ARTICLE 6 : Les marchandises auxquelles cette zone franche est ouverte à l'importation et à l'exportation ne peuvent être versées à la consommation intérieure de la République de Gambie qu'avec l'accord des autorités compétentes des deux (2) pays.

ARTICLE 7 : Les marchandises gambiennes ne peuvent être introduites dans la zone franche qu'avec l'accord des autorités compétentes des deux (2) pays.

ARTICLE 8 : Les infractions douanières constatées à l'intérieure de la zone franche seront poursuivies et réprimées conformément aux dispositions de la réglementation douanière en vigueur en République du Mali ou en République de Gambie selon le cas.

ARTICLE 9 : Pour l'application des dispositions des articles 6 , 7 et 8 de la présente convention, les autorités maliennes compétentes peuvent, le cas échéant, demander l'assistance des autorités gambiennes compétentes.

ARTICLE 10 :

Les conditions dans lesquelles les tribunaux gambiens et maliens peuvent avoir à connaître les infractions de la nature de celles visées dans les articles 6 , 7 et 8 seront déterminées par la convention judiciaire entre les deux (2) pays.

ARTICLE 11 : Les relations entre l'organisme malien chargé de la gestion des installations portuaires et les autorités portuaires de Gambie feront l'objet d'un cahier de charges qui sera conjointement adopté par les deux parties.

ARTICLE 12 : Le Port Autonomie de Gambie réservera des entrepôts sous douane pour l'usage des opérateurs maliens sur la base d'un cahier de charges qui sera adopté par les deux parties.

ARTICLE 13 : Le plan des ports Gambiens définissant les emprises des zones franches sera communiqué à la partie malienne dans un délai de deux (2) mois à compter de la signature de la présente Convention.

ARTICLE 14 : Les autorités Gambiennes faciliteront la mise à disposition de terre - pleins aux opérateurs maliens pour la construction des installations sous douane réservées au transit des produits maliens.

Les autorités Gambiennes bénéficieront des mêmes facilités de la part des autorités maliennes pour la construction d'entrepôts et autres installations portuaires en territoire malien par les autorités portuaires ou d'autres opérateurs privés Gambiens.

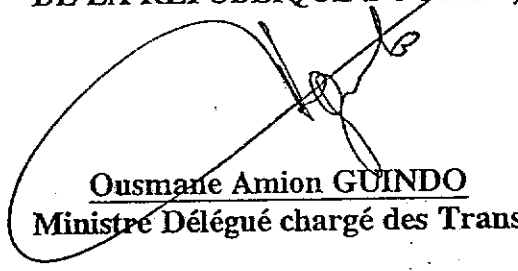
ARTICLE 15 :

La présente Convention entre en vigueur provisoirement à la date de sa signature et définitivement après l'échange des Instruments de ratification.


Fait à Bamako, le 25 Février 2004

En langues Française et Anglaise,
les deux textes faisant foi

**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DU MALI,**


Ousmane Amion GUINDO
Ministre Délégué chargé des Transports

**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DE GAMBIE,**


Hon. Bala Garba JAHUMPA
Secrétaire d'Etat des Travaux
Publics, de la Construction
et des Infrastructures

***TRANSPORT
MULTIMODAL***

PROTOCOLE D'ACCORD

RELATIF AUX TRANSPORTS TERRESTRES ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU MALI
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE GAMBIE

Le Gouvernement de la République du Mali et le Gouvernement de la République de Gambie

- soucieux d'harmoniser leur politique en matière de transports terrestres ;
- conscients de la nécessité de promouvoir et d'intensifier les échanges commerciaux et de faciliter la circulation des biens et des personnes en vue d'une meilleure intégration économique africaine ;
- désireux de renforcer les liens de solidarité qui les unissent ;
- considérant la Convention A/P2/5/82 portant réglementation des transports routiers inter-Etats de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) signée à Cotonou le 29 mai 1982 ;
- considérant la Convention A/P4/5/82 relative au Transit Routier inter-Etats des marchandises de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) signée à Cotonou le 29 mai 1982.

ONT CONVENU DE CE QUI SUIT :

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article 1^{er} : Champ d'application

Le présent Accord régit le transport terrestre inter-Etats des personnes et des biens entre la République de Gambie et la République du Mali.

Article 2 : Utilisation des gares routières

Les véhicules bénéficiaires d'autorisation de transport inter-Etats ou carte de transport inter-Etats sont tenus d'utiliser les gares officielles de chaque Etat pour le chargement des voyageurs, ils doivent se conformer au règlement intérieur de chaque gare routière, notamment pour le chargement de passagers.

Ils doivent bénéficier d'une égalité de traitement dans ces gares routières.

Article 3 : Type de véhicules

- a. Le présent Protocole d'Accord s'applique à tous les types de véhicules de transports de marchandises et de voyageurs circulant sur les axes retenus à l'article 8.

Il s'applique aussi aux véhicules privés à usage non commercial (transport pour compte propre).

- b. Tout transport public ou privé de marchandises et de voyageurs doit être effectué par des véhicules spécialement aménagés à cet effet.
- c. A chaque type de véhicules de transport de voyageurs, correspond un nombre maximum de places autorisées qui est celui admis pour ce type de véhicule dans le pays d'accueil.
- d. La charge maximum à l'essieu est fixée à 11, 50 tonnes sur l'ensemble du réseau ouvert à la circulation routière inter-Etats conformément aux normes de la CEDEAO.

Article 4 : Validité des permis de conduire

Les permis de conduire nationaux délivrés par les autorités compétentes des deux Etats sont réciproquement valables pour la conduite des véhicules admis au titre du transport inter-Etats.

Les permis de conduire internationaux ne sont pas reconnus valables au titre du présent Protocole pour la conduite des véhicules à usage commercial.

Article 5 : Police d'assurance

La police d'Assurance doit être souscrite auprès d'une compagnie d'assurance crédible et solvable et revêtir la forme de la carte brune d'assurance couvrant tous les risques encourus sur le territoire de l'Etat où le véhicule est autorisé à circuler en vertu du présent Protocole d'Accord.

Article 6 : Droits et taxes

Les véhicules ne sont soumis à paiement de la patente, des taxes et impôts que dans l'Etat où ils sont immatriculés, à l'exception des taxes ou droits exigés pour l'utilisation des gares routières officielles. Toutes autres taxes feront l'objet d'accord parties.

Article 7 : Contrôle routier

Le contrôle routier est exercé sur la base des dispositions du présent Protocole d'Accord et de celles régissant la police de la circulation routière dans chacun des Etats.

Il doit s'effectuer de façon minimale à l'entrée et à la sortie de chaque Etat, et éventuellement à l'intérieur du territoire visité.

Les documents requis pour les véhicules particuliers non visés par le présent Protocole sont définis à l'annexe II du présent Protocole à titre indicatif.

Article 8 : Axes routiers

Les deux parties ont convenu d'ouvrir les axes suivants au trafic inter-Etats :

- Banjul - Bassé - Tambacounda - Kidira - Kayes - Bamako (Mali) vice versa,
- Banjul - Faraféni - Kuntaur - Koungoul- Kidira - Kayes - Bamako (Mali) vice versa,
- Banjul - Faraféni - Kaour - Kafrine - Koungueul - Kidira - Kayes - Bamako (Mali) vice versa
- Banjul - Kaolack - Tambacounda - Goudiry - Kidira - Diboli - Kayes - Sandaré - Nioro - Diéma - Didiéni - Kolokani - Kati - Bamako (Mali) vice versa,
- Banjul - Kaolack - Tambacounda - Dialakoto - Kédougou - Sayaya - Kéniéba - Kita - Bamako (Mali) vice versa,
- Banjul - Saint Louis - Matam-Bakel - Kidira - Diboli - Kayes - Sadiola - Kéniéba - Kita - Kati - Bamako (Mali) vice versa,
- Banjul - Kaolack - Tambacounda - Goudiry - Kidira - Diboli - Kayes - Sandaré - Nioro - Diéma - Didiéni - Kolokani - Kati - Bamako (Mali) vice versa,
- Banjul - Kaolack - Tambacounda - Goudiry - Kidira - Diboli - Kayes - Sadiola - Kéniéba - Kita - Kati - Bamako (Mali) vice versa.

Article 9 : Autorisation de Transport Routier Inter-Etats

Sur les routes reliant le Mali et la Gambie, les véhicules de transports publics de voyageurs et de marchandises sont assujettis à une autorisation de transport délivrée par l'Autorité compétente du pays dans le territoire duquel ils sont immatriculés et aussi sans contingentement. L'autorisation est valable pour une période de deux (2) ans renouvelables.

Article 10 : Transport Domestique (intérieur)

Aucun véhicule bénéficiaire d'une autorisation de transport inter-Etats ne peut effectuer un transport domestique (intérieur) dans l'Etat dont il n'est pas originaire.

Article 11 : Visites Techniques des Véhicules

- a) Les services compétents Maliens et Gambiens chargés du transport routier continueront à vérifier les véhicules soumis à la visite technique immatriculés dans leur pays respectif, et à leur délivrer des certificats de visite technique.
- b) Les services compétents susvisés préciseront sur les certificats de visite technique ainsi attribués la durée de validité.
- c) Le véhicule dont le délai de validité de la visite technique expire alors qu'il se trouve sur le territoire d'un Etat autre que celui de son immatriculation, doit demander une autorisation provisoire tenant lieu de certificat de visite au service technique compétent qui vérifie la conformité du véhicule aux conditions techniques d'aptitude minimales.

Cette autorisation est valable uniquement jusqu'à son retour au pays d'origine.

Article 12 : Documents de Circulation des Véhicules de Transport Public.

Sur les axes routiers inter-Etats, ouverts à la circulation, les conducteurs des véhicules de transport public de marchandises ou de voyageurs doivent présenter aux agents chargés du contrôle routier, les documents ci-après :

- un certificat d'immatriculation du véhicule ;
- un certificat de visite technique en cours de validité ;
- une autorisation de transport public inter-Etats (licence ou carte de transport) ;
- une police d'assurance couvrant les risques dans l'Etat dont le véhicule n'est pas originaire ;
- un permis de conduire national en cours de validité ;
- des documents douaniers concernant les marchandises transportées ;
- une lettre de voiture délivrée par l'autorité compétente de chaque Etat.

TITRE II : DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 13 : Axe ferroviaire

Les deux parties sont désireuses d'établir un axe ferroviaire entre Bassé et Kayes via Tambacounda ou tout autre axe dont les détails seront examinés et finalisés en vue de promouvoir un réseau régional de transport intégré.

Article 14 : Marchandises Exclues du Champ d'Application

Les marchandises citées dans l'annexe I sont exclues du champ d'application du présent Protocole d'Accord.

Article 15 : Infractions à la Police de Circulation Routière

Toute infraction aux dispositions des textes régissant la police de la circulation routière, dans chacun des Etats exposera le contrevenant, dans le pays où l'infraction a été commise, aux sanctions prévues par la réglementation en vigueur dans ce pays.

Article 16 : Retrait de l'Autorisation de Transport

Toute infraction aux dispositions du présent Protocole d'Accord, sans préjudice des stipulations de l'Article 14, peut exposer le contrevenant dans le pays qui a délivré son autorisation, et après qu'il ait été entendu, à des sanctions pouvant aller du retrait temporaire au retrait définitif de l'autorisation.

TITRE III : DISPOSITIONS FINALES

Article 17 : Obligations des Administrations Chargées des Transports

Les Administrations compétentes en matière de transport routier doivent se réunir au moins une fois l'an, pour évaluer la mise en œuvre du présent Protocole d'Accord.

Article 18 : Règlements des différends

Tout litige entre les deux Etats relatif à l'interprétation ou l'application du présent Protocole d'Accord, doit être réglé à l'amiable par voie de négociation entre les deux Etats.

Article 19 : Amendements

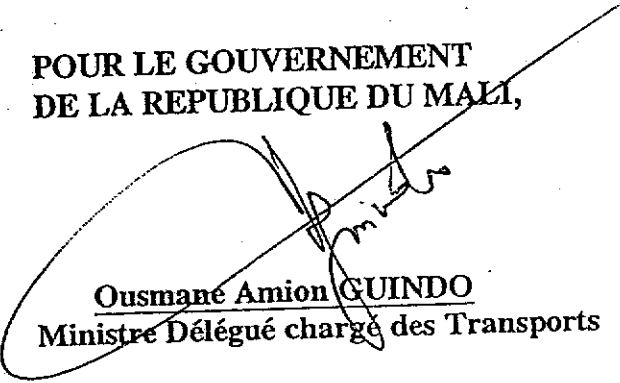
Si l'une ou l'autre partie contractante souhaite apporter une modification à toute clause du Présent Protocole d'Accord, elle saisira par écrit l'autre partie en vue de consultation. Cette consultation doit intervenir dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la requête par l'autre partie.

Article 20 : Entrée en vigueur - durée et cessation


Le présent Protocole d'Accord entrera en vigueur provisoirement, dès sa signature et définitivement après l'accomplissement des formalités constitutionnelles propres à chaque Etat. Il est valable pour une période de deux ans et renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une des parties contractantes ; dans ce cas, il prendra fin trois (3) mois après réception par l'autre partie contractante, de la notification de dénonciation.

Fait à Bamako, le 25 Février 2004
En langues Française et Anglaise,
les deux textes faisant foi.

POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DU MALI,


Ousmane Amion GUINDO
Ministre Délégué chargé des Transports

POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE DE GAMBIE,


Hon. Bala Garba JAHUMPA
Secrétaire d'Etat des Travaux
Publics, de la Construction
et des Infrastructures

ANNEXE I :
AU PROTOCOLE D'ACCORD DE TRANSPORTS TERRESTRES
ENTRE LA REPUBLIQUE DU MALI
ET
LA REPUBLIQUE DE GAMBIE

LISTE DES MARCHANDISES VISEES A L'ARTICLE 14 ET EXCLUES DU
CHAMP D'APPLICATION DU PRESENT PROTOCOLE

- Explosifs préparés, pétards et leurs composantes ;
- Sabres, épées, baïonnettes etc., leurs pièces détachées et leurs fourreaux ;
- Armes de guerre ;
- Armes à feu ;
- Autres armes (y compris les fusils carabines et pistolets et similaires à ressort, à air comprimé et à gaz) ;
- Parties et pièces détachées pour les armes ci-dessus citées ;
- Projectiles et munitions y compris les mines et leurs parties et pièces détachées ;
- Stupéfiants et substances psychotropes ;
- Objets et ouvrages portant atteintes à la moralité publique ;
- Hydrocarbures.

ANNEXE II :
AU PROTOCOLE D'ACCORD DE TRANSPORTS TERRESTRES
ENTRE LA REPUBLIQUE DU MALI
ET
LA REPUBLIQUE DE GAMBIE

Les documents requis pour les véhicules particuliers, et visés à l'article 7 (dernier alinéa) du présent protocole d'accord sont définis à titre indicatif comme suit :

- un certificat d'immatriculation du véhicule ;
- un certificat de visite technique, s'il y a lieu, en cours de validité ;
- une police d'assurance couvrant les risques dans l'Etat d'accueil ;
- un laisser-passer (passe - avant).

Bla

**LETTRE DE POLITIQUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS
DANS LE CADRE DU PROJET D'AMELIORATION DES CORRIDORS
DES TRANSPORTS (SOUS SECTEURS ROUTIER, FERROVIAIRE
ET AERIEN POUR LA PERIODE 2004 2008)**

I. CONTEXTE

Le Gouvernement du Mali a entamé en collaboration avec les partenaires financiers, depuis 1995, la mise en oeuvre du Projet Sectoriel des Transports (PST) dont les principaux objectifs sont les suivants : (a) renforcer les capacités de gestion et les performances du secteur en le réorganisant et en développant les compétences locales ; (b) restructurer les entreprises publiques de transport ; (c) réviser le cadre administratif et réglementaire actuel en vue de promouvoir la participation du secteur privé dans la fourniture de services et la réalisation des travaux ; (d) réhabiliter et maintenir un réseau prioritaire d'infrastructures de transport ; et (e) améliorer l'efficacité des opérations de transports et réduire les coûts de transports.

La date de clôture du PST est fixée au 31 décembre 2004.

A l'expiration de ce délai, il restera à mettre en oeuvre ou achever un important portefeuille de projets d'entretien routier déjà financés par les partenaires au développement.

Par ailleurs, il subsiste des besoins importants de financement pour améliorer l'état des infrastructures de transports nécessitant une intervention urgente. Il s'agit notamment des routes Sévaré-Gao, Bamako-Bougouni et de certains tronçons de la voie ferrée Bamako-Diboli.

Le Gouvernement du Mali s'est engagé avec l'appui des partenaires financiers dans la préparation d'un Projet dénommé Projet d'Amélioration des Corridors de Transports (PACT) prévu pour une durée de quatre ans (2004-2007) en vue de prendre en charge ces préoccupations, en attendant la préparation et la mise en oeuvre du second Projet Sectoriel des Transports.

Le Projet d'Amélioration des Corridors de Transports (PACT) a pour objectifs :

- a) d'améliorer l'efficacité et la durabilité du transport ferroviaire ; notamment par la remise en état des infrastructures ferroviaires et la mise en oeuvre du programme d'investissements ;

b) de poursuivre le désenclavement intérieur et extérieur du Mali notamment par (i) l'entretien périodique de deux axes routiers prioritaires (Bamako-Bougouni-Sikasso et Sévaré-Gao); (ii) le bitumage des maillons manquants des axes de liaison aux ports de Nouakchott et de Dakar (Didiéni-Diéma, Diéma-Nioro); (iii) le bitumage des routes de Kati-Kita et de Gao-Ansongo-frontière du Niger.

c) de mettre en œuvre ou achever les travaux d'entretien périodique déjà financés par les partenaires financiers.

d) d'achever la restructuration des entreprises publiques du secteur (RCFM et ADM), et de mettre en œuvre les plans sociaux;

Ces objectifs sont cohérents avec le troisième thème principal du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté qui est le développement des infrastructures et le support aux activités productives.

II. PRESENTATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Dans un pays sans littoral aussi vaste que le Mali, d'une superficie de 1.241.238 Km² le secteur des transports joue un rôle essentiel pour le désenclavement intérieur et extérieur. L'économie malienne dépend largement des importations et partant du fonctionnement efficace du système des transports internationaux pour son approvisionnement en de nombreux produits stratégiques (notamment les hydrocarbures), en biens de consommation et d'équipements (matériaux de construction, intrants agricoles). Le fonctionnement efficace des transports internationaux est impératif pour permettre aux exportations maliennes notamment le coton fibre première exportation du pays d'être compétitif sur le marché international. Les transports intérieurs ont une importance particulière compte tenu de l'immensité du territoire et de la dispersion géographique des activités. Le transport intervient pour 20 à 30% dans le coût de la plupart des produits essentiels. La compétitivité de l'économie malienne est largement tributaire de l'efficacité du fonctionnement du système des transports.

Pour améliorer l'efficacité opérationnelle du secteur, le Gouvernement du Mali a adopté en 1993 une Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports présentant sa stratégie ainsi qu'un plan d'action à mettre en œuvre dans le cadre du Projet Sectoriel des Transports (PST).

L'approche sectorielle mise en œuvre dans le cadre du PST qui associe réformes du secteur et investissements coordonnés, a eu pour conséquence une cohérence accrue au sein du secteur ainsi qu'une plus grande efficacité dans l'utilisation des ressources limitées.

En effet la mise en œuvre du Projet Sectoriel des Transports a abouti à une amélioration substantielle des capacités de gestion des administrations centrales du secteur.

Les administrations centrales ont été informatisées et dotées d'outils de planification et d'aide à la décision.

Au niveau de la Direction Nationale des Routes, il a été procédé à la constitution d'une banque de données routières dénommée Service des Données Routières qui contribue à l'élaboration de programmes d'entretien routier annuels mieux rationalisés.

Au niveau de la Direction Nationale des Transports, l'informatisation a permis de réduire les délais de traitement des documents de transport tout en sécurisant davantage leur conservation. Par ailleurs, il a été mis en place l'Observatoire des Transports qui produit annuellement l'Annuaire Statistique des Transports depuis 1995. Ce document constitue un support privilégié d'information aussi bien pour les décideurs de l'Administration que pour les opérateurs privés. Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière il a été procédé à la relecture du Code de la Route.

2.1 Sous secteur transports routiers

Les réformes mises en œuvre dans le cadre du PST se sont avérées insuffisantes pour atteindre l'objectif de la stratégie consistant à accroître à moyen terme l'efficacité opérationnelle du secteur par une saine concurrence entre modes de transport, et entre entreprises de transports.

Le sous-secteur souffre de sa faible rentabilité résultant de la surcapacité, de la surcharge des camions et la vétusté du parc automobile qui est incapable de répondre aux besoins d'approvisionnement du pays. Le transport n'est pas assuré en grande partie par des professionnels. Il est nécessaire de moderniser la gestion des entreprises de transport, de mieux organiser la profession pour faciliter l'éligibilité au crédit des institutions de financement, pour assurer le renouvellement du parc.

2.2 Stratégie de transport en milieu rural

Compte tenu de l'importance des contraintes générées par les difficultés de transports dans le monde rural qui constitue environ 80% de la population du pays, et de la volonté du Gouvernement de lutter contre la pauvreté, une étude d'élaboration de la stratégie de transports en milieu rural est en cours de préparation dans le cadre du Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR).

Cette étude sera essentiellement centrée sur la recherche de solutions pour :

- améliorer durablement l'état des infrastructures rurales ;
- identifier les conditions d'amélioration de la mobilité des populations en milieu rural ;

2.3 Entretien Routier :

A partir de 1995 , les efforts importants consentis par le Gouvernement et les partenaires financiers ont permis d'améliorer de manière substantielle l'état du réseau routier à travers des travaux d'entretien courant et périodique. Cette situation alliée aux difficultés de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) a conduit au basculement d'environ 70% du fret sur la route.

Les réformes entreprises ont permis (i) de recentrer les attributions de la Direction Nationale des Routes autour des missions de maîtrise d'ouvrage (planification) et de maîtrise d'œuvre (gestion de l'exécution des programmes de travaux), (ii) de favoriser l'exécution des travaux d'entretien routier à l'entreprise, (iii) de mettre en place un système de financement autonome de l'entretien routier (Autorité Routière).

La promotion des entreprises locales de BIP a été cependant largement freinée par l'échec de la Société de Location de Matériel des Travaux Publics (SLMTP).

2.4 Sous-secteur ferroviaire :

Les efforts de redressement déployés avaient permis un redressement passager de la situation de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) qui s'est aussitôt dégradée au vu des besoins de financement importants des infrastructures et du matériel roulant.

Les Etats du Mali et du Sénégal ont fait aboutir le processus de mise en concession de l'activité ferroviaire de l'axe Bamako-Dakar engagé en 1998. La concession a été attribuée au Groupement CANAC-GETMA. La société concessionnaire créée à cet effet et dénommée TRANSRAIL S.A a démarré ses activités le 01 octobre 2003.

Le Concessionnaire (TRANSRAIL S.A) est responsable sur le réseau, de l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire des marchandises et voyageurs, de l'entretien, de l'exploitation, du renouvellement et de l'aménagement des infrastructures ferroviaires et de la gestion foncière du domaine ferroviaire concédé. Les infrastructures ferroviaires (y compris tous les travaux effectués par le concessionnaire) resteront toutefois propriété de l'Etat sur le territoire duquel elles sont implantées

Le capital de la société concessionnaire est détenu à 51% au moins par un actionnaire privé constitué sous forme de société anonyme (dit "actionnaire de référence" de la société TRANSRAIL). Les autres actionnaires de la société concessionnaire sont : (a) les Etats du Mali et du Sénégal, qui détiennent chacun au maximum 10% du capital de la société ; (b) le personnel de la société, dont les parts (9% du capital) sont détenues par portage. Les modalités de transfert seront arrêtées par négociation entre les organisations syndicales et la société TRANSRAIL ; et (c) pour un maximum de 20%, par des actionnaires privés ayant acquis des actions de la société TRANSRAIL. Ces actions font provisoirement l'objet de portage par le concessionnaire.

La concession est de type glissant, avec durée initiale de 25 ans, avec des prolongations éventuelles de dix ans, à décider à l'issue de chaque période de dix ans à partir du début de la concession.

2.5 Sous-secteur Aérien.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action de la libéralisation du transport aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre il est prévu certaines activités :

- les dispositions sont en cours pour la restructuration de la Direction Nationale de l'Aéronautique Civile en vue de la rendre entre autres financièrement autonome ;
- les aspects de sûreté et de sécurité doivent être pris en charge dans le projet COSCAP de l'UEMOA
- les aspects de régulation économique du transport aérien doivent être pris en charge par le Comité d'harmonisation mis en place sur le plan sous régional.

Les Aéroports du Mali ont bénéficié de travaux de réhabilitation notamment la réhabilitation des aires de mouvements et la construction de blocs techniques sur les aérodromes de Mopti et Nioro. Par ailleurs les aérodromes de Kayes, Kéniéba, Nioro, Yélimané, Nara, Mopti, Ménaka, Kidal, Goundam et Hombori ont reçu des équipements de navigation aérienne et/ou de météorologie.

Le Gouvernement s'est engagé dans le processus de mise en concession des Aéroports en vue de mettre en place une gestion commerciale plus efficace capable de favoriser la réalisation des investissements nécessaires pour la modernisation des infrastructures et des équipements. L'attributaire provisoire de la concession des Aéroports du Mali a été désigné. Les négociations sont en cours.

2.6 Sous-secteur fluvial :

La restructuration de la COMANAV n'a pas été suivie d'investissements adéquats pour améliorer la période de navigabilité et pallier les pertes engendrées par la cession du chantier naval et de l'usine de fûts métalliques. Le fleuve Niger n'a pas été dragué depuis plus de trente ans.

Des actions sont en cours avec les partenaires pour une adaptation des équipements à la faible profondeur du fleuve, afin de permettre d'allonger la période de navigabilité. La recherche de moyens pour assurer le dragage du fleuve sera également entreprise.

III STRATEGIE

A. ORGANISATION DE LA CONCURRENCE SUR LE MARCHE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Les mécanismes concurrentiels fonctionnent encore de manière imparfaite compte tenu des conditions d'accès au fret (tour de rôle), des dispositions des accords de transports routiers inter- Etats en vigueur relatives à la répartition du fret, et de l'état du parc.

Le Gouvernement poursuivra les actions pour faciliter l'émergence d'opérateurs professionnels de transport par l'amélioration de l'organisation de l'accès à la profession de transporteur routier.

B. ASSAINISSEMENT ET MODERNISATION DU PARC DE VEHICULES DE TRANSPORTS PUBLICS

Le Gouvernement demeure préoccupé par la nécessité de moderniser et d'assainir le parc à travers la lutte contre les surcharges, l'inspection technique des véhicules et le renouvellement progressif du parc.

La lutte contre les surcharges constitue une priorité du Gouvernement dans le cadre de la préservation de l'état du réseau qui vient d'enregistrer une amélioration notable.

Le Gouvernement appuiera les efforts des organisations professionnelles pour la mise en place de mécanismes adéquats de financement des acquisitions de véhicules neufs, en vue d'assainir la situation du parc actuel.

C. AMELIORATION DU FONCTIONNEMENT DES CORRIDORS DE TRANSPORTS

Le Gouvernement compte poursuivre ses efforts en vue d'améliorer les services de transports nationaux et internationaux, et réduire les coûts de transports et de transit des marchandises.

Le Gouvernement veillera à ce que le Conseil Malien des Chargeurs soit opérationnel dans la chaîne des transports afin de pouvoir contribuer à assurer le transport avec célérité et au moindre coût.

L'étude de restructuration de la Direction Nationale des Transports permettra l'adoption des textes juridiques adéquats pour le recentrage de ses activités en fonction

D. AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE

Le Gouvernement veillera également à l'application effective des directives régionales en matière de contrôle des charges à l'essieu qui constitue un élément clé de la lutte pour la préservation des investissements dans le domaine routier.

Le Gouvernement poursuivra la campagne d'inspection technique des véhicules routiers en vue d'améliorer la sécurité routière ;

Le Gouvernement mettra en œuvre les recommandations des audits de sécurité routière réalisés en vue d'améliorer la sécurité sur les axes qui feront l'objet de travaux d'entretien périodique dans le cadre du Projet d'Amélioration des Corridors de Transports (PACT).

E RESTRUCTURATION DES ENTREPRISES PUBLIQUES DU SECTEUR DES

b) Mise en concession des Aéroports du Mali

Le Gouvernement poursuivra la mise en œuvre de sa politique de dynamisation du secteur du transport aérien, en vue:

- d'assurer une meilleure contribution du transport aérien au développement socio-économique, notamment par le désenclavement intérieur et extérieur du pays et la mise en valeur de son potentiel touristique ;
- d'améliorer la qualité de services fournis aux usagers des aéroports ;
- d'augmenter la capacité d'accueil des aéroports, d'améliorer le trafic potentiel et de renforcer la compétitivité des aéroports maliens dans la sous région ouest africaine ;
- d'assurer la participation du secteur privé au financement des besoins en investissements et en gestion aéroportuaires ;
- d'assurer le développement et la gestion efficace de l'ensemble du réseau national des Aéroports du Mali ouverts à la circulation aérienne publique en plus de l'aéroport international de Bamako-Sénou.

Pour atteindre ces objectifs, le Gouvernement a entrepris entre autres, la mise en concession des Aéroports du Mali.

F REORGANISATION DE L'ENTRETIEN ROUTIER ET RECOUVREMENT DES CHARGES D'INFRASTRUCTURES

F 1. Réorganisation de l'entretien routier

a) Restructuration de la Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP):

Les lois N°02-057 et 02-58 portant respectivement création de la Direction Nationale des Routes (DNR) et du Service des Données Routières (SDR) ont été promulguées en décembre 2002. Les textes relatifs aux structures déconcentrées de la DNR ont été adoptés en février 2003.

La Direction Nationale des Routes a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale dans le domaine des routes et des ouvrages d'art et d'assurer la coordination et le contrôle de l'activité des services et organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de cette politique.

Le Service des Données Routières est chargé de la mise à jour des données routières, de l'élaboration d'une documentation technique sur les infrastructures routières, de l'amélioration de la planification et de la programmation des travaux de construction et d'entretien routier.

Ces différents textes législatifs et réglementaires adoptés achèvent la révision du cadre réglementaire et institutionnel de la DNTP et assignent à la DNR des missions comprenant essentiellement la programmation et la maîtrise d'ouvrage pour assurer la promotion du secteur privé dans la fourniture de services et l'exécution des travaux.

b) Création de l'Agence d'Exécution des Travaux Routiers (AGEROUTE)

Pour remédier aux contraintes qui entravent la gestion diligente des dossiers, le Gouvernement a décidé de créer une agence d'exécution agissant en maître d'ouvrage délégué pour faciliter la mise en œuvre de l'entretien routier à l'entreprise, améliorer la qualité des travaux et réduire les coûts.

L'étude de création de l'AGEROUTE est en cours.

En attendant, les travaux sont exécutés dans le cadre de conventions de maîtrise d'ouvrage déléguée avec les agences d'exécution en place (AGETIER et AGETIPE).

F 2. Recouvrement des charges d'infrastructures

Financement de l'entretien routier (Autorité Routière)

En collaboration avec les partenaires financiers, le Gouvernement a décidé de réorienter de manière fondamentale la politique de financement de l'entretien routier.

En effet, les allocations budgétaires ont montré leurs limites durant la période précédente caractérisée par les retards importants dans la mise en place des fonds, l'insuffisance des crédits, la disponibilité aléatoire des fonds qui ont fortement atténué l'efficacité de l'entretien routier.

La nouvelle politique adoptée se fonde sur la commercialisation du service de la route par le recouvrement des coûts d'usage. Il a à cet effet, été créé un organisme autonome de financement de l'entretien routier dénommé Autorité Routière placée sous l'autorité d'un Conseil d'administration au sein duquel siègent les usagers.

L'année 2002 a consacré le démarrage effectif des activités de l'Autorité Routière. Les premières actions ont concerné l'adoption des textes réglementaires assurant son fonctionnement. C'est ainsi que dans le cadre de la constitution des fonds destinés à l'entretien routier, le Décret N° 02-324/P-RM du 5 juin 2002 a institué les redevances d'usage routier pour le compte de l'Autorité Routière. Il s'agit de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers, la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation au Mali et la redevance sur le péage routier. L'Arrêté interministériel N°02-2673 du 31 décembre 2002 a fixé les taux de la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation au Mali. La perception de cette redevance a déjà commencé au premier trimestre 2003.

En complément au recouvrement progressif de ses ressources propres, les crédits budgétaires affectés à l'entretien routier sont transférés dans les comptes de l'Autorité Routière qui en assure la gestion depuis 2002.

Quant au budget d'entretien routier de l'exercice 2003, il a été arrêté par le Conseil d'administration en recettes et en dépenses à la somme de 5.880.000.000 FCFA. Son exécution est prévue entièrement à l'entreprise, la régie ne pouvant constituer qu'une exception.

Le budget de l'entretien routier enregistre donc un accroissement important par rapport aux années antérieures. Ce budget était de 2.851.473.954 FCFA en 2001, et de 4.770.000.000 FCFA en 2002. Cette augmentation traduit l'engagement du Gouvernement à améliorer l'entretien routier.

La mise en place prochaine de l'AGEROUTE après celles de la Direction Nationale des Routes, du Service des Données Routières et de l'Autorité Routière achèvera le processus de réforme des structures de l'entretien routier et de son mode d'exécution.

G. DEVELOPPEMENT DES CAPACITES

Le Gouvernement a procédé à la mise en place de l'Observatoire des Transports, à la concession de l'activité contrôle technique des véhicules, à la réimmatriculation des véhicules, à la relecture du code de la route, à la création du Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC), à l'informatisation de la Direction Nationale des Transports et de ses services régionaux, à la constitution d'une banque de données routières ainsi qu'à la mise en œuvre de cycles de formation sur le management de l'entretien routier, la gestion des entreprises et le perfectionnement des cadres et agents de l'Administration et du secteur privé.

Dans le cadre de l'amélioration des performances du secteur, le Gouvernement poursuivra ses efforts d'adaptation et de modernisation de l'administration notamment à travers la restructuration de la Direction Nationale des Transports.

H. GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE DU PACT

Dans le cadre de la mise en œuvre du Projet d'Amélioration des Corridors de Transports, il est prévu d'exécuter des travaux d'infrastructures routières et ferroviaires qui peuvent engendrer des effets négatifs sur l'environnement et les populations riveraines.

H.1 Aspects environnementaux

Le Gouvernement mettra en œuvre les plans de limitation des impacts environnementaux de ces travaux définis à travers l'application des recommandations contenues dans les rapports d'études environnementales.

H.2 Politique de recasement des populations

Le Gouvernement mettra en œuvre le cadre de politique global pour le déplacement et la compensation des populations affectées par les travaux dans le cadre du PACT.

Les projets routiers chercheront dorénavant à mieux prendre en compte le rôle de la route en consultation avec les riverains. Cette consultation aura lieu pour les aspects sécurité routière, les aspects de tracé et d'autres aspects tels que la création de retenues d'eau au niveau des ouvrages.

IV ACTIONS ENVISAGEES POUR L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS

A. ORGANISATION DE LA CONCURRENCE SUR LE MARCHE DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Le Gouvernement veillera à améliorer le fonctionnement des mécanismes concurrentiels des marchés de transports terrestres de marchandises par la suppression des quotas de répartition de fret entre pays de transit et pays de destination à travers la relecture des accords de transports routiers avant fin 2006.

Les dispositions seront prises par le Conseil Malien des Chargeurs en vue de mettre en place une Bourse de Fret en 2005, pour stimuler la concurrence entre les transporteurs et réduire les coûts de transports.

B. ASSAINISSEMENT ET MODERNISATION DU PARC DE VEHICULES DE TRANSPORTS PUBLICS

La crise politique qui sévit dans la sous-région ouest-africaine a révélé les limites du parc de véhicules de transport public malien caractérisé par sa vétusté, face aux autres parcs de la sous-région.

Il en est résulté l'accroissement significatif des acquisitions de véhicules neufs qui ont évolué de 52 véhicules en 2002 à 122 véhicules en 2003.

Le Gouvernement a mis en place une commission technique d'évaluation des besoins en véhicules de transports de marchandises et de passagers d'au moins 10 places dans la perspective du renouvellement du parc.

Le Gouvernement appuiera les efforts de regroupement des organisations professionnelles au sein d'un organisme dénommé Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) qui aura pour objectif essentiel la défense des intérêts de la profession.

Le gouvernement appuiera les efforts du Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) auprès des institutions de financement en vue du renouvellement progressif du parc pour assurer sa modernisation, restaurer les conditions d'une saine concurrence intermodale et réduire les coûts de transport.

Le Gouvernement procédera à l'acquisition et à l'installation de six nouveaux pèse-essieux aux points de contrôle prévus au deuxième semestre 2004.

Le Gouvernement mettra en œuvre la réglementation adoptée pour assurer le contrôle des surcharges et la sanction des infractions constatées, après une période de sensibilisation, au plus tard au cours du second semestre 2004.

Le Gouvernement poursuivra en 2004 l'assainissement du parc de véhicules publics et l'amélioration de la sécurité routière par :

- (i) l'extension du contrôle technique à l'ensemble des organes figurant actuellement dans la réglementation en vigueur dans les autres Etats de la sous-région ;
- (ii) le soutien aux efforts du concessionnaire pour accroître le nombre de centres de visite technique en vue de faciliter l'accès des centres aux usagers.
- (iii) l'intensification des contrôles routiers, en vue de vérifier la présentation des véhicules au contrôle technique.

C. AMELIORATION DU FONCTIONNEMENT DES CORRIDORS DE TRANSPORTS

L'objectif recherché est l'amélioration des services de transports nationaux et internationaux en vue de diminuer les coûts de transport et de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises, conditions fondamentales du développement économique et de l'intégration régionale.

Le Gouvernement accordera une attention particulière à la mise en place de mesures devant permettre une meilleure fluidité du trafic et la facilitation des échanges notamment par la réduction des postes de contrôle sur les axes routiers.

A cet effet, les postes de contrôle routier seront maintenus aux frontières et aux points de destination. Les postes intermédiaires ne seront plus que des postes de contrôle de conformité.

Les dispositions seront prises par le Conseil Malien des Chargeurs pour rechercher la réduction des délais et des coûts de transport notamment par (i) l'information et le suivi des marchandises en transit et (ii) l'assistance aux chargeurs dans le cadre de leurs négociations avec les opérateurs portuaires et les transporteurs.

D. AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE

- Le Gouvernement fera mettre en œuvre les mesures définies dans les audits de sécurité routière dans le cadre des travaux prévus sur les routes Sévaré-Gao et Bamako-Bougouni. Ces mesures sont liées à la réduction des accidents et aux problèmes de sécurité routière sur les deux routes concernées.

Le Gouvernement prendra les dispositions pour mettre en œuvre les mesures suivantes :

- acquisition de matériels informatiques pour la banque de données sur les accidents,
- évaluation de la pratique des examens au permis de conduire, et de l'enseignement de la conduite automobile par les autos-écoles ;
- poursuite des actions d'information de formation et de sensibilisation des usagers pour l'application des dispositions du code de la route.

E. TRANSPORTS FERROVIAIRES

Mise en œuvre de la concession

- Le Gouvernement prendra les dispositions pour le suivi et la bonne exécution de la concession par :
 - la mise en place de l'Organe de suivi de la concession ;
 - la mise en place du Comité de Suivi de la concession ;
 - la mobilisation des financements qu'il a prévu de mettre en œuvre.
- **Plan social**

Dans le cadre de la mise en concession de l'axe ferroviaire le Gouvernement a mis en œuvre les mesures de réduction des effectifs prévues sur la base d'un plan social (harmonisé avec celui du Sénégal) préparé et négocié avec les représentants du personnel.

Le Plan Social comporte deux parties :

La première partie a permis de déterminer et payer les indemnités légales et négociées au personnel non retenu par le concessionnaire, en application de la législation du travail et de l'Accord d'Etablissement de la Régie du Chemin de Fer du Mali.

La seconde partie concerne l'appui à apporter au personnel non retenu par le concessionnaire en vue de faciliter sa réinsertion à travers la création d'une Cellule d'Appui pour la Réinsertion des Cheminots (CARCHEM)

Les organes de gestion de la CARCHEM ont été mis en place (Association des membres fondateurs et Conseil d'Administration).

Les organes de direction de la CARCHEM seront mis en place au premier semestre 2004, pour assurer le démarrage effectif des activités de la Cellule.

F. AEROPORTS DU MALI TRANSPORTS AERIENS

Mise en concession des aéroports du Mali

L'attributaire de la concession a été sélectionné et le programme d'investissements adopté.

Le Gouvernement fera mettre en place un Comité de suivi chargé de veiller notamment au respect des clauses de la convention de concession entre les deux parties.

Dans la perspective d'une réduction du personnel consécutive à l'adjudication prochaine de la concession, le Gouvernement a pris les dispositions en vue de :

- la préparation et de la négociation d'un plan social avec les représentants du personnel qui permettra d'assurer l'indemnisation du personnel non retenu par le concessionnaire ;
- la prise en charge du financement du plan social sur le budget d'Etat de l'exercice 2004.

V. ACTIONS ENVISAGEES POUR L'ENTRETIEN ROUTIER

A. REORGANISATION DE L'ENTRETIEN ROUTIER

Compte tenu de l'importance particulière que revêt l'impact de la programmation sur la réussite de la réorganisation de l'entretien routier, le Gouvernement veillera à :

- la mobilisation des ressources propres nécessaires au financement du Service des Données Routières
- l'équipement adéquat du Service des Données Routières pour permettre d'assurer la collecte et l'analyse des données en vue de la production de programmes rationnels d'entretien routiers.
- la formation continue du personnel du Service des Données Routières.

Pour faciliter l'émergence d'entreprises de travaux, améliorer la qualité de l'entretien et réduire les délais de traitement des dossiers de passation des marchés, le Gouvernement prendra les mesures suivantes :

- achever l'étude de création de l'AGEROUTE centrée sur les aspects institutionnels, l'organisation et le fonctionnement de la future Agence au cours du premier semestre 2004.
- accomplir les formalités en vue du démarrage effectif de l'AGEROUTE au cours du deuxième semestre 2004.
- assurer l'audit technique et environnemental des travaux routiers.

B. AMELIORATION DU RECOUVREMENT DES CHARGES D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Le Gouvernement prendra les dispositions en vue :

- du recouvrement effectif de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers à partir de janvier 2004
- de la réalisation d'une étude sur le péage/pesage en vue de permettre le démarrage effectif de la perception en 2005.

Le Gouvernement prendra les dispositions pour assurer l'augmentation progressive des ressources de l'Autorité Routière. Cette augmentation qui tiendra compte des engagements souscrits par le Gouvernement dans le document Cadre de Coopération stratégique signé avec l'Union Européenne dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention de Cotonou (UE-ACP) est modulée comme suit : 5,6 milliards

de FCFA en 2003 ; 7,45 milliards de FCFA en 2004 ; 9,3 milliards de FCFA en 2005 ; 11,5 milliards de FCFA en 2006 et 13 milliards de FCFA en 2007.

Le Gouvernement accordera une attention particulière à l'augmentation progressive des ressources propres de l'Autorité Routière.

VI ACTIONS ENVISAGEES POUR LA GESTION SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

Le Gouvernement mettra en œuvre les mesures recommandées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables environnementales et sociales des projets.

Aspects environnementaux

Infrastructures routières

Les dispositions seront prises en vue de mettre en œuvre à partir de 2004 les principales recommandations des études environnementales notamment :

les mesures liées à la période du chantier :

- les plantations d'arbres ;
- les consignes spécifiques à l'ouverture des carrières et fosses d'emprunt (modalités d'exploitation , consigne de remise en état des sites) et déviations.

les propositions de clauses environnementales à inclure dans les cahiers des charges ;

les mesures relatives à l'exploitation de la route :

- aménagement d'aire d'arrêt bitumée ou de surlargeurs dans les localités traversées en fonction de leur importance ;
- aménagement d'aire de stationnement à proximité des marchés.

Infrastructures ferroviaires

Le Gouvernement mettra en œuvre les recommandations de l'étude environnementale et sociale de l'axe Dakar-Bamako

Aspects sociaux

Dans le cadre de la prise en charge des impacts des travaux d'infrastructures sur les populations à déplacer le Gouvernement poursuivra ses efforts en vue :

- d'éviter la réinstallation forcée et l'acquisition de terres dans la mesure du possible ;
- de compenser les personnes déplacées

Toutefois, en cas de nécessité le Plan Cadre de Recasement et de Compensation des Populations sera d'application.

VII ACTIONS ENVISAGEES POUR LE DEVELOPPEMENT DES CAPACITES

Le Gouvernement poursuivra les actions dans le cadre du développement des capacités locales de gestion notamment dans les domaines suivants :

- le management de l'entretien routier,
- la gestion des entreprises de transports,
- la gestion des aspects environnementaux des projets,
- le renforcement des capacités des Petites et Moyennes entreprises de travaux et les Bureaux d'études locaux ;

le Gouvernement accordera une attention particulière au développement des capacités (formation et équipement) des nouvelles structures créées ou en cours de création pour consolider les acquis, dans le cadre de la réforme de l'entretien routier :

- Direction Nationale des Routes
- Service des Données Routières
- Autorité Routière
- Agence d'Exécution des Travaux Routiers (AGEROUTE)

VIII ACTIONS ENVISAGEES DANS LE CADRE DU TRANSPORT ET VIH-SIDA

Les transports et les chantiers de travaux constituant par excellence de puissants vecteurs dans la transmission du SIDA, le Gouvernement veillera à l'application des recommandations de l'étude sur le Transport/ SIDA notamment à travers :

- la sensibilisation (i) des travailleurs migrants des chantiers, (ii) des usagers et du personnel de conduite des moyens de transports (iii) ainsi que les riverains des chantiers (axes routiers et voies ferroviaires) du Projet;
- l'inclusion de clauses relatives à la prévention contre le VIH/SIDA dans les marchés de travaux routiers et ferroviaires.

IX PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DU PROJET D'AMELIORATION DES CORRIDORS DE TRANSPORTS

9.1 Programme d'investissements routiers

Le Gouvernement envisage de réaliser en collaboration avec les partenaires financiers un important programme d'investissements routiers.

Ces programmes s'inscrivent dans les budgets programmes annuels et les programmes triennaux qui englobent les dépenses d'investissements et de fonctionnement. Ces budgets-programmes définissent les objectifs que le secteur s'assigne, les résultats attendus et les indicateurs de performance.

Le Gouvernement envisage de compléter cette démarche par l'établissement de cadres de dépenses à moyen terme (CDMT) relatifs au secteur des transports en 2004 après les secteurs de la santé et de l'éducation en 2003.

Le CDMT développera le concept de budget-programme avec les objectifs suivants :

- assurer la cohérence avec le Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté ;
- assurer la cohérence avec le cadre macro-économique ;
- établir le lien entre les ressources allouées au secteur et les dépenses nécessaires pour atteindre les objectifs que le secteur s'est fixé en veillant à ce que le programme de dépenses dans le secteur inclut l'ensemble des dépenses nécessaires et les ressources budgétisées pour les dépenses récurrentes soient celles nécessaires pour mettre en œuvre les programmes et non basées seulement sur les dépenses des années précédentes.

Ces programmes portent sur les investissements suivants :

Les travaux d'entretien périodique de la route **Bamako-Bougouni** : la route Bamako-Bougouni a été construite entre 1988 et 1990 dans le cadre du 5^{ème} Projet Routier du Mali grâce à un financement de la Banque Mondiale et de la Banque Africaine de Développement. Cette route représente un tronçon de la Route Nationale n°7 (RN 7) et relie Bamako, la capitale du pays au port d'Abidjan et constitue le plus important axe routier du Mali qui a drainé en 1999 en raison de sa position particulière environ 70% du trafic routier international. Le coût des travaux est estimé à environ 11 milliards de FCFA.

Les travaux d'entretien périodique de la route **Sévaré-Gao** : La route Sévaré-Gao a été construite entre 1979-1986 avec l'aide de la coopération allemande d'une part et les fonds d'institutions de financement arabes d'autre part. Elle est un tronçon de la Route Nationale n°16 (RN 16) qui est la seule voie revêtue qui relie Bamako, la capitale, au Nord du pays et permet ainsi les échanges commerciaux entre ces deux pôles de développement en même temps qu'elle assure la mobilité des populations des régions du Nord et le transport de leurs productions vers le Sud. Le coût des travaux est estimé à environ 26 milliards de FCFA.

L'étude finale des travaux de la route Sévaré-GAO propose deux stratégies : une stratégie d'aménagement immédiat et une stratégie d'aménagement échelonné. Compte tenu de la différence entre les deux stratégies concernant la nécessité de mobiliser début 2004 les fonds et du fait que 60% de la route est en bon état d'après les relevés visuels et les analyses de la structure en place, la stratégie d'aménagement échelonné a été préférée, soit :

- un entretien lourd sur 40% de la route ;
- un entretien superficiel sur le reste qui sera repris dans le cadre du PSTII ;

Les travaux d'entretien périodique de la route **Bougouni-Sikasso**. Cette route se situe dans le prolongement de la route Bamako-Bougouni vers la frontière de la Côte

d'Ivoire et la frontière du Burkina-Faso. Le financement des travaux sera assuré par le FAD et la BOAD pour un montant de 15 milliards de FCFA.

Les travaux de réhabilitation des routes de Didiéni-Diéma, Diéma-Nioro, Kati-Kita et Gao-Ansongo-frontière du Niger sur financement de l'Union Européenne, dans le cadre du 9^{ème} FED pour un coût estimé à 68 milliards de CFA.

Le Gouvernement compte organiser une réunion des bailleurs de fonds au premier semestre 2004 en vue de leur présenter sa politique dans le secteur des transports (lettre de politique), et leur soumettre les fiches de projets pour le financement :

- des travaux d'entretien périodique de la route Sévaré-Gao ;
- des travaux de 607 km de pistes rurales ;
- des travaux de construction pour le désenclavement de certaines localités riveraines du rail complètement assujetties aux dessertes ferroviaires;
- des besoins d'entretien routier définis dans l'étude réalisée à cet effet pour les trois années à venir ;

9.2 Programme d'investissements de la concession de l'activité ferroviaire

Il a été élaboré un programme d'investissements regroupant (i) les investissements prévus par le concessionnaire pour un montant d'environ 30 milliards de FCFA, et (ii) celui prévu par le Gouvernement du Mali pour un montant de 20,8 milliards de FCFA

Ces investissements concernent essentiellement :

- - l'acquisition du matériel roulant ;
- - la réalisation de travaux d'infrastructures ;
- - la rénovation du réseau de télécommunication ;
- - le renforcement des installations destinées à l'entretien du matériel.

Ce programme d'investissements qui sera financé, soit à partir des prêts des Etats à rétrocéder au concessionnaire, soit par autofinancement du concessionnaire, ou par prêts mobilisés directement par le concessionnaire sans garantie de l'Etat permettra, d'améliorer les performances techniques sur l'axe Bamako-Dakar.

Les fiches de projet ont été présentées à une première réunion des bailleurs de fonds tenue fin juin les 26 et 27 juin 2003 à Paris.

Le Gouvernement du Mali a introduit des requêtes auprès d'organismes pour le financement de certains investissements (achat de matériels voyageurs).

Le concessionnaire a participé à une réunion des bailleurs de fonds en octobre 2003.

9.3 Programme d'investissements de la concession des Aéroports du Mali

Le programme d'investissements de la concession a été adopté.

X INDICATEURS DE PERFORMANCE DU PROJET

Les indicateurs de performance retenus pendant la préparation du projet sont les suivants :

Entretien routier

- augmenter les ressources propres de l'Autorité Routière dans le budget de l'entretien routier à raison de 10% par an avec l'objectif d'atteindre 40% à l'horizon 2007.

Achèvement des travaux d'entretien périodique et de bitumage des voies d'accès aux ports de Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan et Tema et de la liaison Bamako-Gao-Niamey d'autre part. (1569 km)

Transports routiers

Traitement des statistiques d'accidents de la route : fourniture des procès verbaux d'accidents par 100 % des Commissariats de police en 2008 contre 20% en 2003

Sécurité routière

Charge à l'essieu

11 t, 5

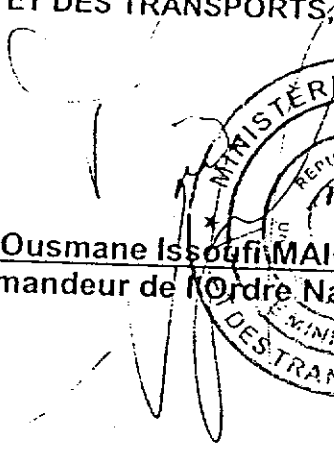
Nombre de barrages routiers : réduction du nombre de barrages routiers à 2 postes de contrôle par axe routier (entrée et destination) les postes intermédiaires seront réduits aux contrôles de conformité.

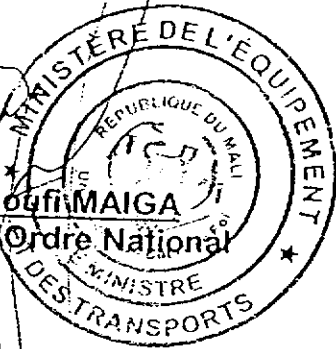
Pour la voie ferrée :

- Part de marché du chemin de fer dans le transport international marchandises du Mali 25% à l'horizon 2008.
- Nombre de déraillements : réduction du nombre déraillements de 70% en 2008. Le nombre de déraillements était de 60 en 2002.

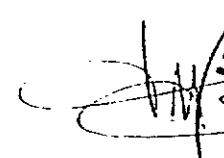
Bamako, le 11 février 2004

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS,


Ousmane Issoufi MAIGA
Commandeur de l'Ordre National



LE MINISTRE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES,


Bassary TOBRE
Commandeur de l'Ordre National



TEXTES GENERAUX

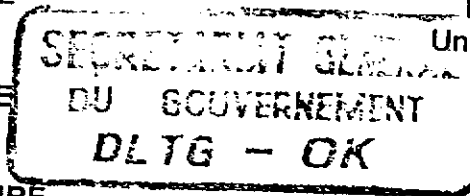
MINISTERE DE L'INDUSTRIE
ET DU COMMERCE

MINISTERE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi.



11/05
11/05

0287 - 11

ARRETE INTERMINISTERIEL N° 06-...../MIC-MEF-MA-MET

Portant Conditions Spécifiques d'Organisation de la
Profession d'Exportateur de Fruits et Légumes

LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE ;
LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES ;
LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE ;
LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS ;

- Vu la Constitution ;
- Vu l'Ordonnance n° 70-6/CMLN du 27 février 1970, portant adoption du Code Général des Impôts et ses Textes modificatifs subséquents ;
- Vu la Loi n° 92-002 du 27 août 1992, portant Code de Commerce en République du Mali, modifiée par la Loi n° 01-042 du 07 juin 2001 ;
- Vu la Loi n° 01-075 du 18 juillet 2001 portant Code des Douanes ;
- Vu le Décret n° 00-505/P-RM du 16 octobre 2000, portant réglementation du Commerce Extérieur ;
- Vu la Loi n° 02-013 du 03 juin 2002, instituant le Contrôle Phytosanitaire en République du Mali ;
- Vu l'Arrêté n° 04-0840/MET-SG du 08 avril 2004, portant réglementation du Transport Aérien des Marchandises dangereuses ;
- Vu le Décret n° 04-141//P-RM du 02 mai 2004, portant nomination des membres du Gouvernement, modifié par le Décret n° 05-281/P-RM du 20 juin 2005.

ARRETENT

Article 1^{er} : Est habilitée à exercer la profession d'exportateur de fruits et légumes toute personne physique ou morale satisfaisant aux conditions générales édictées par le Code du Commerce et remplissant les conditions définies ci-dessous :

- être inscrite au Registre du Commerce et du Crédit Mobilier ;
- être titulaire d'une Patente Export en cours de validité ;
- avoir un Numéro d'Identification Fiscale (NIF) ;
- avoir fait Mention Spéciale de l'activité d'Exportation de Fruits et Légumes dans le Registre du Commerce et du Crédit Mobilier.

Article 2 : Outre, le respect des procédures d'exportation des marchandises prescrites par la réglementation en vigueur, l'exportateur des fruits et légumes est tenu de lever une Intention d'Exportation auprès de la Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence ou auprès de ses Directions Régionales et Subrégionales.

Article 3 : La recevabilité de la déclaration en douane est soumise aux dispositions en vigueur et conditionnée à la présentation :

- d'un Certificat de Contrôle Phytosanitaire délivré par l'Organisme compétent ;
- d'un Certificat d'Origine délivré par l'Organisme compétent reconnu par les Autorités du Pays destinataire ;
- d'un Certificat de Conformité au Cahier des Charges relatif au produit concerné, délivré par un Organisme d'agrément habilité à cet effet ;
- du paiement de toutes les Taxes et Redevances en vigueur.

Article 4 : Les Cahiers des Charges seront annexés au présent Arrêté.

Article 5 : La non observation des dispositions du présent Arrêté expose le contrevenant à la suspension de ses opérations d'exportation de fruits et légumes.



Article 6 : Le présent Arrêté abroge toutes dispositions antérieures contraires notamment l'Arrêté Interministériel n° 95-440/MFC-MDRE-MTPT du 07 mars 1995 portant organisation de la profession d'exportateur de fruits et légumes.

Article 7 : Le Directeur National du Commerce et de la Concurrence, le Directeur Général des Douanes, le Directeur Général des Impôts, le Directeur National de l'Agriculture, le Directeur National des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux, le Directeur National de l'Aéronautique Civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent Arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera./.

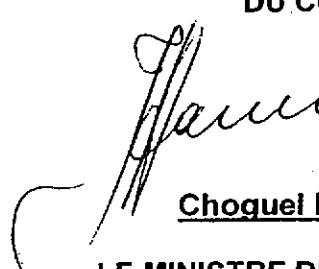
14 FEV. 2006

Bamako, le

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES


Abou Bakar TRAORE



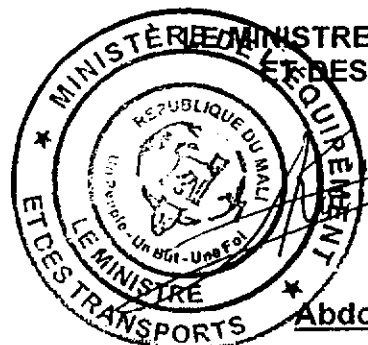
LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE ET
DU COMMERCE


Choquel Kokalla MAIGA


LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE


SEYDOU TRAORE


LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS


Abdoulaye KOÏTA


Ampliations :

- Original	1
- PRM-AN-CS-CESC-SGG-CC-VG	7
- Prim. Tous Ministères	28
- DNCC-DGD-DGI-DNA-DNTTMF-DNAC	6
- Gouvernorats	9
- Trib. de Cce Bamako	1
- CCIM	1
- Archives	1
- J.O	1

**EXPORTATIONS DES MANGUES MALIENNES
CAHIER DES CHARGES**

JUIN 2005

Introduction

Le Mali, pays sahélien et enclavé, dispose d'un potentiel important de mangues. Selon différentes sources, la production annuelle est estimée à plusieurs centaines de milliers de tonnes (plus de 300 000 t). Cependant, ce potentiel reste mal exploité pour diverses raisons : mauvaise organisation de la filière, enclavement du pays, manque d'infrastructures (routes, stations de conditionnement, etc.) et de logistiques, non application et inadaptation des textes réglementaires. De ce fait, l'origine Mali a perdu une part importante des marchés qui sont devenus de plus en plus exigeants.

Fort de cette situation, un Comité a été mis en place par les professionnels, les services publics et les organismes d'appui impliqués dans la filière, pour élaborer ce présent cahier des charges. Un autre comité a été initié pour la relecture de l'arrêté interministériel 95-440/MFC-MDRE-MTPT qui réglemente l'exercice de la profession d'exportation des fruits et légumes.

Le présent cahier des charges s'inspire des documents suivants : Norme CEE/ONU, Cahier des Charges qualité Mangue d'Exportation du Sénégal, Cahiers des Charges relatifs aux contrôles de qualité des mangues à l'exportation initié par l'Organisation Centrale des Producteurs-Exportateurs d'Ananas, de Bananes et de Mangues de Côte d'Ivoire, le guide des Bonnes Pratiques Hygiéniques, Référentiel Paysan Fruits et Légumes du Sénégal.

Le cahier des charges s'articule autour des éléments suivants :

- conditions d'exportation,
- critères de qualité des fruits et des emballages, et
- indicateurs de contrôle.

I. Conditions d'exportation

Cette section couvre les exigences minimales auxquelles doit se soumettre toute structure envisageant les exportations de mangue par voie aérienne ou maritime. Ces exigences prennent en compte les normes européennes, notamment :

- le Règlement CE 178/2002 relatif à l'obligation de traçabilité pour tout produit alimentaire ;
- le Règlement CE 852/2002 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires ; et
- la Directive FAO 2004/102 relative à l'identification des palettes à l'import.

Ces normes imposent aux professionnels de la filière des conditions hygiéniques acceptables pour l'exercice de l'activité et un équipement minimal indispensable à l'obtention de la qualité exigée par le cahier des charges.

1. **Bâtiment** : La station de conditionnement doit être à distance de toute source de contamination. Les dimensions des locaux sont définies en fonction des ambitions d'exportation. Les locaux doivent être bien aérés et suffisamment éclairés. Les murs, les toitures et les sols doivent être étanches, propres et faciles à nettoyer.
2. **Autres installations** : Toute station de conditionnement doit disposer d'une source d'eau potable, d'un local de stockage et de sanitaires à proximité. Ces sanitaires

doivent permettre au moins un lavage adéquat des mains pour les agents de conditionnement.

3. **Equipements de conditionnement** : Le besoin en équipements de conditionnement est lié aux objectifs d'exportation fixés. Il est fortement conseillé pour toute société faisant des expéditions maritimes d'utiliser une chaîne de conditionnement d'une capacité minimale de 20 tonnes par jour, de disposer d'une chambre de pré-cooling et d'une chambre froide. Pour les expéditions par voie aérienne, la chaîne de conditionnement pourrait être mécanisée. Cependant, il est indispensable qu'elle respecte obligatoirement le principe de la marche en avant. Ce principe spécifie que le produit propre ne doit jamais croiser le produit brut ou souillé.
4. **Equipements de pesée** : Chaque société d'exportation doit disposer d'au moins un instrument de pesée étalonné sensible aux grammes.
5. **Système de traçabilité** : Toute société d'exportation doit pouvoir justifier à tout moment de la fonctionnalité de son système de traçabilité. Les sociétés d'exportation doivent obligatoirement adopter le système national harmonisé de codification afin de faciliter la lecture du code sur les différents marchés.
6. **Manuel qualité** : il est fortement recommandé pour toute société d'exportation d'élaborer un manuel qualité s'inspirant des réalités de l'entreprise. Ce manuel doit proposer une organisation du travail allant dans le sens des objectifs "qualité" retenus. (voir annexe)

Le respect de ces conditions entraîne la délivrance d'un agrément annuel pour la station par un comité mixte composé de l'Etat, des professionnels et une tierce partie.

II. Critères de qualité de la mangue

2.1 Mangues expédiées par voie aérienne

Définition : Seules les mangues de Catégorie extra définies comme des mangues présentant moins de 5% de défauts tolérés doivent être exportées par avion vers l'Europe. Les mangues de catégorie I pourraient être exportées vers d'autres destinations.

2.1.1 Critères de qualité

2.1.1.1 Maturité

Les fruits doivent présenter un stade de maturité suffisant pouvant permettre une évolution rapide de la maturité et l'apparition de la coloration jaune sur la peau du fruit au lieu d'expédition (fruits décollés).

Au départ, la coloration de la pulpe doit être jaune orangé ou jaune clair selon la variété (voir coupe transversale du fruit).

Les fruits ne présentant pas un stade de maturité suffisant (coloration jaune clair de la pulpe) devront être stockés avant l'expédition (3 à 4 jours avant expédition).

Dans tous les cas, un délai minimum de trois jours est de rigueur entre la récolte et l'expédition par avion.

2.1.1.2 Coloration

La coloration des fruits avion est caractérisée par :

- le pourcentage de coloration sur les fruits
- le pourcentage de fruits colorés dans le carton

Surface du fruit

Au minimum 50% de coloration sur la surface du fruit.

Nombre de fruits colorés dans le carton

Cent pour cent (100%) de fruits colorés dans un carton. Tous les fruits dans un carton doivent avoir une coloration homogène.

La coloration des fruits dans le carton doit être mise en avant (tourner les fruits dans le sens de la coloration).

Toutefois, la profession peut convenir de l'exportation de variété non colorée pour les marchés niches.

2.1.1.3 Autres critères de qualité

Les fruits ne doivent pas présenter les défauts suivants :

DEFAUTS NATURELS*	DEFAUTS DUS AUX MANIPULATIONS	MALADIES	PROBLEMES PHYTOSANITAIRES
<ul style="list-style-type: none"> - Grattages sur arbres ; - Taches naturelles ; - Coup de soleil ; - Malformation 	<ul style="list-style-type: none"> - Fruits immatures ou mous ; - Brûlures de sève ; - Chocs ; - Grattages ; - Blessures ; - Pédoncule > à 1 cm ou arraché ; - Coufures de sève ; - Fruits sales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Taches noires ; - Nez mou - Pourriture pédonculaire ; - Anthracnose 	<ul style="list-style-type: none"> - Mouche du fruit (tolérance 0) - Charançon du noyau (tolérance 0) - Piqûres d'insectes - Trace de cochenille

*les défauts naturels doivent être quantifiés : les fruits à écarter ou à expédier par avion dépendent de la grosseur du défaut.

Pour un échantillon contrôlé, le seuil de tolérance des défauts admis est le suivant :

- Défauts naturels : 5%
- Défauts dus aux manipulations : 5%
- Défauts dus aux maladies : 0%
- Problèmes phytosanitaires : 0%

2.1.1.4 Calibrage

Les gros calibres sont privilégiés. Au Mali, les calibres 7 / 8 / 9 pour les cartons de 4 kg et les calibres 9 / 10 / 12 pour les cartons de 6 kg peuvent être considérés comme gros.

Les calibrages des cartons de 6 kg s'effectuent de la manière suivante :

CALIBRE	FOURCHETTE DE POIDS (en grammes)
14	450 - 500
12	501 - 550
10	551 - 650
9	651 - 750
8	751 - 850

Les calibrages des cartons de 4 kg s'effectuent de la manière suivante :

CALIBRE	FOURCHETTE DE POIDS (en grammes)
14	300 - 350
12	351 - 400
10	401 - 450
9	451 - 500
8	501 - 600
7	601 - 650
6	701 - 750

La présentation des fruits doit être homogène et répondre aux positions suivantes selon le calibre pour des cartons de 6 kg.

CALIBRE	NOMBRE FRUITS CÔTE	NOMBRE FRUITS MILIEU	NOMBRE FRUITS CÔTE
8	3	2	3
9	3	3	3
10	3	4	3
12	4	4	4
14	5	4	5

La présentation des fruits doit être homogène et répondre aux positions suivantes selon le calibre pour des cartons de 4 kg.

CALIBRE	NOMBRE FRUITS CÔTE	NOMBRE FRUITS MILIEU	NOMBRE FRUITS CÔTE
6	2	2	2
7	2	3	2
8	3	3	2
9	3	3	3
10	2	6	2
12	3	6	3
14	4	6	4

La lecture du nombre de fruits se fait dans le sens de la longueur du carton.

2.1.2 Emballage et palettisation

2.1.2.1 Cartons

Type de cartons

Les cartons de 4 kg, 5kg et 6 kg sont les plus utilisés, mais les cartons de 6 kg sont à privilégier pour différencier les deux types d'expédition avion / bateau.

Les dimensions du carton de 6 kg sont les suivantes : 29,5 / 39,5 / 11 cm ou 12 cm
 Les dimensions du carton de 5 kg sont les suivantes : 28,5 / 38 / 11 cm ou 12 cm
 Les dimensions du carton de 4 kg sont les suivantes : 30 / 32,5 / 10,5 cm ou 12 cm

Inscriptions réglementaires sur le carton

Les inscriptions suivantes sont obligatoires :

- Origine « Mangues du Mali » et logo
- Calibre
- Variété
- Catégorie
- Expéditeur
- Tare
- Poids net du carton
- Inscription « par avion »
- Inscription code de traçabilité

2.1.2.2 Conditionnement (papillote, sticker, etc.)

Les papillotes et les stickers sont obligatoires.

2.1.2.3 Palettes

L'usage des palettes en bois est fortement recommandé.

2.1.2.3.1 Nature

Les palettes doivent être obligatoirement traitées selon les normes internationales.

Les dimensions autorisées sont:

- 1 m / 1,20 m
- 1 m / 1 m

2.1.2.3.2 Palettisation

La palettisation se fait soit à la station de conditionnement soit à l'aéroport.

Socle

Le socle de la palette utilisée doit être solide pour permettre les nombreuses manipulations.

La hauteur de la palette est variable selon le type d'avion affrété par la compagnie aérienne.

Cerclage de la palette

La palette doit comprendre au moins 3 liens positionnés toutes les quatre rangées de cartons.

La dimension des liens doit être comprise entre 12 et 16 mm.

Cornières

Seules les cornières en cartons sont autorisées. Elles doivent être pointées sur le socle de la palette.

Étiquetage de la palette

L'étiquetage des palettes est obligatoire. Un modèle unique d'étiquette doit être utilisé avec pour inscriptions obligatoires les éléments suivants :

- Origine « Mangues du Mali »
- Variété
- Calibre
- Marque
- Expéditeur
- Destinataire
- Nombre de cartons
- Numéro de palette

Le format A 4 est préconisé pour les étiquettes qui doivent être collées sur les 4 côtés en haut à gauche de la palette.

Réglementation des palettes mixtes

- Palettes mixtes en variété sont interdites.
- Limitation des palettes mixtes en calibre (maximum 2 calibres différents sur une même palette).

2.2 Mangues expédiées par voie maritime

Deux aspects sont pris en compte : la qualité des fruits et la palettisation.

Deux catégories sont autorisées pour l'exportation par bateau :

- la catégorie I avec 10% de défauts tolérés (voir section critères de qualité des fruits)
- la catégorie II avec 15% de défauts tolérés

Seule la Catégorie I est autorisée pour les marchés exigeants tels que l'Europe et les Etats Unis. La Catégorie II est autorisée pour les marchés hors Europe.

2.2.1 Critères de qualité

2.2.1.1 La maturité

Evaluation de la maturité

- La maturité se mesure par la coupe transversale du fruit.
- La coloration jaune clair doit s'étendre sur 50% de la pulpe du noyau vers la peau.

Délais de mise à froid

Un délai maximum de 24 heures est de rigueur entre la récolte et la mise à froid.

2.2.1.2 Coloration

Plusieurs aspects sont à considérer :

Surface du fruit

La coloration rouge doit s'étendre sur au moins 30% de la surface des fruits

Nombre de fruits colorés dans le carton

Quarante pour cent (40%) des fruits doivent être colorés à plus de 30%.

Nombre de fruits non colorés

CALIBRE	NOMBRE DE FRUITS COLORES A MOINS DE 30%
12	7
10	6
9	5
8	5
7	4
6	4
5	3

Disposition des fruits dans le carton

- La face colorée des fruits doit être visible c'est à dire non tournée vers le fond du carton.
- Les fruits les plus colorés doivent être positionnés au milieu du carton afin que la coloration puisse être valorisée.

- Les fruits verts autorisés doivent être positionnés sous le rebord des cartons. Aucun fruit vert ne doit se trouver au milieu du carton.

2.2.1.3 Autres critères

Les fruits ne doivent pas présenter les défauts suivants :

DEFAUTS AFFECTANT LA SURFACE DES FRUITS (tolérance 10%)	DEFAUTS AFFECTANT L'INTERIEUR DES FRUITS
Fruits sales	Mouche du fruits et charançon du noyau (TOLERANCE 0)
Brûlures de sève	Chocs et blessures (tolérance 5%)
Coulures de sève	Pédoncule arraché (tolérance 5%)
Taches noires	Nez mou (tolérance 0)
Traces de piqûres (fourmis, cochenilles) supérieures à 5 cm ²	Anthracnose (tolérance 0)
Fruits présentant des grattages naturels supérieurs à 5 cm ²	Pourriture pédonculaire (tolérance 0)
Coup de soleil	Fruits immatures ou Fruits mous et en surmaturité (tolérance 0)
Malformation	
Pédoncule supérieur à 1 cm	
Fruits avec deux défauts dont 1 ne permet pas sa mise à l'écart	

**les défauts naturels doivent être quantifiés : les fruits à écarter ou à expédier par avion dépendent de la grosseur du défaut.*

2.2.1.4 Calibre

Les cartons doivent contenir au moins 4 200 grammes net de fruits à l'emballage (hors tare) pour éviter la perte de poids lors du transport (jusqu'à 5%) et répondre à la fourchette de poids suivants :

CALIBRE	FOURCHETTE DE POIDS (en grammes)
14	300 - 350
12	351 - 400
10	401 - 450
9	451 - 500
8	501 - 600
7	601 - 650
6	651 - 700

Tous les cartons doivent être pesés afin de vérifier le respect du poids autorisé.

2.2.2 Emballage et palettisation

2.2.1.1 Cartons

Type de cartons

Seuls les cartons de 4 kg sont autorisés pour les expéditions par bateau.

Les cartons ouverts (type plateau ou fruitbox) avec une bonne ventilation sont préconisés.

Les deux types de cartons couramment utilisés au Mali ont les dimensions extérieures suivantes :

27 / 34 / 10,5 cm ou 12 cm pour le type Plateau
30 / 32,5 / 10,5 cm ou 12 cm pour le type Fruitbox autobloquant

Inscriptions réglementaires sur le carton

Les inscriptions suivantes sont obligatoires :

- Origine « Mangues du Mali » avec logo
- Calibre
- Variété
- Catégorie I
- Expéditeur
- Tare
- Poids net du carton
- Code de traçabilité

Mise en carton

La mise en carton doit être homogène et respecter des positions selon le calibre et le type de carton. Pour des cartons de 4 kg de type fruitbox, les positions sont :

CALIBRE	NOMBRE CÔTE	FRUITS	NOMBRE MILIEU	FRUITS	NOMBRE CÔTE	FRUITS
6	2		2		2	
7	2		3		2	
8	3		3		2	
9	3		3		3	
10	2		6		2	
12	3		6		3	

2.2.2.2 Conditionnement (sticker, etc.)

Le stickage des fruits est recommandé avec pour inscription obligatoire l'origine et la variété.

2.2.2.3 Palettes

L'usage des palettes est obligatoire.

2.2.2.3.1 Nature

Les palettes en bois doivent être obligatoirement traitées selon les normes internationales. Après ce traitement un sceau est apposé sur la palette pour en assurer la traçabilité.

Les dimensions autorisées sont :

Longueur	110 cm	100 cm	120 cm
Largeur	70 cm	80 cm	100 cm
Hauteur	210/230 cm	210/230 cm	210 cm

2.2.2.3.2 Palettisation

La palettisation se fait à la station de conditionnement ou au centre de palettisation.

Socle

Le socle de palette utilisée doit être solide pour permettre les nombreuses manipulations.

La hauteur de la palette est variable selon le type de container.

Cerclage de la palette

La palette doit comprendre au moins 5 liens positionnés toutes les quatre rangées de cartons.

La dimension des liens doit être comprise entre 12 et 16 mm.

Cornières

Les cornières en cartons sont préconisées pour un socle de palette en bois. Elles doivent être pointées sur le socle de la palette.

Etiquetage de la palette

L'étiquetage des palettes est obligatoire. Un modèle unique d'étiquette doit être utilisé avec pour inscriptions obligatoires :

- Origine «Mangues du Mali » et logo
- Variété
- Calibre
- Marque
- Expéditeur
- Destinataire
- Nombre de cartons
- Numéro de palette

Le format A4 est préconisé pour les étiquettes qui doivent être collées sur les 4 côtés en haut à gauche de la palette.

Réglementation des palettes mixtes

- Palettes mixtes en variété sont interdites
- Limitation des palettes mixtes en calibre (maximum 3 calibres différents sur une même palette)
- Limitation du nombre de palettes mixtes : 2 palettes maximum sur un lot de 10 palettes.

III. Indicateurs de contrôle

Les conditions de contrôle se font en fonction du mode de transport de la mangue à destination de l'étranger.

3.1 Manques expédiées par voie aérienne

Le contrôle de qualité s'effectue à l'aéroport avant l'embarquement. Le contrôle porte sur la qualité des fruits et l'emballage.

3.1.1 Echantillonnage

Pour un lot contenant :

- Moins de 100 cartons, échantillon = 5 cartons
- 101 à 300 cartons, échantillon = 7 cartons
- 301 à 500 cartons, échantillon = 9 cartons
- 501 à 1000 cartons, échantillon = 10 cartons
- Plus de 1000 cartons, échantillon = 15 cartons

3.1.2 Seuil de tolérance

Seules les mangues de catégorie extra, c'est-à-dire moins de 5% de défauts, sont exportées par voie aérienne.

Dans le cas d'un contrôle positif, il est délivré un certificat favorable pour l'exportation. Dans le cas d'un contrôle négatif, l'exportateur est tenu d'adapter le lot aux exigences qualitatives.

Un même lot refusé d'un premier contrôle ne peut être représenté qu'une deuxième fois.

3.2 Manques expédiées par voie maritime

Le contrôle de qualité s'effectue dans la station de conditionnement juste avant l'empotage. Le contrôle porte sur la qualité des fruits, l'emballage et la palettisation.

3.2.1 Echantillonnage

Un lot est constitué d'un ensemble de 12 palettes maximum homogènes en variétés, de même origine (c'est-à-dire de la même station) et identifiée.

Dans chaque lot, quatre palettes sont prélevées au hasard. Dans chaque palette, quatre cartons sont prélevés et cinq fruits par carton sont minutieusement contrôlés.

Dans le cas d'un contrôle positif sur l'échantillon de 4 cartons, le lot est déclaré agréé. Dans le cas d'un contrôle négatif sur l'échantillon de 4 cartons, la qualité du lot doit être adaptée aux normes exigées.

Un même lot refusé d'un premier contrôle ne peut être représenté qu'une deuxième fois.

3.2.2 Seuil de tolérance

Le contrôle s'effectue sur la base des exigences suivantes :

- Exportation de mangues vers l'Europe : Catégorie 1, c'est-à-dire 10% de défauts maximum tolérés.
- Exportation de mangue vers les marchés moins exigeants : Catégorie 2, c'est-à-dire 15% de défauts maximum tolérés.

UEMOA



**REGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA
RELATIF A L'HARMONISATION DES NORMES ET DES PROCEDURES
DU CONTROLE DU GABARIT, DU POIDS, ET DE LA CHARGE A
L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES
DANS LES ETATS MEMBRES DE L'UNION ECONOMIQUE ET
MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

**LE CONSEIL DES MINISTRES DE
L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

- Vu** Le Traité de l'UEMOA, notamment, en ses articles 4, 16, 20 25, 26, 42 à 45, 76 à 81 et 91 à 102 ;
- Vu** Le Protocole Additionnel n° II relatif aux Politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 6,7 et 8 ;
- Vu** Le Protocole Additionnel III du 19 décembre 2001 instituant les règles d'origine des produits de l'UEMOA ;
- Vu** l'Acte Additionnel n°04/98 du 30 décembre 1998 portant modification de l'article premier de l'acte additionnel n° 01/97 du 23 juin 1997, modifiant l'article 12 de l'acte additionnel n°04/96 du 10 mai 1996, portant adoption d'un régime tarifaire préférentiel transitoire des échanges au sein de l'UEMOA, et son mode de financement ;
- Vu** Le Règlement n° 09/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption du Code des Douanes de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) Livre I : cadres organisationnels, procédures et régimes douaniers, notamment en son article 118 ;
- Vu** La Décision n° 07/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001, portant adoption de la stratégie communautaire et d'un réseau d'infrastructures routières au sein de l'UEMOA ;
- Vu** La Décision n° 08/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les Etats membres de l'UEMOA ;
- Considérant** la Recommandation n° 04/97/CM du 21 juin 1997, relative à la mise en œuvre d'un programme d'actions communes dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA ;

- Considérant** La Convention AP/2/5/82 de la CEDEAO du 29 mai 1982 portant réglementation des transports routiers inter-Etats ;
- Considérant** La Résolution n° C/RES. 4/5/90 du Conseil des Ministres de la CEDEAO, du 27 mai 1990, relative à la charge à l'essieu ;
- Considérant** La Résolution C/RES 5/5/90 du Conseil des Ministres de la CEDEAO, du 27 mai 1990, relative à la mise en place de ponts bascules et/ou de peses essieux pour le contrôle des poids et charges à l'essieu des véhicules routiers ;
- Considérant** La Décision C/DEC 7/7/91 relative à la réglementation de la circulation routière sur la base de la charge à l'essieu de 11,5 tonnes pour la protection des infrastructures routières et des véhicules de transports routiers ;
- Considérant** L'Acte Uniforme OHADA du 22 mars 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route ;
- Soucieux** d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de l'Union ;
- Soucieux** de mieux préserver le patrimoine routier des Etats membres ;
- Désireux** d'harmoniser entre les Etats membres les normes et les procédures de contrôle en matière de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu ;
- Sur** proposition de la Commission de l'UEMOA ;
- Après** avis du Comité des Experts Statutaire en date du 03 décembre 2005

ARRETE LE REGLEMENT DONT LA TENEUR SUIT :

TITRE 1 : DEFINITIONS, OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

Article premier : Définitions

Article 1.1. : Définitions des véhicules

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Ensemble de véhicules**: véhicules liés constituant ensemble une unité de trafic
- **Remorque** : tout véhicule routier sans moteur et équipé d'un essieu avant orientable, destiné à être attelé à un véhicule à moteur, et qui, de par sa construction et son aménagement, est destiné au transport de marchandises ;
- **Semi-remorque** : tout véhicule routier sans moteur qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle que sa partie avant repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule, et qui, de par sa construction et son aménagement, est destiné au transport de marchandises. Ce véhicule remorqué n'est pas équipé d'essieu avant ;
- **Tracteur routier** : véhicule à moteur non porteur servant uniquement à tracter une semi-remorque ;

- **Train double** : ensemble de véhicules composé d'un véhicule articulé et d'une semi-remorque ;
- **Train routier** : ensemble de véhicules constitué d'un véhicule à moteur porteur auquel est attelé une semi-remorque ou une remorque ;
- **Véhicule à moteur ou véhicule motorisé ou véhicule automobile** : tout véhicule routier pourvu d'un moteur qui le propulse et lui permet de se mouvoir et de circuler sur la route par ses moyens propres
- **Véhicule articulé** : ensemble de véhicules constitué d'un tracteur routier et d'une semi-remorque ;
- **Véhicule lourd** : Tout véhicule routier ou ensemble de véhicules dont le poids total roulant autorisé excède 3,5 tonnes ;
- **Véhicule porteur** : Véhicule à moteur aménagé pour être chargé et transporter cette charge ;
- **véhicule de transport sous température dirigée** : tout véhicule dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 millimètres.

Article 1.2. : Définitions des essieux

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Entraxe d'essieux ou écartement d'essieux** : distance séparant les axes des essieux reliés à la même suspension
- **Essieu avant** : essieu monté à l'avant du véhicule. L'essieu avant peut être directeur ;
- **Essieu directeur** : essieu porteur d'un véhicule à moteur, dont les roues sont reliées à la direction du véhicule ;
- **Essieu moteur** : essieu porteur qui reçoit le mouvement de la transmission et le transmet aux roues motrices ;
- **Essieu porteur (d'un véhicule)**: ensemble de roues disposées symétriquement sur une même poutre dite poutre d'essieu, destiné à supporter une partie de la charge du véhicule ; un essieu porteur peut être moteur ou non moteur ;
- **Essieu simple ou essieu isolé** : train de roues comportant un essieu porteur unique ;
- **Essieu tandem ou tandem** : train de roues comportant un ensemble de deux essieux porteurs fixés à la même suspension ;
- **Essieu tridem ou tridem** : Train de roues comportant un ensemble de trois essieux porteurs écartés également et fixés à la même suspension ;
- **Roues jumelées** : roues montées par paire de chaque côté d'un essieu

Train de roues : ensemble comprenant les organes de suspension et les organes de l'essieu porteur ;

- **Tandem de type 1** : tandem avec entraxe inférieur à 1 mètre ;
- **Tandem de type 2** : tandem avec entraxe compris entre 1 et 1,3 mètres ;
- **Tandem de type 3** : tandem avec entraxe compris entre 1,3 et 1,8 mètres ;
- **Tandem de type 4** : tandem avec entraxe supérieur à 1,8 mètres ;
- **Tridem de type 1** : tridem avec entraxe inférieur à 1,3 mètres ;
- **Tridem de type 2** : tridem avec entraxe compris entre 1,3 et 1,4 mètres ;

Article 1.3. : Définitions des dimensions et des charges

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE)** : le poids maximal pour l'utilisation en trafic d'un essieu ou d'un groupe d'essieux chargé ;
- **Dimensions hors tout d'un véhicule** : dimensions toutes saillies comprises, chargement et accessoires inclus ;
- **Dimensions maximales autorisées** : les dimensions maximales pour l'utilisation d'un véhicule ;
- **Gabarit** : ensemble des trois dimensions, largeur, longueur et hauteur caractérisant la forme de l'ensemble lié et consolidé du véhicule et de son chargement, ou de l'ensemble de véhicules et de son chargement
- **Poids total autorisé en charge (PTAC)** : poids total maximal d'un véhicule chargé pour son utilisation sur la voie publique, déclaré admissible par l'autorité compétente ;
- **Poids total roulant autorisé (PTRA)** : poids total maximal d'un ensemble de véhicules pour son utilisation sur la voie publique, déclaré admissible par l'autorité compétente.

Article 1.4. : Autres définitions

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Conducteur du véhicule** : la personne qui conduit le véhicule au moment du contrôle du véhicule. Cette personne peut être l'exploitant lui-même, ou un employé de l'exploitant, ou encore toute autre personne offrant ses services à l'exploitant à titre onéreux ou à titre gracieux ;
- **Exploitant du Véhicule** : la personne physique ou morale qui utilise le véhicule pour effectuer un transport, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'autrui. Le véhicule appartient à l'exploitant ou est pris en location par l'exploitant.

Dans tout autre cas, l'exploitant est confondu avec le propriétaire du véhicule ; c'est le cas en particulier d'une situation où le véhicule est prêté ;

- **Lettre de Voiture** : écrit qui constate le contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur, au sens de l'Acte Uniforme de l'OHADA sus visé, relatif aux contrats de transport de marchandises par route. Le chargeur est défini aussi comme l'expéditeur de la marchandise ;
- **Moratoire** : Durée courant à partir de la mise en vigueur du présent Règlement, pendant laquelle aucune sanction pécuniaire n'est appliquée.
- **Opérateur du système de contrôle routier ou opérateur** : personne morale relevant d'un statut public ou d'un statut privé assurant la gestion et l'exploitation du système de contrôle routier du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules ;
- **Plateforme commune d'entrée-sortie terrestre** : Plateforme frontalière aménagée, abritant le poste de contrôle juxtaposé à la frontière et considérée comme la porte commune d'entrée et de sortie terrestres des deux pays frontaliers ;
- **Poste de contrôle juxtaposé à la frontière** : emplacement aménagé et équipé, situé près de la frontière, dans l'un ou l'autre des deux pays frontaliers, ou chevauchant la frontière, utilisé en commun par les services de contrôle aux frontières des deux pays frontaliers pour effectuer les opérations de contrôle frontalier, de sortie pour les un et d'entrée pour les autres ;
- **TRIE** : Transit Routier Inter-Etats ;

Article 2 : Objet et champ d'application

- a. Le présent Règlement porte sur l'harmonisation dans l'Union, des normes et du contrôle des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises.
- b. Le présent Règlement s'applique aux dimensions de gabarit, aux poids et à certaines autres caractéristiques, des véhicules lourds, spécifiés à l'Annexe du présent Règlement.
- c. Toutes les dimensions et tous les poids indiqués à l'Annexe mentionnée ci-dessus ont valeur de normes de circulation et concernent donc les conditions de charge et non les normes de construction du véhicule.
- d. Les véhicules lourds visés ci-dessus à l'alinéa a- ne concernent que les véhicules routiers de transport de marchandises. Les dimensions et poids des véhicules lourds de transport de voyageurs et leur contrôle feront l'objet d'un Règlement spécifique ultérieurement.
- e. Les dimensions ne se rapportant pas au gabarit du véhicule mais plutôt à la stabilité, la fatigue mécanique et la sécurité du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, feront également l'objet d'un Règlement spécifique ultérieurement.

Article 3 : Harmonisation des normes de limitation des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds, et du contrôle de leur respect.

Le présent Règlement vise l'harmonisation des normes de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises, des modalités et procédures de contrôle du respect de ces normes, ainsi que les sanctions pour infraction au respect desdites normes, suivant les dispositions des Articles 4 à 14 ci-après.

TITRE 2 : LIMITATIONS DES GABARITS, POIDS ET CHARGES A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 4 : Gabarit des véhicules lourds ; dimensions maximales autorisées

Les dimensions hors tout des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas excéder les limites de gabarit spécifiées à l'Annexe, partie intégrante du présent Règlement.

Article 5 : Limites des charges à l'essieu et des poids en charge des véhicules

Sauf le cas de transports exceptionnels ou « hors normes » visés à l'Article 7 du présent Règlement ainsi que des convois et transports militaires, la charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE), le poids total autorisé en charge (PTAC) et le poids total roulant autorisé (PTRA) des véhicules et ensembles des véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas dépasser les limites édictées à l'Annexe du présent Règlement.

Article 6 : Plaque de dimensions UEMOA et plaque de tare UEMOA

- a. Tout véhicule lourd immatriculé dans un Etat membre de l'UEMOA, circulant sur la voie publique, doit être équipé d'une plaque de dimensions et d'une plaque de tare rivetées dites respectivement « plaque de dimension UEMOA » et « plaque de tare UEMOA » affichant clairement, pour la première, les caractéristiques de dimensions du véhicule et, pour la seconde, le poids à vide (ou tare) et le poids total autorisé en charge (PTAC) du véhicule.

Cette disposition s'applique pour tout véhicule isolé comme pour chacun des véhicules composant un ensemble routier, véhicule à moteur, remorque et semi-remorque.

Le poids à vide d'un véhicule doit être établi, réservoirs de carburant pleins.

- b. L'application des dispositions de l'alinéa ci-dessus est précisée par voie de Règlement d'exécution de la Commission de l'UEMOA.

Article 7 : Transports exceptionnels

- a. Les transports exceptionnels effectués par des véhicules de plus de cinquante et une tonnes (51 tonnes) de Poids Total Roulant Autorisé ainsi que les transports « hors normes » devront faire l'objet, dans chaque Etat-membre, d'une autorisation de transport exceptionnel accordée par le Ministre en charge des transports, après

avis conforme du Ministre en charge des routes, conformément aux textes nationaux en vigueur.

- b. Tout véhicule concerné circulant sur le réseau routier doit être muni des dispositifs de sécurité. Nonobstant les autorisations dont ils sont munis pour les transports exceptionnels ou « hors normes », les bénéficiaires devront prendre les mesures complémentaires de sécurité adéquates telles que l'escorte et le gyrophare.
- c. Les règles relatives à ces transports seront définies par un Règlement spécifique ultérieur.

TITRE 3 : VERIFICATION ET CONTROLE DES GABARITS ET DES POIDS A LA RECEPTION TECHNIQUE, A L'IMMATRICULATION ET AU CONTROLE TECHNIQUE PERIODIQUE DES VEHICULES

Article 8 : Vérification à la réception technique et à l'immatriculation des véhicules

Article 8.1. : Vérification à la réception technique des véhicules

- a. Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd construit localement ou importé doit, avant sa mise en circulation, faire l'objet d'une réception administrative et technique par les services du Ministère en charge des transports routiers, ou sous leur autorité. Cette réception intervient avant d'autoriser le véhicule à circuler sur la voie publique et de procéder à son immatriculation administrative.
- b. Cette réception est destinée à vérifier et constater que le véhicule satisfait aux diverses prescriptions techniques édictées par la réglementation nationale et par les dispositions du présent Règlement.
- c. Un certificat de réception est délivré au véhicule lorsqu'il satisfait aux prescriptions visées à l'alinéa a- du présent article. Les plaques UEMOA visées à l'Article 6 sont alors établies et rivées au véhicule.
- d. Tout véhicule déjà immatriculé dans un Etat membre, ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception. Le propriétaire du véhicule doit demander cette nouvelle réception auprès des services du Ministère en charge des transports.

Article 8.2. : Vérification à l'immatriculation des véhicules

Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd ne peut être immatriculé et autorisé à circuler sur la voie publique que s'il est produit le certificat de réception visé à l'article 8-1 et que le véhicule est équipé des plaques UEMOA visées à l'article 6 ci-avant.

Article 9 : Contrôle technique périodique des véhicules

- a. Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd est soumis à un contrôle technique périodique. La périodicité de ce contrôle est au minimum de six (6) mois.
- b. Le contrôle technique périodique est réalisé par des centres de visite technique agréés par le Ministre en charge des transports routiers, et sous l'autorité des services du Ministre.

- c. Le cahier des charges de ce contrôle doit comprendre, outre les dispositions relevant de la réglementation nationale en matière d'administration du parc de véhicules routiers, des dispositions visant la vérification du respect des normes édictées aux Articles 4 et 5 du présent Règlement. Il est vérifié la conformité des documents administratifs du véhicule et des plaques UEMOA visées à l'Article 6 ci-dessus avec les caractéristiques techniques réelles du véhicule au moment du contrôle.

TITRE 4 : VERIFICATION DU GABARIT, DU POIDS ET DES CHARGES A L'ESSIEU AU LIEU DE CHARGEMENT A L'ORIGINE DU TRANSPORT

Article 10 : Lettre de voiture

- a. Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd assurant un transport d'un lot de marchandises d'un poids de sept (7) tonnes et plus, pour le compte d'un seul chargeur, doit être muni à son bord d'une lettre de voiture, telle que définie à l'Article 1 ci-dessus, mentionnant la nature des marchandises transportées et leur poids, ainsi que l'origine et la destination du ou des transports. Sont mentionnés également dans la lettre de voiture l'identification du véhicule, les noms et les adresses de l'exploitant du véhicule et du chargeur, ce dernier désignant la personne, physique ou morale, à laquelle l'exploitant du véhicule vend la prestation de transport.
- b. La lettre de voiture est signée par le chargeur et l'exploitant du véhicule ou leurs mandataires. Un exemplaire de la lettre est déposé auprès des services compétents du Ministère en charge des transports.
- c. Les carnets de formulaires numérotés de lettre de voiture sont émis par les services cités ci-dessus à l'alinéa b.

Article 11 : Obligation d'équipement en installations et matériels de vérification des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds au niveau des sources d'émission de trafic lourd, et obligation de vérification à l'origine du transport

- a. Les exploitants des plateformes de transit portuaires et aéroportuaires, des plateformes logistiques, des plateformes intermodales rail-route, des établissements d'entreposage et de stockage et des établissements industriels et/ou miniers, émettant en sortie un trafic routier annuel de marchandises par véhicules lourds, de plus de deux cent mille tonnes (200 000 tonnes) par an, sont tenus d'équiper leur plateforme ou établissement d'une installation dotée des ~~matériels spécialisés requis pour la vérification des gabarits, poids et charges à~~ l'essieu des véhicules lourds de transport marchandises chargeant à leur niveau.
- b. Les exploitants des plateformes et établissements visés à l'alinéa a- ci-dessus sont tenus de faire vérifier dans les installations visées à l'alinéa a- ci-dessus, par leurs services, ou par toute autre prestataire opérant au nom de leurs services, le respect des normes de limitation des dimensions de gabarit, poids et charge à l'essieu des véhicules lourds chargés dans l'enceinte de leur plateforme et/ou établissement. Ces services ou prestataires doivent délivrer un certificat de vérification.

- c. Ces vérifications sont faites pour le compte de l'exploitant du véhicule. Le certificat de vérification visé à l'alinéa b- ci-dessus est conservé à bord du véhicule pour être présenté à toute réquisition lors des contrôles sur la route.
- d. Le véhicule ne peut quitter l'enceinte de la plateforme ou de l'établissement visés à l'alinéa a- ci-dessus, avec son chargement, et prendre la route, que s'il est en conformité avec les normes de limitation édictées par le présent Règlement. L'empêchement de la sortie dans le cas de non-conformité, est de la responsabilité des exploitants des dites plateformes et établissement.
- e. Toute grande agglomération urbaine émettant en sortie un trafic routier annuel de marchandises par véhicules lourds, de plus de deux cent mille tonnes (200 000 tonnes), doit offrir la possibilité à tout transporteur par véhicule lourd de faire vérifier la conformité de son véhicule chargé, aux normes de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu. Cette offre est traduite par une installation technique adéquate opérée par ou pour le compte des services de l'administration des transports ou opérée par un exploitant privé agréé par l'administration des transports.

Article 12 : Responsabilité de l'exploitant du véhicule

L'exploitant du véhicule ou son mandataire s'assure aux lieux de chargement et point de départ de son véhicule, que ce véhicule est en règle par rapport aux normes de limitations des dimensions de gabarit, de poids et de charge à l'essieu. L'exploitant du véhicule est tenu responsable du non respect des normes sur la voie publique.

TITRE 5 : CONTROLE SUR ROUTE DU GABARIT, DU POIDS ET DES CHARGES A L'ESSIEU DU VEHICULE ; POSTES DE CONTROLE ROUTIER FIXES ET MOBILES

Article 13 : Contrôle sur route

Article 13.1. : Système de postes fixes de contrôle sur route

- a. Chaque Etat membre doit mettre en place un système de postes fixes de contrôle sur route des véhicules routiers lourds, couvrant le réseau routier communautaire, à des fins de contrôle du respect des normes fixées par le présent Règlement telles qu'elles sont édictées par les dispositions des Articles 4 et 5 ci-dessus.
- b. Chaque poste fixe de contrôle est équipé d'un mécanisme de pesage des véhicules pour le contrôle de la charge à l'essieu et du poids total du véhicule, et d'un dispositif de mesure du gabarit. Les postes fixes localisés au niveau d'un cordon douanier sont équipés d'un scanner à des fins de contrôle douanier et de sûreté. Les postes fixes doivent disposer d'espaces d'entreposage sécurisé de marchandises et d'espaces de parcage sécurisés des véhicules immobilisés, facilitant l'exécution des sanctions édictées à l'Article 14 du présent Règlement.
- c. Les postes fixes aux frontières sont également équipés de postes de contrôle de police des frontières, de gendarmerie, des douanes et des eaux et forêts.
- d. Le système de postes fixes de contrôle sur route doit comporter un poste aux environs des sources d'émission de trafic lourd précisées à l'Article 11. Au niveau de la frontière entre deux Etats membres, le contrôle est opéré en commun par les deux Etats frontaliers au poste de contrôle juxtaposé à la frontière abrité par la plateforme commune d'entrée-sortie terrestre des deux Etats.

e. Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un Etat membre, le nombre de postes de contrôle ne peut dépasser deux postes fixes de contrôle dans chaque sens de circulation, y compris les postes aux environs des sources d'émission de trafic lourd citées ci-dessus lorsqu'ils se situent sur l'itinéraires et les postes aux frontières, compris. Les postes situés sur les routes accédant à l'itinéraire communautaire de transit sont exclus du décompte.

f. Les postes de pesage-péage ne sont pas décomptés dans le nombre de postes fixes de contrôle mentionné à l'alinéa e- ci-dessus. Les véhicules assurant un transport de transit, munis du macaron prévu dans le plan régional de contrôle routier, ne sont pas soumis aux formalités de pesage au niveau de ces postes de péage-pesage.

g. Les règles de dimensionnement des postes fixes feront l'objet d'un Règlement d'Exécution de la Commission de l'UEMOA.

Article 13.2. : Contrôle mobile sur route

a. Outre la mise en place du système de postes fixes visé à l'Article 13-1 ci-dessus, le système de contrôle sur route de chaque Etat membre doit disposer d'équipements mobiles de contrôle homologués.

b. Le contrôle sur route mobile doit être effectué d'une façon inopinée. Il vise essentiellement à contrôler les infractions et fraudes au passage des postes fixes de contrôle. Il vise aussi à contrôler les véhicules qui ne sont pas interceptés au niveau d'un poste fixe. Ce contrôle sur route mobile ne porte que sur le contrôle du respect des normes édictées par le présent Règlement.

c. Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un Etat membre, le contrôle sur route mobile ne peut être opéré que dans la limite de trois points de contrôle simultanés au total dans chaque sens le long de l'itinéraire, postes fixes et postes de contrôle mobile cumulés, avec un mode de décompte similaire à celui de l'alinéa e- de l'Article 13-1 ci-dessus.

d. Au point de contrôle mobile, le contrôle est effectué par sondage, par prélèvement d'unités de trafic dans la circulation, sans constituer de file d'attente. Aucun autre véhicule n'est intercepté dans la circulation pendant les opérations de contrôle d'un véhicule. Aucun véhicule n'est mis en position d'attente pour être contrôlé.

Article 13.3. : Contenu du contrôle sur route et référentiel des procédures des opérations de contrôle

a. Outre le contrôle des documents de bord du véhicule et des documents du conducteur, le contrôle au poste fixe et mobile porte sur le respect des normes de gabarit et de chargement édictées par le présent Règlement en ses articles 4 et 5.

b. Un référentiel de base encadrant l'organisation et les procédures des opérations de contrôle dans les postes de contrôle fixes et au point de contrôle mobile, fera l'objet d'un Règlement ultérieur.

Article 13.4. : Véhicules assurant un transport de transit

Sur tout itinéraire de transit d'un Etat membre, tout véhicule assurant un transport de transit ne peut être contrôlé, de bout en bout de l'itinéraire, qu'aux postes fixes d'entrée et de sortie de l'itinéraire. Ces postes d'entrée et de sortie sont constitués par les postes aux abords des interfaces de transit ou des sources d'émission de trafic lourd, tels que défini à l'Article 11, et les postes aux frontières. Cette limitation ne dispense pas le véhicule du contrôle mobile inopiné.

Article 13.5. : Mode de gestion et d'exploitation du système et autorité compétente :

- a. Dans chaque Etat membre, le système de contrôle sur route tel qu'il est défini aux Articles 13-1 à 13-2, et son mode de gestion et d'exploitation relèvent de la compétence de l'Etat membre, exception faite des postes de contrôle juxtaposés aux frontières de deux Etats membres lesquels sont dotés d'un régime particulier comme disposé à l'alinéa b ci-dessous.
- b. Les postes de contrôle juxtaposés aux frontières de deux Etats membres sont abrités par les plateformes communes d'entrée-sortie terrestres. Ces dernières font l'objet de dispositions juridiques ultérieures de l'UEMOA définissant leur statut.

TITRE 6 : SANCTIONS POUR NON RESPECT SUR LA VOIE PUBLIQUE DES NORMES DE LIMITATION DE GABARIT, DE POIDS ET DE CHARGE A L'ESSIEU

Article 14 : Sanctions

Article 14.1. : Obligation de délestage des surcharges et de correction de gabarit

- a. L'exploitant d'un véhicule non conforme lors de son contrôle, par rapport aux normes de chargement édictées aux Articles 4 et 5 du présent Règlement a l'obligation de se conformer à la réglementation avant de remettre le véhicule en circulation.
- b. Nonobstant l'acquiescement des amendes encourues, l'exploitant du véhicule est tenu de faire décharger l'excédent de chargement du véhicule et/ou de réaménager le chargement du véhicule afin de ramener sa charge et son gabarit dans les limites autorisées.
- c. Les frais de déchargement, d'entreposage, de gardiennage et de rechargement des marchandises déchargées sont à la charge exclusive de l'exploitant du véhicule.
- d. Les opérations de déchargement, de mise en entrepôt et de rechargement, ainsi que le gardiennage sont assurés par l'opérateur du poste de contrôle et sous sa responsabilité. L'opérateur facture l'exploitant du véhicule sur la base d'un barème de prix. L'établissement de ce barème relève de la compétence de l'Etat membre en application des dispositions de l'alinéa a- de l'Article 13-5 ci-dessus, exception faite des postes de contrôle juxtaposés.
- e. Dans le cas d'un véhicule assurant un transport sous le régime TRIE, les opérations visées à l'alinéa d- ci-dessus sont effectuées sous le contrôle de la douane.

b. Amende pour infraction aux normes de gabarit résultant des caractéristiques techniques du véhicule

Toute infraction aux normes de gabarit résultant exclusivement des caractéristiques du véhicule est sanctionnée d'une amende de cinq cent mille (500 000) francs CFA, à la charge du propriétaire du véhicule.

Article 14.6. : Amendes pour surcharge

Les infractions au présent Règlement qui frappent l'exploitant du véhicule sont sanctionnées d'amendes, conformément aux dispositions ci-après :

a. Cas d'excédent du Poids Total Roulant du véhicule

a.1. Principe de base de fixation du montant des amendes pour surcharge :

Le niveau du montant des amendes pour surcharge est fixé de telle sorte que le montant de l'amende appliquée soit au moins égal à la recette escomptée par un transporteur public sur le transport du poids de marchandises composant la surcharge. A cet effet, il est tenu compte respectivement, en transport national et en transport inter-états, des prix moyens du transport par véhicule lourd d'une tonne kilomètre et des distances moyennes de transport.

Les montants des amendes sont ainsi fixés, à la date de mise en vigueur du présent Règlement, comme spécifiés ci-dessous à l'alinéa a-2 du présent article. Ces montants sont révisables tous les deux ans par voie de Règlement d'Exécution de la Commission de l'UEMOA.

a.2. Montants des amendes pour surcharge en poids du véhicule

Toute surcharge constatée au-delà des limites réglementaires du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicule est passible d'une amende calculée sur la base de

- vingt mille (20 000) francs CFA par tonne de surcharge pour un transport national,
- soixante mille (60 000) francs CFA par tonne de surcharge pour un transport inter-Etats..

Une tolérance de cinq pour cent (5%) du poids total en charge est cependant accordée pour tenir compte de la marge de fiabilité du matériel de pesage.

a.3. Amende additive dans le cas des transports d'hydrocarbures, d'explosifs et de certaines marchandises dangereuses

En plus de l'amende visée aux alinéas a-1 et a-2 ci-dessus, l'exploitant du véhicule en surcharge visé par les dispositions de l'Article 14.6. ci-dessus est passible d'une amende additive de dix mille (10 000) francs CFA par tonne de surcharge.

Les montants de l'amende additive sont après fixes, à la date de mise en vigueur du présent Règlement, comme spécifiés ci-dessous, en francs CFA par tonne de surcharge suivant la gravité de la surcharge mesurée par le taux de surcharge, le taux de surcharge désignant le rapport du poids de la surcharge par le poids total roulant autorisé du véhicule.

Fcfa /tonne

Taux de surcharge	En transport national	En transport inter-Etats
Entre 5 à 10%	1 000	3 000
Entre 10 à 15%	2 000	5 000
Entre 15 à 20%	3 000	7 000
20 à 25%	4 000	9 000
25 à 30%	5 000	12 000
30 à 35%	6 000	14 000
35 à 40%	7 000	18 000
40 à 45%	8 000	21 000
45 à 50%	10 000	25 000

Ces montants sont révisables tous les deux ans par voie de Règlement d'Exécution de la Commission de l'UEMOA.

b. cas d'excédent de la charge à l'essieu

Tout excédent de poids à l'essieu par rapport aux normes de limitation édictées à l'Article 5 du présent Règlement est sanctionné d'une amende de

- vingt mille (20 000) francs CFA par tonne excédentaire à l'essieu présentant l'excédent le plus élevé entre tous les essieux du véhicule, pour un transport national ;
- soixante mille (60 000) francs CFA par tonne excédentaire à l'essieu présentant l'excédent le plus élevé entre tous les essieux du véhicule, pour un transport international.

Lorsque les deux genres de surcharges, surcharge en poids du véhicule et surcharge à l'essieu, sont constatés sur un même véhicule de transport routier, la pénalité applicable est la plus élevée.

Article 14.7. : Majoration d'amende pour récidive

- a. A partir de la quatrième infraction dans la même année calendaire, infractions aux normes de gabarit et aux normes de chargement confondues, l'amende est majorée pour toute infraction supplémentaire par application d'un taux de n fois 10%, n désignant la même infraction supplémentaire. Au terme de l'année calendaire considérée, le mécanisme de majoration est réinitialisé.
- b. Pour l'application des dispositions de l'alinéa a- ci-dessus, le décompte annuel des infractions est fait pour des infractions commises sur le territoire d'un même Etat, et constatées au niveau du système de contrôle. Ce décompte est géré par l'opérateur du système de contrôle.

c. Dans le cas particulier des postes de contrôle juxtaposés aux frontières, l'application des dispositions de l'alinéa a ci-dessus est faite sur la base d'un décompte des infractions constatées au niveau du même poste de contrôle juxtaposé.

Article 14.8. : Amendes pour fraude avérée au poste fixe

Le conducteur mobile inopiné toute constatation d'une fraude avérée du véhicule au

TITRE 8 : DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 17 : Obligations diverses des Etats membres

- a. Un État membre ne peut refuser ou interdire sur son territoire, l'usage de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons concernant les dimensions et les poids, si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées aux Articles 4 et 5 du présent Règlement.
- b. La disposition de l'alinéa a- ci-dessus est applicable nonobstant le fait que lesdits véhicules ne sont pas conformes aux dispositions de la législation de cet État membre concernant certaines caractéristiques de poids et de dimensions non visées par le présent Règlement.
- c. La disposition de l'alinéa b- ci-dessus n'affecte pas le droit des États membres d'exiger des véhicules immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire qu'ils

- d. Les États membres n'autorisent pas la circulation normale de véhicules ou d'ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises sur leur

infractions objet de la sanction édictée à l'alinéa b) de l'Article 14-5 (1) alinéa b) pour les véhicules neufs ou en première

ANNEXE :

I. Gabarit des véhicules lourds ; dimensions maximales autorisées

Les dimensions hors tout des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas excéder les limites suivantes :

Largeur hors tout	Véhicule de transport sous température dirigée	2,60 mètres
	Autres véhicules	2,55 mètres
Longueur hors tout	Véhicule à moteur isolé	12,00 mètres
	Remorque non compris le dispositif d'attelage	12,00 mètres
	Semi-remorque (entre le pivot d'attelage et l'arrière)	12,00 mètres
	Véhicule articulé	16,50 mètres
	Train routier « véhicule porteur + remorque »	18,75 mètres

b, Poids total autorisé en charge (PTAC) et poids total roulant autorisé (PTRA)

Le poids total autorisé en charge (PTAC) des véhicules et le poids total roulant autorisé des ensembles de véhicules (PTRA), sont limités, suivant le nombre et la répartition des essieux, comme suit :

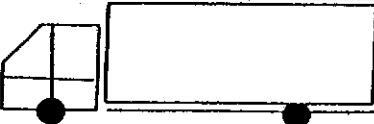

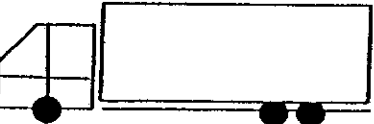


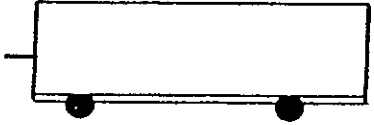
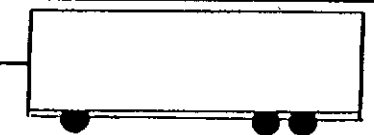
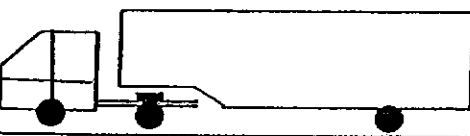

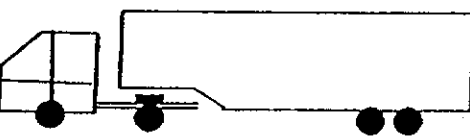

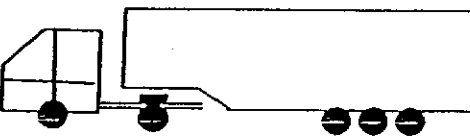

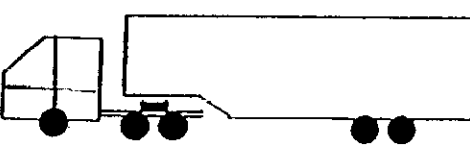
Catégories de véhicule	PTAC
- Véhicule à moteur isolé à 2 essieux (6 + 12 tonnes)	18 tonnes
- Véhicule à moteur isolé à 3 essieux dont 1 tandem (6 + 20 tonnes)	26 tonnes
- Véhicule à moteur isolé à 4 essieux et plus (6+25 tonnes)	31 tonnes

- Remorque à 2 essieux (6 + 12 tonnes)	18 tonnes
- Remorque à 3 essieux dont 1 tandem (6 + 18 tonnes)	24 tonnes

	PTRA
- Véhicules articulés à 3 essieux simples (6+12+12 tonnes)	30 tonnes
- Véhicules articulés à 4 essieux (6 + 12 + 20 ou 6+20+12 tonnes)	38 tonnes
- Véhicules articulés à 5 essieux avec un tridem (6 + 12 + 25 tonnes)	43 tonnes
- Véhicules articulés à 5 essieux avec deux tandems (6+ 20+20 tonnes)	46 tonnes
- Véhicules articulés à 6 essieux (6 + 20 + 25 tonnes) et plus	51 tonnes

- Train routier et train double à 4 essieux simples ;	38 tonnes
- Train routier (porteur+remorque » et train double, à 5 ou 6 essieux	44 tonnes
- Train routier «porteur+semi-remorque » à 6 essieux et plus	51 tonnes

REGLEMENT N° / CM/JEMOA
LIMITATION DES POIDS DES VEHICULES LOURDS DES TRANSPORT DE MARCHANDISES
SILHOUETTES COURANTES ET POIDS LIMITES

SILHOUETTES (les plus courantes)	(Tonnes)	SILHOUETTES (les plus courantes)	(Tonnes)
	18 T		51 T
	26 T		
	31 T		38 T
	18 T		
	26 T		
	27 T		44 T
	38 T		
	43 T		
	46 T		51 T
			

PTAC = Poids Total Autorisé en charge

PTRA = Poids Total Roulant Autorisé



**DIRECTIVE N°08/20005/CM/UEMOA RELATIVE A LA REDUCTION DES POINTS DE
CONTROLE SUR LES AXES ROUTIERS INTER-ETATS DE L'UNION ECONOMIQUE
ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

**LE CONSEIL DES MINISTRES
DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE**

- Vu le Traité de l'UEMOA, notamment, en ses articles 4, 16, 20 25, 26, 42 à 45, 76 à 81 et 91 à 102 ;
- Vu le Protocole Additionnel n° II relatif aux Politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 6,7 et 8 ;
- Vu le Protocole Additionnel III/2001 du 19 décembre 2001 instituant les règles d'origine des produits de l'UEMOA ;
- Vu l'Acte Additionnel n°04/98 du 30 décembre 1998 portant modification de l'article premier de l'acte additionnel n° 01/97 du 23 juin 1997, modifiant l'article 12 de l'acte additionnel n°04/96 du 10 mai 1996, portant adoption d'un régime tarifaire préférentiel transitoire des échanges au sein de l'UEMOA, et son mode de financement ;
- Vu le Règlement n° 09/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption du Code des Douanes de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) : livre I cadres organisationnels, procédures et régimes douaniers, notamment en son article 118 ;
- Vu la Décision n° 07/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001, portant adoption de la stratégie communautaire et d'un réseau d'infrastructures routières au sein de l'UEMOA ;
- Vu la ~~Décision n° 08/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les Etats membres de l'UEMOA ;~~
- Vu la Recommandation n° 04/97/CM du 21 juin 1997, relative à la mise en œuvre d'un programme d'actions communes dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA ;
- considérant la Convention A/P2/5/82 de la CEDEAO du 29 mai 1982, portant réglementation des transports routiers inter-Etats ;

- Considérant** la Convention A/P4//82 de la CEDEAO du 29 mai 1982 relative au transit routier inter-Etats ;
- Considérant** la Convention Additionnelle A/SP.1/5/90 du 30 mai 1990, portant Institution au sein de la Communauté, d'un Mécanisme de Garantie des Opérations de Transit Routier Inter-Etats (CEDEAO) ;
- Soucieux** d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de l'Union ;
- Désireux** d'améliorer les conditions de libre circulation des marchandises entre les Etats membres de l'UEMOA ;
- Désireux** de réduire les coûts de Transports sur les axes routiers inter-Etats de l'Union ;
- Sur** proposition de la Commission de l'UEMOA ;
- Après** avis du Comité des Experts Statutaire en date du 03 décembre 2005

EDICTE LA DIRECTIVE DONT LA TENEUR SUIT :

Article Premier : La présente Directive a pour objet de limiter les contrôles sur les axes routiers inter-Etats de l'Union.

Article 2 : Aux termes de la présente Directive, les types de contrôle visés concernent l'immigration, la douane, la sécurité, les eaux et forêts, la santé, ainsi que ceux phytosanitaires et zoosanitaires.

Article 3 : Le contrôle désigne l'application de toutes les prescriptions légales ou réglementaires ayant trait aux véhicules routiers, à leurs cargaisons et au personnel de bord, aux points de départ, de franchissement des frontières entre Etats membres de l'Union, ainsi qu'aux points des formalités effectives, en ce qui concerne les moyens de transport ci-après :

- Véhicules citernes ;
- Camions frigorifiques ;
- Conteneurs ;
- Autres véhicules routiers répondant aux normes de scellement édictées dans l'Annexe B de la Convention de la CEDEAO relative au Transit Routier Inter-Etats du 29 mai 1982.

~~**Article 4 :** Les seules forces de contrôle autorisées sont :~~

- La Police ;
- La Douane ;
- La Gendarmerie ;
- Les Eaux et Forêts.

- Article 5 :** A l'exception des contrôles de santé, ainsi que ceux phytosanitaires et zoosanitaires, les autres contrôles, ou contrôles dévolus, se font par délégation aux forces d'interception définies à l'Article 4 ci-dessus. Dans tous les cas, les contrôles se font aux points de départ, lors du franchissement des frontières entre Etats membres de l'Union, et aux points des formalités effectives.
- Article 6 :** Sur les corridors routiers inter-Etats de l'Union, les forces de contrôle prennent toutes les dispositions utiles après concertation avec les autres structures administratives de contrôles dévolus (chargées des routes, des transports, du commerce notamment), pour limiter les opérations de contrôles fixes, exclusivement, aux points de départ, aux frontières et aux points des formalités effectives, tels que stipulés dans les documents douaniers de transit routier.
- Article 7 :** Les forces de contrôle prennent toutes les dispositions permettant d'identifier les véhicules concernés, suite aux contrôles dûment effectués au départ et aux frontières. A cet effet, elles s'organisent pour apposer un macaron visible conforme au modèle-type édicté par la Commission de l'UEMOA, par voie de Décision. Le macaron doit répondre aux normes d'inviolabilité et de sécurité.
- Article 8 :** Est interdit tout contrôle effectué sur les corridors routiers inter-Etats de l'Union par des structures autres que celles ci-dessus citées aux articles 4 et 5.
- Article 9 :** Une Décision du Conseil des Ministres portant modalités pratiques d'application du Plan Régional de contrôle routier sur les corridors inter-Etats précise le cadre des interventions, objets de l'article 5 ci-dessus.
- Article 10 :** Les Etats membres s'engagent à mettre en œuvre les dispositions législatives, réglementaires et administratives, nécessaires à l'application de la présente Directive, au plus tard un an après son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.
- Article 11 :** La présente Directive, qui entre en vigueur à compter de sa date de signature, sera publiée au Bulletin Officiel de l'Union.

Fait à Bamako, le 16 décembre 2005

Pour le Conseil des Ministres
Le Président



Cosme SEHLIN

**ANNEXE : LISTE DES ONZE (11) CORRIDORS ROUTIERS INTER-ETATS
PRIORITAIRES DE L'UEMOA**

- Axe Côte d'Ivoire / Burkina passant par La Léraba ;
- Axe Togo / Burkina passant par Cinkassé/Cinkansé ;
- Axe Côte d'Ivoire/ Mali passant par Pogo/Zégoua ;
- Axe Bénin /Niger passant par Mallanville/Gaya ;
- Axe Burkina /Niger passant par Kantchari/Makalondi ;
- Axe Bénin /Burkina passant par Tindangou/Nadiagou ;
- Axe Burkina/Mali passant par Koloko/Hérémanfono ;
- Axe Sénégal/Guinée-Bissau passant par MPack/Djegue ;
- Axe Sénégal / Mali passant par Kidira/Diboli ;
- Axe Togo/Bénin passant par Sanvee Condji/Hillacondji ;
- Axe Mali/Niger passant par Ayorou/Labézanga.



**DECISION N°15/2005/CM/UEMOA
PORTANT MODALITES PRATIQUES D'APPLICATION DU PLAN REGIONAL
DE CONTROLE SUR LES AXES ROUTIERS INTER-ETATS DE L'UNION
ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

**LE CONSEIL DES MINISTRES
DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE**

- Vu le Traité de l'UEMOA, notamment, en ses articles 4, 16, 20 25, 26, 42 à 45, 76 à 81 et 91 à 102 ;
- Vu le Protocole Additionnel n° II relatif aux Politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 6,7 et 8 ;
- Vu le Protocole Additionnel III/2001 du 19 décembre 2001 instituant les règles d'origine des produits de l'UEMOA ;
- Vu l'Acte Additionnel n°04/98 du 30 décembre 1998 portant modification de l'article premier de l'acte additionnel n° 01/97 du 23 juin 1997, modifiant l'article 12 de l'acte additionnel n°04/96 du 10 mai 1996, portant adoption d'un régime tarifaire préférentiel transitoire des échanges au sein de l'UEMOA, et son mode de financement ;
- Vu le Règlement n° 09/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption du Code des Douanes de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) Livre I : cadres organisationnels, procédures et régimes douaniers, notamment en son article 118 ;
- Vu la Directive n°08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'Union Economique et Monétaire ouest Africaine (UEMOA) ;
- Vu la Décision n°07/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001, portant adoption de la stratégie communautaire et d'un réseau d'infrastructures routières au sein de l'UEMOA ;
- Vu la Décision n°08/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les Etats membres de l'UEMOA ;

- Vu** la Recommandation n° 04/97/GM du 21 juin 1997, relative à la mise en œuvre d'un programme d'actions communes dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA ;
- Considérant** la Convention A/P2/5/82 de la CEDEAO du 29 mai 1982, portant réglementation des transports routiers inter-Etats ;
- Considérant** la Convention A/P4//82 de la CEDEAO du 29 mai 1982 relative au transit routier inter-Etats
- Considérant** la Convention Additionnelle A/SP.1/5/90 du 30 mai 1990, portant Institution au sein de la Communauté, d'un Mécanisme de Garantie des Opérations de Transit Routier Inter-Etats (CEDEAO).
- Soucieux** d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de l'Union ;
- Désireux** de réduire le nombre des contrôles sur le réseau routier communautaire en général et sur les axes routiers inter-Etats de l'Union ;
- Désireux** de réduire les coûts de Transports sur les axes routiers inter-Etats de l'Union ;
- Sur** proposition de la Commission de l'UEMOA ;
- Après** avis du Comité des Experts Statutaire en date du 03 décembre 2005 ;

DECIDE :

Article Premier : La présente Décision a pour objet de définir les modalités pratiques de mise en œuvre du contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'UEMOA.

Article 2 : Le contrôle routier inter-Etats de marchandises, sur les axes routiers inter-Etats de l'UEMOA, est exécuté exclusivement par :

- la Police Nationale ;
- les Douanes ;
- la Gendarmerie Nationale ;
- les Eaux et Forêts et
- les services de contrôle sanitaire, phytosanitaire et zoosanitaire.

Article 3 : Les différents points de contrôle routier inter-Etats au sein de l'UEMOA, sont limités aux points :

- de départ ;
- de franchissement des frontières entre Etats membres de l'Union et
- des formalités effectives.

Article 4 : Les contrôles visés à l'article 2 ci-dessus s'appliquent aux moyens de transport suivants :

- Véhicules citernes ;
- Camions frigorifiques ;
- Conteneurs ;

- Autres véhicules routiers répondant aux normes de scellement édictées dans l'Annexe B de la Convention de la CEDEAO relative au Transit Routier Inter-Etats du 29 mai 1982.

Article 5 :

Les contrôles routiers doivent se faire selon les prescriptions en vigueur, sur un site unique regroupant les forces de contrôle et services indiqués à l'article 2 ci-dessus.

Article 6 :

Les contrôles routiers aux points visés à l'article 3 ci-dessus, effectués par les forces de police et de gendarmerie, portent sur la vérification du respect de la réglementation des transports, des prescriptions du Code de la route et de l'immigration, notamment en ce qui concerne :

- les documents de bord : visite technique, assurance, carte grise, permis de conduire, carte internationale de transport ;
- le reçu de la taxe de péage, s'il y a lieu ;
- les documents d'identité des personnes à bord : carte nationale d'identité, passeport ou carnet de voyage, s'il y a lieu.

Article 7 :

Les Douanes sont chargées en particulier, de contrôles documentaires et physiques du moyen de transport et de son chargement.

Le contrôle documentaire porte sur :

- le carnet TRIE ;
- la déclaration d'exportation ;
- les factures d'achat ;
- les documents de chargement ;
- la lettre de voiture inter-Etats.

Le contrôle physique porte sur :

- les marchandises avant embarquement ;
- le moyen de transport : fouille des compartiments au niveau du tracteur et de la semi-remorque, avant et après embarquement ;
- la vérification des scellés d'origine et ceux apposés, le cas échéant, par les douanes de l'Etat membre où commence l'opération.

Article 8 :

Les contrôles effectués par les services des Eaux et Forêts sont d'ordre administratif et portent selon les cas, sur les documents ci-après devant accompagner la marchandise :

- le certificat d'origine ;
- le permis CITES (Convention Internationale sur le Commerce des Espèces de faune et de flore sauvage menacées d'extinction) ;
- l'autorisation spéciale du Ministère technique compétent en ce qui concerne les échantillons scientifiques ;
- le permis de capture ou le certificat de détention pour les espèces animales ou piscicoles ;

- un permis de coupe (pour le bois) ;
- une autorisation d'importation d'espèces végétales, animales ou piscicoles.

Article 9 : Les contrôles de santé portent sur les mesures prises par les Etats membres pour vérifier que les équipages des véhicules affectés au transport routier inter-Etats, sont en règle vis-à-vis des vaccinations prescrites par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Article 10 : Les contrôles sanitaires, phytosanitaires et zoosanitaires portent sur les mesures prises par les Etats membres pour :

- protéger, sur leur territoire, la santé et la vie des animaux ou préserver les végétaux des risques découlant de l'entrée, de l'établissement ou de la dissémination de parasites, maladies, organismes porteurs de maladies ou organismes pathogènes ;
- protéger, sur leur territoire, la santé et la vie des personnes et des animaux des risques découlant des additifs, contaminants, toxines ou organismes pathogènes présents dans les produits alimentaires, les boissons ou les aliments pour animaux ;
- protéger, sur leur territoire, la santé et la vie des personnes des risques découlant de maladies véhiculées par des animaux, des plantes ou leurs produits, ou de l'entrée, de l'établissement ou de la dissémination de parasites ou
- empêcher ou limiter, sur leur territoire, d'autres dommages découlant de l'entrée, de l'établissement ou de la dissémination de parasites.

Article 11 : A l'issue du premier contrôle routier effectué au sens de l'article 3 ci-dessus, un macaron distinctif est apposé de façon visible sur le pare brise des véhicules en règle. Le macaron apposé doit être conforme au modèle-type qui sera édicté par la Commission de l'UEMOA.

Les cas d'infraction constatés suite aux contrôles visés à l'article 3, sont sanctionnés conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables.

Article 12 : La sécurité publique sur les axes routiers inter-Etats de l'UEMOA est assurée, notamment, au travers de patrouilles mixtes mobiles dotées de matériels logistiques et de communication adéquats.

Article 13 : En dehors des postes de contrôle définis dans le plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'UEMOA annexé à la présente Décision dont il fait partie intégrante, les véhicules munis du macaron distinctif visé à l'article 11 ci-dessus ne peuvent être soumis à aucun autre contrôle, sauf pour des raisons de sécurité publique. Ce contrôle doit être effectué avec diligence et matérialisé par un document de constat approprié. En tout état de cause, ledit contrôle ne doit pas constituer une entrave à la fluidité du trafic.

Les noms et prénoms de l'agent sous l'autorité duquel le constat a été fait, son numéro matricule et les références de l'autorisation de son intervention dûment signée par sa hiérarchie, doivent figurer sur le procès-verbal de ce constat dont une copie sera remise au conducteur du véhicule concerné.

En cas de violation flagrante aux règles du Code de la route, toute intervention des forces de l'ordre doit faire l'objet de délivrance d'un récépissé contenant

l'identité complète de l'agent verbalisateur.

Article 14 : Les transporteurs routiers inter-Etats, ayant subi de tels contrôles, pourront exercer tout recours gracieux ou hiérarchique et ce, sans préjudice d'actions devant les juridictions compétentes.

Nonobstant les recours, ils en tiendront informés l'administration en charge des transports de l'Etat membre d'immatriculation des véhicules concernés, celle de l'Etat membre de délivrance du macaron et leurs comités nationaux de facilitation respectifs. Les administrations saisies de ces Etats apporteront toute l'assistance nécessaire à la résolution diligente du différend.

Article 15 : Les Ministères en charge de la police, des douanes, de la gendarmerie et des Eaux et Forêts, prennent des dispositions pour exercer des contrôles permanents sur leurs agents affectés aux missions de sécurité publique, pour s'assurer que ceux-ci se conforment aux dispositions du présent plan régional de contrôle routier.

Article 16 : Le suivi des contrôles routiers s'effectue à titre consultatif, au travers :

- du Comité Technique de suivi pour la suppression des barrières non tarifaires ;
- des Comités nationaux et du Comité régional de facilitation ;
- des Comités de gestion des corridors transfrontaliers ;
- de l'Observatoire des pratiques anormales sur les axes routiers inter-Etats.

Article 17 : Les Etats membres s'engagent à mettre en œuvre les dispositions législatives, réglementaires et administratives, nécessaires à l'application de la présente Décision, au plus tard un an après son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

Article 18 : La présente Décision, qui entre en vigueur à compter de sa date de signature, sera publiée au Bulletin Officiel de l'Union.

Fait à Bamako, le 16 décembre 2005

Pour le Conseil des Ministres
Le Président



Cosme SEHLIN