

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

PARAISANT LE SAMEDI DE CHAQUE SEMAINE

ABONNEMENTS ET ANNONCES	TARIF DES ABONNEMENTS	ANNONCES ET AVIS DIVERS
Pour les abonnements et les annonces s'adresser au directeur de l'imprimerie Nationale à Rufisque.	VOIE NORMALE Six mois - Un an	La ligne 1 000 francs
Les annonces doivent être remises à l'imprimerie au plus tard le mardi. Elles sont payables d'avance.	an Sénégal et autres Etats de la CEDEAO 15 000 f Etranger : France, Zaïre, R.C.A., Gabon, Maroc, Algérie, Tunisie 20 000 f Etranger - Autres Pays 25 000 f	Chaque annonce répétée Moitié prix.
Toute demande de changement d'adresse ainsi que les lettres demandant réponse devront être accompagnées de la somme de 175 francs	Prix du numéro 1 000 f Par la poste Majoration de 100 francs Journal légalisé 900 f	Il n'est jamais compte moins de 10 000 francs pour les annonces.
		Compte bancaire BICIS n° 9626730630181

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

DECRET, DECISION ET REGLEMENTS

MINISTERE DE L'ECONOMIE MARITIME, DE LA PECHE ET DES TRANSPORTS MARITIMES

2009

4 novembre ... Décret n° 2009-1226 relatif à l'exercice de la profession de mareyeur 61

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE

2009

25 septembre... Décision n° 08-2009 CM-UEMOA portant création du Fonds de développement Energie (FDE) 64

25 septembre... Règlement n° 08-2009 CM-UEMOA portant adoption du Statut du Réseau routier communautaire de l'UEMOA et de ses modalités de gestion 68

PARTIE NON OFFICIELLE

Annonces 80

PARTIE OFFICIELLE

DECRET, DECISION ET REGLEMENTS

MINISTERE DE L'ECONOMIE MARITIME, DE LA PECHE ET DES TRANSPORTS MARITIMES

DECRET n° 2009-1226 du 4 novembre 2009
relatif à l'exercice de la profession
de mareyeur

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution, notamment en ses articles 43 et 70 ;

Vu le décret n° 84-8 du 27 mai 1966 relative au contrôle des produits de la pêche et à la répression des fraudes, modifiée par la loi n° 71-47 du 21 juillet 1971 ;

Vu le décret n° 69-132 du 12 février 1969 relatif au contrôle des produits de la pêche ;

Vu le décret n° 71-1103 du 11 octobre 1971 portant application de la loi n° 71-47 du 28 juillet 1971 soumettant à autorisation, ou déclaration préalable l'exercice de certaines professions commerciales, industrielles et artisanales ;

Vu le décret n° 69-132 du 12 février 1969 relatif au contrôle des produits de la pêche ;

Vu le décret n° 69-132 du 12 février 1969 relatif au contrôle des produits de la pêche ;

Vu le décret n° 69-132 du 12 février 1969 relatif au contrôle des produits de la pêche ;

Vu le décret n° 71-1103 du 11 octobre 1971 portant application de la loi n° 71-47 du 28 juillet 1971 soumettant à autorisation, ou déclaration préalable l'exercice de certaines professions commerciales, industrielles et artisanales ;

Vu le décret n° 73-585 du 23 juin 1973 relatif à l'exercice de la profession de mareyeur ;

Vu le décret n° 90-969 du 5 septembre 1990 fixant les conditions techniques de la pratique du mareyage ;

Vu le décret n° 95-102 du 1^{er} février 1995 libérant l'accès à certaines professions ;

Vu le décret n° 2005-567 du 22 juin 2005 portant organisation du Ministère de l'économie maritime ;

Vu le décret n° 2009-451 du 30 avril 2009 portant nomination du Premier Ministre ;

Vu le décret n° 2009-459 du 7 mai 2009 portant répartition des services de l'Etat et du contrôle des établissements publics, des sociétés nationales et des sociétés à participation publique entre la Présidence de la République, la Primature et les ministères, modifié par les décrets n° 2009-628 du 13 juillet 2009 et n° 2009-1085 du 5 octobre 2009 ;

Vu le décret n° 2009-538 du 5 juin 2009 relatif aux attributions du Ministre de l'économie maritime, de la Pêche et des transports maritimes ;

Vu le décret n° 2009-112 du 1^{er} février 2009 relatif aux fonctions de ministres, membres de nouvelles ministères et fixant la composition du Gouvernement ;

Sur le rapport du Ministre de l'économie maritime, de la Pêche et des transports maritimes

DECRETE :

TITRE PREMIER. – DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. – 1. – Sont considérées comme mareyeurs au sens du présent décret, les personnes physiques ou morales qui procèdent régulièrement à la commercialisation des produits de la pêche et de l'aquaculture provenant soit des achats en gros effectués auprès de producteurs, soit de leurs propres produits, soit de leurs importations, après avoir rempli les conditions nécessaires pour leur conservation et leur transport sur les lieux de vente.

2. – Constituent des produits de la pêche au sens du présent décret, les poissons marins ou fluviaux, crustacés, mollusques ou autres animaux marins ou fluviaux à l'exception des reptiles, batraciens et mammifères ongulés, vivants, frais, congelés, surgelés, à l'état entier ou transformé.

3. – Par produit d'aquaculture, on entend tout produit halieutique (poisson, crustacé, mollusque) de mer ou d'eau douce, dont la naissance ou la croissance sont contrôlés par l'homme jusqu'à leur mise sur le marché en tant que denrée alimentaire. Toutefois, les produits halieutiques de taille commerciale capturés dans leur milieu naturel et conservés vivants en vue de leur vente ultérieure, ne sont pas considérés comme des produits d'aquaculture.

4. – Par sous-produits, on entend au sens du présent décret les matières premières de produits de la pêche ou de l'aquaculture fraîches ou à l'état de déchets, destinées à la fabrication de denrées non destinées à la consommation humaine.

Par unité de traitement, on entend un établissement ou navire agréé à l'exportation par l'autorité compétente.

Art. 2. – Les achats des produits halieutiques ainsi définis à l'article premier ci-dessus, effectués par le consommateur final, un aquaculteur ou un fabricant de sous-produits, ne sont pas assujettis aux dispositions du présent décret.

TITRE II. – DU DROIT D'EXERCICE DE LA PROFESSION DE MAREYEUR

Art. 3. – Nul ne peut exercer la profession de mareyeur s'il ne possède pas la carte professionnelle de mareyeur, délivrée par les services compétents du Ministère chargé de la Pêche.

Il n'est délivré qu'une carte professionnelle de première ou deuxième catégorie par mareyeur.

Pour le mareyage à l'exportation, dit de troisième catégorie, la carte de mareyeur exportateur est délivrée par unité de traitement agréée.

Art. 4. – Le demandeur de la carte professionnelle doit faire une déclaration préalable d'intention d'exercer la profession de mareyeur au niveau de la direction concernée et fournir son numéro d'inscription au registre du commerce. Pour le mareyage à l'exportation, l'unité de traitement doit être conforme aux normes et à la réglementation en vigueur.

Le demandeur doit, lors de sa déclaration préalable, dûment remplir la fiche de renseignements jointe en annexe 1, comportant notamment les conditions d'octroi de ladite carte, et établie en application du présent décret.

Les renseignements demandés dans la fiche peuvent être complétés ou modifiés par arrêté du Ministre chargé de la pêche.

Art. 5. – Parmi les mentions portées sur la carte professionnelle de mareyeur doivent obligatoirement figurer :

- les prénoms et nom du mareyeur ou la raison sociale de la personne morale ;
- le domicile du mareyeur ou l'adresse du siège social de la personne morale ;
- le ou les lieux d'implantation des installations où les produits sont mareyés ;

- la date de délivrance de la carte ;
- le numéro d'agrément pour les cartes de troisième catégorie ;
- la photo du titulaire s'il s'agit d'une personne physique.

Art. 6. — Un mareyeur titulaire de la carte de deuxième catégorie peut obtenir la carte de mareyeur — exportateur de troisième catégorie sous réserve de payer les droits correspondant à cette dernière catégorie et de disposer d'installation et de matériel de travail conformes aux prescriptions définies par la réglementation en vigueur.

Art. 7. — La délivrance et la validation des cartes professionnelles de mareyeur sont soumises au versement au Trésor Public de redevance dont les modalités seront définies par arrêté conjoint du Ministre chargé des Finances et du Ministre chargé de la Pêche.

Les quittances de versement sont délivrées au niveau des services régionaux des pêches et de la Surveillance du ressort du mareyeur pour les première et deuxième catégories, et au niveau de la Direction des Industries de Transformation de la Pêche pour le mareyage dit de troisième catégorie.

Les droits afférents à la délivrance et à la validation des cartes professionnelles sont perçus au profit de la Caisse d'Encouragement à la Pêche et à ses Industries annexes.

Les cartes professionnelles sont signées par le Directeur chargé des Pêches maritimes pour les première et deuxième catégories et par le Directeur chargé des Industries de Transformation de la Pêche pour les cartes de troisième catégorie.

Art. 8. — Un arrêté du Ministre chargé de la Pêche définira, en fonction de la destination du produit, les modalités d'octroi de la carte professionnelle.

Art. 9. — Les cartes professionnelles de mareyeur sont incessibles.

S'il y a transmission d'un fonds de commerce, l'acquéreur doit demander l'attribution d'une nouvelle carte dans les conditions définies ci-dessus.

Toutefois, en cas de décès du titulaire, la carte celle-ci peut être prorogée pendant un délai maximum de trois mois à compter du jour du décès en faveur soit de l'héritier, soit de l'acquéreur du fonds de commerce.

Les cartes professionnelles de troisième catégorie sont délivrées pour une durée de trois ans à compter de leur validité tous les ans par approbation d'un anneau de validation apposé dans une zone prévue à cet effet.

Art. 10. — Il est interdit d'exporter des produits exportables de l'approvisionnement artisanal, sans que les pêcheurs, le ressortissant du territoire en question ou les entreprises artisanales ou industrielles ne soient autorisés à exporter conformément aux exigences sanitaires en vigueur.

TITRE III. — DES DIFFÉRENTES CATEGORIES DE CARTES PROFESSIONNELLES DE MAREYEUR

Art. 11. — Les personnes physiques ou morales exerçant la pêche artisanale, ou commercialisant les seules productions, reçoivent la carte professionnelle dite de première catégorie qui leur est délivrée sous réserve de remplir les dispositions de la réglementation en vigueur.

Les personnes physiques ou morales achetant en gros les produits de la pêche en vue de les revendre après conditionnement et transport devront disposer de la carte professionnelle dite de deuxième catégorie. Un arrêté du Ministre chargé de la pêche définira, au besoin, des sous-catégories.

Quant à la carte dite de troisième catégorie concernant le mareyage à l'exportation, elle est délivrée à toute personne morale ou physique désirant exporter des produits de la pêche et disposant d'installations et de matériels de travail conformes aux prescriptions de la réglementation en vigueur.

Ces cartes doivent être conformes aux modèles figurant en annexe 2 du présent décret.

Les modèles figurant à l'annexe suscitée peuvent, autant que de besoin, être modifiés par arrêté du Ministre chargé de la pêche.

TITRE IV. — DE LA SUSPENSION OU DU RETRAIT DE LA CARTE PROFESSIONNELLE DE MAREYEUR

Art. 12. — Pendant la durée de validité de la carte professionnelle peut être suspendue, sans retirer définitivement :

- a) La carte peut être suspendue :
- lorsque le titulaire a été condamné par une cour d'appel à une peine d'au moins deux ans d'incapacité d'exercer ;
- lorsque le titulaire a été condamné par une cour d'appel à une peine d'au moins deux ans d'incapacité d'exercer ;
- lorsque le titulaire a été condamné par une cour d'appel à une peine d'au moins deux ans d'incapacité d'exercer ;

b) Le retrait de la carte peut être prononcé :

- en cas de fraude ;
- en cas de non-respect des prescriptions de la réglementation en vigueur ;

- Lorsqu'à l'expiration de la période de suspension, le titulaire ne remplit toujours pas les conditions requises.

Art. 14. – La suspension ou le retrait de la carte professionnelle des première et deuxième catégories peut être prononcée par le Directeur chargé des Pêches maritimes, sur rapport du Chef du Service Régional des Pêches et de la Surveillance du ressort, auquel est joint le procès verbal de l'agent assermenté ayant constaté le fait.

Quant à la carte de mareyeur exportateur, dite de troisième catégorie, sa suspension ou son retrait peut être prononcée par le Directeur chargé des Industries de Transformation de la Pêche sur rapport de l'agent verbalisateur.

TITRE V. – DU CONTROLE DE LA PROFESSION DE MAREYEUR

Art. 15. – Un arrêté interministériel du Ministre chargé de l'Elevage et du Ministre chargé de la Pêche détermine les conditions minimales requises pour le transport des produits de la pêche et les modalités de contrôle y afférent.

Art. 16. – Toute infraction aux dispositions du présent décret sera punie conformément aux lois et règlements en vigueur.

TITRE VI. – DISPOSITIONS FINALES

Art. 17. – Le présent décret abroge et remplace toutes dispositions contraires, notamment le décret n° 73-585 du 23 juin 1973 relatif à l'exercice de la profession de mareyeur et l'article premier, 1^{er} tiret du décret 95-132 du 1^{er} février 1995 libéralisant l'accès à certaines professions.

Art. 18. – Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie et des Finances, le Ministre de l'Economie maritime, de la Pêche et des Transports maritimes et le Ministre de l'Elevage sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié avec ses annexes au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 4 novembre 2009.

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République :

Le Premier Ministre,

Souleymane Ndéné NDIAYE

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE

DECISION n° 08/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009 portant création du Fonds de Développement Energie (FDE)

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

Vu le Traité en date du 10 janvier 1994, instituant l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), notamment en son article 41 ;

Vu le Traité en date du 11 novembre 1973, constituant l'Union Monétaire Ouest Africaine (UMOA), notamment en ses articles 6 et 23 ;

Vu l'Accord, en date du 14 novembre 1974, instituant une Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) ;

Vu les Statuts de la BOAD, notamment en leurs articles 2, 29 et 30 ;

Vu la Decision n° 06/2009/CM/UEMOA, en date du 25 septembre 2009, portant modalités de mise en œuvre de la stratégie dénommée « Initiative Régionale pour l'Energie Durable » ;

Vu la décision n° 07-2009/UEMOA, en date du 25 septembre 2009, portant modalités de mise en œuvre de la stratégie dénommée « Initiative Régionale pour l'Energie Durable » ;

Vu les délibérations en date du 17 mars 2009, de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UEMOA ;

Considérant que la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UEMOA a demandé au Conseil des Ministres de prendre les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre diligente de l'Initiative Régionale pour l'Energie Durable (IRED) ;

Soucieux d'assurer le financement approprié de l'IRED ;

Sur proposition conjointe de la Commission de l'UEMOA, de la BCEAO et de la BOAD ;

Après avis du Comité des Experts Statutaire en date du 18 septembre 2009 ;

DECIDE :

Chapitre premier. – Définitions Création du fonds.

Article premier. – Définitions.

Aux fins de la présente Décision, on entend par :

- « Banque » ou « BOAD » : Banque Ouest Africaine de Développement ;

- « BCEAO » : Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest ;

- « CTS » : Comité Technique de Suivi ;

- « Etat membre » : Etat membre de l'UEMOA ;

- « Fonds » : Fonds de Développement Energie ;

- « IRED » : Initiative Régionale pour l'Energie Durable ;

- « PCS » : Prélèvement Communautaire de Solidarité ;

- « UEMOA » : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine ;

- « UMOA » : Union Monétaire Ouest Africaine ;

- « Union » : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ou Union Monétaire Ouest Africaine (UMOA).

Art. 2. – Création .

Il est créé un fonds dénommé Fonds de Développement Energie (FDE), destiné au financement de l'Initiative Régionale pour l'Energie Durable.

Le Fonds est ouvert dans les livres de la BOAD, tout en étant distinct des capitaux propres de la Banque.

Le Fonds est ouvert dans les livres de la BOAD, tout en étant distinct des capitaux propres de la Banque.

Le Fonds est géré par la BOAD, conformément à ses statuts qui l'autorisent à accepter des « Fonds spéciaux ».

Chapitre II. – *Objet – Participation* .

Art. 3. – Le Fonds a pour objet de contribuer à l'amélioration de l'accès à l'énergie des Etats membres de l'UEMOA et de promouvoir le développement durable du secteur de l'énergie en intervenant à des conditions concessionnelles pour le financement de projets éligibles à l'IREN.

Dans le cadre de l'IREN, le Fonds intervient principalement dans les domaines suivants :

- Plans d'urgence et projets d'investissement ;
- Audits, études, ingénierie et contrôle de projets d'investissement ;
- Renforcement des capacités et assistance technique ;
- Elaboration et exécution de plans d'affaires ;
- Réforme du cadre légal et réglementaire ;
- Accompagnement à la restructuration et à l'assainissement du secteur de l'énergie.

Art. 4. – Participation au Fonds.

Participent au Fonds les Etats membres de l'Union, la Commission de l'UEMOA, la BCEAO et la BOAD.

Le fonds est également ouvert à d'autres contributeurs non bénéficiaires de ses interventions.

Chapitre III. – *Ressources*

Art. 5. – Ressources du Fonds.

Les ressources du Fonds sont constituées par :

- la dotation initiale du Fonds ;
- les contributions des partenaires au développement ;
- les sommes résultant d'opérations du Fonds ;
- toutes autres ressources obtenues par le Fonds.

Art. 6. – Constitution de la dotation initiale du Fonds

La dotation initiale du Fonds s'élève à deux cent cinquante milliards (250.000.000.000) de francs CFA. Elle est constituée à partir de sources internes à l'Union, conformément aux conclusions de la réunion du Conseil des Ministres de l'UEMOA du 19 décembre 2008.

Elle est versée dans un compte ouvert par la BOAD dans les livres de la BCEAO.

Les modalités de versement du montant de la dotation initiale du Fonds sont arrêtées par le Comité de Pilotage de l'IREN.

Art. 7. – Contributions des partenaires au développement

Les ressources du Fonds sont également constituées d'emprunts concessionnels et de concours non remboursables mobilisés par l'Union, auprès des partenaires désireux de contribuer à un développement durable du secteur de l'énergie, dans les Etats membres de l'UEMOA.

Art. 8. – Sommes résultant d'opérations du Fonds

Elles sont constituées des produits générés par les opérations du Fonds.

Art. 9. – Autres ressources

Le Fonds pourra recevoir toutes autres ressources concessionnelles, notamment des donations et des sommes lui revenant à d'autres titres.

Chapitre IV. – *Organisation – Gestion* *Contrôle du Fonds*

Art. 10. – Organe de décision de financement du Fonds

Le Conseil des Donateurs décide des financements octroyés sur les ressources du Fonds.

Le Conseil des Donateurs est composé :

- du Président de la Commission de l'UEMOA ;
- du Gouverneur de la BCEAO ;

- du Président de la BOAD ; et

- de représentants des autres contributeurs au FDE dont le nombre ne peut excéder celui des représentants des Organes et Institutions de l'Union.

Le Président de la Commission de l'UEMOA, le Gouverneur de la BCEAO et le Président de la BOAD peuvent se faire représenter par une personne désignée par eux.

Le Conseil des Donateurs est présidé par le Gouverneur de la BCEAO.

Le Conseil des Donateurs pourra déléguer son pouvoir de décision en matière de financement à un Comité restreint. La composition de ce Comité et les modalités de cette délégation feront l'objet d'une décision du Conseil des Donateurs.

Le Conseil des Donateurs adopte son Règlement intérieur.

Art. 11. – Gestion du Fonds.

La BOAD assure la gestion du Fonds. A ce titre, elle :

- élabore la fiche d'entrée en portefeuille des projets/programmes éligibles au financement du FDE ;
- procède à l'évaluation des projets/programmes validés par le CTS ;
- prépare et soumet les propositions de financement au Conseil des Donateurs ;
- assure le suivi de l'exécution des projets/programmes approuvés ;
- procède au recouvrement des prêts.

La Banque tient une comptabilité séparée qui identifie clairement les opérations et les ressources du Fonds.

La BOAD élabore et publie un rapport annuel contenant un état certifié des comptes (opérations et ressources) du Fonds. Ce rapport annuel est approuvé par le Conseil des Ministres de l'Union.

La BOAD fait rapport, au moins une fois par an, de la gestion du Fonds au Comité de Pilotage de l'IREN.

La BOAD peut publier tout autre rapport qu'elle juge utile à la réalisation des objectifs du Fonds.

Pour s'acquitter de ses missions, le Fonds utilise le personnel de la BOAD ainsi que son organisation, ses services et ses installations.

Art. 12. Contrôle du Fonds.

Les procédures de contrôle interne et d'audit externe de la BOAD s'appliquent au Fonds.

Le Fonds fait l'objet d'un audit annuel effectué par les Commissaires aux Comptes.

Le Fonds peut faire l'objet d'audits périodiques à la demande de la Commission de l'UEMOA, de la BCEAO et des partenaires.

Chapitre V. – Opérations.

Art. 13. Utilisation des ressources

Le Fonds finance :

- des opérations propres à créer un cadre propice pour attirer des investissements massifs dans le secteur de l'énergie ;
- des plans d'urgence, projets et programmes visant un développement durable du secteur de l'énergie et une amélioration de l'accès à l'énergie dans les Etats membres de l'UEMOA, conformément à la Décision n° en date du 2009, portant adoption de la stratégie dénommée « Initiative Régionale pour l'Energie Durable ».

Les financements fournis par le Fonds sont destinés à des fins qui sont hautement prioritaires, du point de vue du développement ou de l'intégration économique, compte tenu des besoins des Etats membres ou de leurs démembrements. Ils sont affectés à des projets ou groupes de projets spécifiques inscrits dans le cadre de l'IREN.

Art. 14. Instruction des requêtes de financement

L'Instruction des requêtes de financement s'effectuera conformément à la procédure prévue dans la Décision n° CM/UEMOA du portant adoption des modalités de mise en œuvre de la stratégie dénommée IREN.

Art. 15. – Conditions générales d'intervention du Fonds

La mise en place du financement d'un projet nécessite l'accord préalable de l'Etat sur le territoire duquel ledit projet doit être exécuté.

Le Fonds ne finance pas un projet lorsqu'il estime que celui-ci peut bénéficier de financements à des conditions plus avantageuses pour le bénéficiaire, ou qu'il peut avoir des impacts négatifs non maîtrisables sur l'environnement, ou qu'il n'est pas satisfaisant, du point de vue des mesures de lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme.

En accordant des financements à des entités autres que les Etats membres sur les ressources du Fonds, les dispositions nécessaires doivent être prises pour s'assurer que les conditions privilégiées octroyées profitent uniquement aux Etats membres ou à leurs démembrements et organismes qui compte tenu de tous les faits pertinents, devraient bénéficier de ces avantages.

Toutes décisions de financement de projet, se fonde sur un rapport écrit dans lequel ce financement est recommandé, sur la base d'un examen approfondi de l'objet de la demande et des résultats attendus du projet.

Les financements doivent être consacrés exclusivement aux fins pour lesquelles ils ont été accordés. Dans le cadre de l'exécution des projets, il est tenu compte des considérations d'économie, de rendement et de concurrence commerciale internationale, ainsi que de l'absence de frais commerciaux extraordinaires.

Les fonds mis en place au titre de toute opération de financement ne sont mis à la disposition du bénéficiaire que pour lui permettre de faire face aux dépenses liées au projet, à mesure qu'elles sont réellement engagées.

Les principes d'une saine gestion financière s'appliquent aux opérations du Fonds.

En accordant un prêt sur les ressources du Fonds, il est attaché l'importance voulue aux prévisions quant à la capacité de l'emprunteur et le cas échéant, du garant de faire face à leurs obligations.

Art. 16. – Formes et modalités d'intervention

Les financements du Fonds sont principalement sous forme de prêt. Le Fonds peut fournir des dons, des garanties, des bonifications, ou d'autres moyens de financement, en vertu d'arrangements spécifiques conclus avec des partenaires techniques et financiers, et autorisant expressément ces formes de financement.

Les interventions du Fonds peuvent également prendre la forme de participations dans d'autres mécanismes financiers et instruments visant le développement du secteur de l'énergie dans les Etats membres de l'UEMOA.

Les financements du Fonds sont soumis à l'autorisation préalable du Conseil des Donateurs.

Le Fonds procure des financements à des conditions privilégiées, tout en tenant compte des perspectives économiques du ou des Etats membres dans lesquels le financement est accordé, de la nature et des exigences du projet ou du programme concerné.

Le fonds finance principalement les Etats membres et leurs démembrements ainsi que toute institution, tout organisme régional ou toute société exerçant ses activités sur les territoires des Etats membres.

Ces moyens de financement doivent être consacrés à la réalisation des objectifs énoncés au Chapitre II de la présente Décision.

Si l'emprunteur n'est pas lui-même un Etat, il peut être exigé une ou plusieurs garanties appropriées.

Art. 17. Suivi, analyses et évaluation

Il est procédé à une analyse approfondie et au suivi rapproché de l'exécution des projets, programme et activités financés par le Fonds.

La BOAD prend les dispositions nécessaires pour procéder à ces analyses et évaluations, afin de s'assurer de la bonne exécution des projets financés, de la réalisation des objectifs fixés et de la qualité du portefeuille du Fonds.

Chapitre VI. – Dispositions finales.

Art. 18. Suivi et application

La Commission de l'UEMOA, la BCEAO et la BOAD sont chargés, chacune en ce qui la concerne, de l'exécution de la présente Décision.

Art. 19. – Entrée en vigueur

La présente Décision entre en vigueur à la date de sa signature et sera publié au Bulletin Officiel de l'Union.

Fait à Lomé, le 25 septembre 2009

Pour le Conseil des Ministres

Le Président

Charles Kof Diby

REGLEMENT n° 08/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009 portant adoption du statut du réseau routier communautaire de l'UEMOA et de ses modalités de gestion.

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

Vu le Traité de l'UEMOA, notamment en ses articles 16, 20, 23, 24, 25, 26, 43, 76, 77, 91, 92, 93, 101 et 102 ;

Vu le Protocole additionnel n° II relatif aux Politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 6, 7 et 8 ;

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, notamment en son article 3.1 ;

Vu le Règlement n° 14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005, relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ;

Vu la Décision n° A/DEC 6.7.96 du 27 juillet 1996, relatif aux normes de constructions des routes communautaires dans l'espace CEEDEAO ;

Considérant qu'une harmonisation des caractéristiques de construction et d'entretien du réseau routier communautaire serait de nature à homogénéiser le niveau de service de la route sur le même itinéraire au sein de l'espace de l'Union ;

Considérant qu'il convient de doter ledit réseau routier communautaire d'un statut juridique spécifiant les caractéristiques techniques fondamentales, les signalisations des routes communautaires ainsi que le niveau de service que ces routes doivent offrir aux usagers ;

Soucieux du développement harmonieux d'un réseau des transports routiers dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest ;

Sur proposition de la Commission de l'UEMOA ;

Après avis du Comité des Experts Statutaire en date du 18 septembre 2009 ;

Adopte le présent Règlement :

Chapitre 1. – Généralités – caractéristiques techniques.

Article premier. – Définitions.

Au sens du présent Règlement, on entend par :

- Route principale : toute route desservant deux lieux et qui présente de par son rôle économique et de par son caractère prioritaire et intégrateur, le meilleur intérêt, par rapport aux routes alternatives ;

- Lieux : sites visés à l'article 3 ;

- Etat membre : Etat membre de l'UEMOA ;

- Niveau de service : élément de mesure et d'évaluation qui permet d'avoir une appréciation de la vitesse, du confort, de la sécurité et de la fluidité du trafic du tronçon de la route concernée ;

- Maître d'ouvrage : entité pour laquelle les prestations sont effectuées ;

- Maître d'œuvre : entité désignée par le maître d'ouvrage pour organiser, gérer et diriger la réalisation des prestations commandées ;

- Union : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine.

Art. 2. – Objet.

Le présent Règlement a pour objet de fixer le statut juridique des routes communautaires et de déterminer les missions et les domaines d'intervention de la Commission de l'UEMOA et des Etats membres dans la gestion et le développement du réseau routier communautaire.

Art. 3. – Réseau Routier Communautaire.

Le Réseau Routier Communautaire de l'Union est constitué par :

- les routes principales reliant le réseau de routes principales ci-dessus aux villes représentant des pôles économiques d'intérêt régional (grandes agglomérations urbaines à large rayonnement socio-économique) ;

- les routes principales reliant le réseau de routes principales ci-dessus aux grandes interfaces de transports (notamment les ports et aéroports internationaux), aux zones à forte potentialité économique (grandes zones industrielles, minières, agricoles, pastorales ou touristiques) ;

- les routes principales en direction des Etats non membres ;

- les routes classées d'intérêt continental.

Art. 4. – Modalités de classification en route communautaire

La liste des routes communautaires est établie par 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.

La liste des routes communautaires est mise périodiquement à jour, tous les cinq ans, par voie de Décision du Conseil des Ministres, sur proposition de la Commission.

Cependant, chaque Etat membre a la possibilité de formuler et de soumettre annuellement la demande de mise à jour de son réseau communautaire à l'UEMOA qui en prendra acte tous les cinq (5) ans.

Art. 5. – Caractéristiques de construction et d'aménagement des routes communautaires.

Les routes du réseau routier communautaire doivent être construites ou aménagées en conformité avec les caractéristiques définies par l'annexe 1 du présent Règlement.

Art. 6. – Identification des routes communautaires

Les routes du réseau routier communautaire « CU » sont identifiées au moyen du panneau décrit de l'annexe 2 du présent Règlement.

Art. 7. – Niveau de service des routes communautaires

Le réseau routier communautaire doit garantir aux usagers un niveau de service élevé, homogène et continu en termes de vitesse, de confort et de sécurité.

Le niveau de service offert aux usagers des routes du réseau communautaire doit être au moins de niveau 2, sur l'échelle des prescriptions définies par l'annexe 3 du présent Règlement.

Chapitre II. – *Domaines d'intervention des acteurs sur le réseau routier communautaire.*

Art. 8. – Coordination des actions de développement du réseau routier communautaire

La Commission de l'UEMOA coordonne le développement du réseau routier communautaire.

Elle assure à cet effet un suivi de l'état d'aménagement du niveau de service et de maintenance des routes communautaires. Elle impulse et coordonne la réalisation des travaux en relation avec les Etats membres concernés.

Art. 9. – Financement des actions sur le réseau routier communautaire

Les Etats membres, la Commission de l'UEMOA et la Banque Ouest Africaine de Développement assurent la recherche et la mobilisation des ressources nécessaires à l'atteinte ou au maintien du niveau de service défini à l'annexe 3 du présent Règlement et participent au financement des actions sur le réseau routier communautaire.

Art. 10. – Exécution des études sur les routes communautaires.

La Commission de l'UEMOA peut, dans le cadre de la mobilisation de ressources financières nécessaires à la réalisation des projets routiers, financer des études routières. Dans ce cas, elle en assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

En cas de financement sur d'autres fonds, l'Etat concerné assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

Il devra dans ce cas prendre des dispositions pour :

- informer la Commission des études à réaliser ;
- transmettre à la Commission une copie du contrat signé ;
- transmettre à la Commission une copie du rapport provisoire et une copie du rapport final.

Art. 11. – Exécution de Travaux sur les routes communautaires

La Commission de l'UEMOA peut, dans le cadre de la mobilisation de ressources financières nécessaires à la réalisation des projets routiers, financer des travaux. Dans ce cas, elle en assure la maîtrise d'ouvrage et l'Etat concerné assurera la maîtrise d'œuvre.

En cas de financement sur d'autres fonds, les Etats membres sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de la réalisation des travaux. Ils assurent la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre.

Ils devront, afin de permettre le suivi au plan communautaire du niveau de service du réseau, tel que prévu à l'article 8 du présent Règlement.

- informer la Commission des travaux réalisés ou à réaliser ;
- transmettre à la Commission une copie des marchés signés, notamment, ceux des travaux et de la surveillance ;
- transmettre à la Commission une copie des rapports trimestriels d'avancement des travaux et du rapport final ;
- transmettre à la Commission les éléments nécessaires à l'actualisation des éléments de la banque communautaire de données routières, notamment le plan de recollement.

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres

à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

Le présent Règlement a été adopté par le Conseil des Ministres à l'unanimité des voix sur les motifs suivants :

REGLEMENT N° 68/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009 portant adoption du statut du réseau routier communautaire de l'UEMOA et de ses modalités de gestion.

Annexe 1

Caractéristiques de construction et d'aménagement des routes communautaires

I. Introduction.

Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des routes principales, désignées ci-après « routes communautaires », sont fixées par la présente annexe.

Les valeurs des caractéristiques indiquées ci-après sont soit des minimums soit des maximums. Il y a lieu de les adapter, si possible, à la situation des densités supplémentaires ou autres, selon les cas.

La protection de l'environnement et les préoccupations de sécurité routière doivent être prises en considération lors de l'étude et de la construction de la route communautaire.

II. Caractéristiques géométriques

II.1 Généralités.

Les caractéristiques géométriques d'une route dépendent, entre autres, du choix d'une vitesse de référence. La vitesse de référence, dans un projet d'aménagement routier, est la vitesse de référence qui permet de définir les caractéristiques d'aménagement des points particuliers d'une section de route, de telle sorte que la sécurité du véhicule isolé soit assurée.

Les points particuliers d'une section de route sont ceux ayant des caractéristiques géométriques contraignantes.

La vitesse de référence (en km/h) est soit : 40 - 60 - 80 - 100 - 120 - 140.

Les routes communautaires utiliseront au minimum la vitesse de 80 km/h. La vitesse de référence de 120 km/h est retenue quand les chaussées sont séparées et la plupart des intersections sont aménagées en échangeurs. Celle de 140 km/h est applicable aux autoroutes.

Les routes communautaires doivent avoir au minimum :

- une largeur d'emprise de 50 m ;
- une largeur de chaussée de 7,00 m et de 7,20 m en cas de mise en œuvre de bande de roulement (signalisation horizontale) ;
- une largeur d'accotement de 1,50 m.

L'emprise de la route et la surface occupée par la route et ses dépendances incorporées au domaine de la collectivité publique.

II.2 Tracé en plan.

Pour le tracé en plan, le paramètre fondamental est le rayon de courbure RH dont les valeurs minimales figurent ci-après :

Les valeurs des rayons sont des minimums correspondant au dévers maximum de sept pour cent (7%). Elles sont suffisantes pour la stabilité et le confort de conduite du véhicule dans des conditions moyennes.

Vitesse de référence (km/h)	80	100	120	140
Rayon minimal absolu (m) (pentes négatives $\geq 7\%$)	240	425	665	1 040
Rayon minimal normal (m) (pentes $\geq 2\%$)	425	665	1 000	1 340
Rayon minimal déversé (m) (pentes $\geq 2,5\%$ ou 2%)	650	900	1 500	4 000
Rayon minimal déversé (m) (pentes $\geq 2,5\%$ ou 2%)	800	1 000	1 600	5 000
Rayon minimal déversé (m) (pentes $\geq 2,5\%$ ou 2%)	300	1 500	1 800	5 000
Rayon minimal déversé (m) (pentes $\geq 2,5\%$ ou 2%)	300	1 500	1 800	5 000

* BB = béton bitumineux

Il est conseillé d'implanter si possible le rayon minimal normal.

On évitera les sections de tracé en plan rectiligne de trop grande longueur, qui sont monotones le jour et gênantes la nuit à cause de l'éblouissement des phares. On recherchera une alternance harmonieuse entre les alignements droits et les courbes. Il est recommandé de limiter sur un itinéraire le pourcentage d'alignement droit à 40 - 60 % en se fixant une longueur maximale de 2 à 3 km pour les alignements.

Les développées des courbes circulaires seront supérieures à 200 m (250 m pour les autoroutes).

Les sections circulaires et rectilignes du tracé en plan sont raccordées par des éléments à courbure progressive (clothoïde).

On évitera la succession de deux arcs de cercle de même sens. Le cas échéant, l'alignement droit séparant les deux courbes devra respecter au minimum la longueur suivante :

Vitesse de référence (km/h)	80	100	120	140
Longueur pour le rayon minimal Absolu (m)	170	140	170	210
Longueur pour le rayon non déversé (m)	135	155	180	215

III. 3. – Profil en long

Le profil en long doit être considéré comme l'un des facteurs principaux intervenant dans l'économie de l'ouvrage. Un profil en long économique suivra au plus près le profil du terrain naturel. Une disposition en léger remblai est préférable au léger déblai qui complique l'évacuation des eaux et isole la route du paysage.

Les caractéristiques du profil en long sont définies par la vitesse de référence :

Vitesse de référence (km/h)			80	100	120	140
Déclivité maximale			6 ‰	5 ‰	4 ‰	4 ‰
Rayon en angle Saillant (m)	Minimal	2 V ou 3 V	4 500	10 000		
	absolu	4 V ou 2 x 2 V	3 000	6 000	12 000	18 000
	Minimal	2 V ou 3 V	10 000	17 000		
Rayon en angle Rentrant (m)	normal	4 V ou 2 x 2 V	6 000	12 000	12 000	18 000
	Minimal	Toutes routes	2 200	3 000	4 200	6 000
	normal		3 000	4 200	6 000	12 000
Rayon assurant le dépassement Sur route à 2 voies (m)			11 000	17 000	28 000	28 000

Il convient, si possible :

- d'utiliser des rayons supérieurs aux valeurs minimales normales ;
- d'éviter les successions de raccordements circulaires ;
- d'adopter des déclivités suffisantes dans les zones de variation de dévers et dans les longues sections en déblais ;
- d'adopter des longueurs de développement des raccordements circulaires supérieures ou égales à 200 ml.

L'adjonction dans les rampes de voies supplémentaires pour véhicules lents peut être envisagée pour des déclivités supérieures à 3 ‰ et pour des longueurs supérieures à 500 ml.

II.4 - Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan.

Les routes communautaires présentent des caractéristiques homogènes sur des sections de longueur suffisante. Les changements de caractéristiques se font en des points tels qu'ils puissent être normalement prévus par l'usager (traversée d'une agglomération, modification du relief du terrain). A défaut, ils sont réalisés progressivement.

Le profil en long et le tracé en plan sont coordonnés de telle manière que la route apparaisse à l'usager sans discontinuité gênante de tracé, lui permettant de prévoir son évolution et de distinguer clairement les dispositions des points singuliers, notamment les carrefours etc.

La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales. Les distances de visibilité minimales nécessaires au dépassement sur les chaussées bidirectionnelles sont les suivantes :

Vitesse de référence (km/h)	80	100	120	140
Distance de visibilité de	325	400	475	490
Dépassement minimale (m)				

Les distances de réapparitions du tracé minimales nécessaires à éviter les pertes de tracé sur les chaussées bidirectionnelles sont les suivantes :

Vitesse de référence	80	100	120	140
Distance (m)	400	600	800	1 000

Lorsque la visibilité est insuffisante, il est recommandé de dédoubler la chaussée aux sommets et dans les virages des routes à deux voies et à trois voies de circulation.

II.5. – Profil en travers

II. 5.1. – Chaussée

La plate-forme des routes communautaires comporte, outre la ou les chaussées, des accotements latéraux et éventuellement un terre-plein central et des pistes spéciales pour piétons et cyclistes.

Les voies de circulation des chaussées ont, en alignement droit, une largeur minimale de 3,50 m.

Toutefois, la largeur d'une voie supplémentaire pour véhicules lents dans une section en rampe peut être réduite à 3 m.

Dans les courbes de rayon (R) inférieur à 200 m, une surlargeur (s), côté intérieur de la courbe, est prévue pour assurer sans entrave la circulation à vitesse normale des véhicules de plus grandes dimensions autorisées ($s = \frac{R}{50}$ en m pour $R < 200$ m).

Pour les vitesses de référence supérieures ou égales à 100 km/h, les marquages latéraux ne sont pas compris dans la largeur précitée.

La chaussée est revêtue en béton bitumineux de 5 cm d'épaisseur minimum ou en béton de ciment de 15 cm d'épaisseur minimum. Les épaisseurs seront éventuellement augmentées en fonction du trafic. Tout autre matériau de revêtement de chaussée pourra être utilisé en remplacement du béton bitumineux ou du béton de ciment sous réserve que ses performances techniques et ses avantages économiques et environnementaux soient justifiés supérieurs.

Le dimensionnement du corps de la chaussée est calculé avec une charge maximum à l'essieu de 13 tonnes. Conformément au Règlement n° 14/2005/CM UEMOA, la charge à l'essieu autorisée est de 11,5 tonnes.

II. 5.2. – Déclivité transversale

En alignement droit, le profil en travers de la chaussée est constitué par un ou deux plans, dont la déclivité transversale est de 2 à 2,5 % pour les chaussées en béton bitumineux.

En courbe, le dévers maximal est de 7 %. Le plus petit rayon admissible sans modification du profil transversal de l'alignement droit est donné au paragraphe II.2. La variation du dévers étant limitée à 2 % par seconde pour éviter un effet de roulis, il est nécessaire de respecter les longueurs suivantes :

Vitesse de référence (km/h)	80	100	120	140
Longueur (m) pour une variation de 1 % du dévers	11	14	16,5	19,5

II. 5.3. – Accotements et terre-plein central.

La largeur minimale de l'accotement est de 1,5 m.

L'accotement doit être revêtu au minimum en enduit superficiel monocouche.

Il y a lieu également de prévoir en dehors des chaussées des aires d'arrêt et des aires de repos pour les véhicules et les conducteurs soit dans les villages, soit en rase campagne environ tous les 200 km. Ces aires de stationnement revêtues, de caractéristiques identiques à celles de la chaussée, auront une longueur minimale de 40 m, une largeur minimale de 2,5 m pour les véhicules légers et une largeur minimale de 3 m pour les poids lourds. Ces aires pourront être progressivement aménagées.

L'accotement a une pente transversale dirigée vers l'extérieur de 3 à 4 %. En cas de déversement de la chaussée, la pente de l'accotement côté intérieur du virage est égale au dévers de la chaussée, et la pente de l'accotement côté extérieur du virage est de sens opposé au dévers et égale à 1,5 %.

Quand un terre-plein central est prévu, sa largeur minimale est de 3 m entre chaussées. Il est recommandé d'augmenter cette largeur notamment dans les courbes, si la visibilité l'exige. Il est recommandé que le terre-plein central comporte en bordure des chaussées des bandes de guidage et de sécurité, revêtues ou stabilisées, de 1 m de largeur au moins.

II. 5.4. – Pistes cyclables

Sur l'accotement des routes communautaires où le trafic atteint au moins 2 000 véhicules par jour, des pistes cyclables, réservées à la circulation des cyclistes ou assimilés, sont prévues chaque fois que leur nombre atteint 200 unités par demi-heure de pointe, dans un sens, ou 1 000 unités par jour dans un sens.

Les pistes cyclables sont normalement à sens unique et ont une largeur minimale de 2,50 m. Elles seront revêtues et séparées de la chaussée, soit par une bande séparative de 1 m de largeur minimum, soit par une bordure ou tout autre dispositif (signalisation horizontale, etc).

Dans la mesure du possible, les matériaux pouvant être facilement réutilisés à d'autres emplois (par exemple : l'aluminium) ou difficilement remplaçables (le béton) sont à proscrire. Le métal émaillé est conseillé.

Cet équipement doit être aussi bien visible de jour comme de nuit. Le revêtement rétro réfléchissant est de classe 2 (article 13 de l'Arrêté du 7 juin 1977 et modifications relatif à la signalisation des routes et autoroutes et instruction interministérielle de la république française ou des textes correspondants en vigueur.

Le réseau sera borné au minimum par des bornes pentakilométriques de dimension moyenne 1,00 (h) x 0,40 (l) x 0,25 (e) avec 0,30 m d'épaisseur d'encastrement. Les écritures doivent être conformes à la législation en vigueur dans les Etats membres.

V. 3. - Eclairage.

Les routes communautaires qui traversent les agglomérations sont dotées d'un éclairage homogène et suffisant pour permettre aux usagers motorisés de circuler sans faire usage dans des feux de route, quand l'importance de la circulation nocturne en justifie économiquement les installations et leur exploitation.

V. 4. - Glissières de sécurité.

Des glissières de sécurité sont à prévoir pour éviter les collisions avec des obstacles situés dans les accotements ou le terre-plein central.

Il est recommandé d'établir les glissières de sécurité à la distance maximale du bord de la chaussée compatible avec la présence de circulation ou d'obstacles extérieurs.

Pour les routes communautaires, les glissières de sécurité sont à prévoir notamment :

a) Sur le terre-plein central :

1. quand sa largeur est inférieure à 6 m. si le trafic journalier atteint 20 000

v) j avec 2 x 2 voies ou 30 000 v/j avec 2 x 3 voies ;

2. quand sa largeur est inférieure à 4,50 m. quel que soit le trafic ;

3. dans les courbes de rayon inférieur au rayon minimal normal ;

4. au droit des obstacles (candélabres, appuis d'ouvrage d'art, etc.).

b) Sur les accotements :

1. quand les obstacles fixes et rigides tels que culées, piliers de ponts, murs de soutènement, supports de portiques, etc. sont situés à moins de 3,50 m du bord d'une chaussée ;

2. dans les sections en remblai, quand la hauteur de celui-ci ou l'inclinaison des talus présentent un danger évident (en général plus de 3 m sur au moins 30 ml) ;

3. dans les sections longées par un cours d'eau, une route ou une voie ferrée à moins de 10 m du bord de la chaussée ;

4. sur les ouvrages d'art, notamment de part et d'autre de l'ouvrage ;

5. dans les courbes de rayon inférieur au rayon minimal normal.

V. 5. - Aménagement paysager.

La coordination du tracé et du profil en long doit être étudiée non seulement du point de vue strict de la sécurité mais aussi de celui de l'intégration harmonieuse du tracé dans le site.

Tous les éléments du paysage doivent concourir, avec la signalisation, au confort et à la sécurité de la circulation. Il convient notamment de créer un bon guidage visuel par des pantalons d'arbustes en harmonie avec les essences environnantes et d'établir, en région de plaine monotone, des écrans de verdure jalonnant la profondeur du champ de vision.

Des plantations d'arbustes sont également à établir pour assurer la protection des usagers contre l'éblouissement, le vent, les amas de sable et, le cas échéant, pour protéger les riverains contre le bruit et la pollution de l'air.

Pour des raisons de sécurité et d'esthétique, les affichages de publicité commerciale en bordure des routes communautaires, en rase campagne, sont installés à une distance minimale de cinq (5) mètres par rapport aux bords extérieurs de l'accotement.

Les affichages lumineux qui pourraient éblouir les usagers sont interdits.

VI. Installations aux frontières.

Des installations routières suffisantes et notamment des aires de stationnement sont prévues aux frontières pour recevoir et écouter le trafic normal. Il y a lieu de séparer les trafics commerciaux et touristiques et d'établir des postes de contrôle juxtaposés.

Une surlargeur de 0,50 m sera prévue au profil en travers de la chaussée quand cette dernière passe sur un ouvrage d'art. L'accotement sera remplacé par trottoir de 1 m de large en surplomb de 0,18 m au minimum par rapport à la chaussée.

Dans le cas d'un passage sous un ouvrage d'art, la largeur de 1,5 m de l'accotement sera inchangée.

La hauteur sous ouvrage sera de 4,75 m au minimum pour les routes stratégiques (passage de matériel militaire) et de 4,5 m au minimum pour les autres routes. Une revanche de 0,10 m pourra être ajoutée pour permettre ultérieurement un rechargement de la chaussée.

IV. – Débits de service.

Quand le débit dépasse 1.500 unités de trafic par heure pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé que soit prise en considération la construction d'une voie supplémentaire.

L'unité de trafic (UT) correspond à une voiture particulière ou un véhicule léger. Pour les autres véhicules, un coefficient d'équivalence doit être appliqué :

- deux roues (moto, motocyclette, vélo) – coefficient 0,3 ;
- poids lourds – coefficient 3.

Pour les routes à quatre voies, dès que le débit de pointe dans le sens le plus chargé dépasse 1.500 UT/h pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé, pour la sécurité, d'établir les chaussées séparées à sens unique.

IV. – Intersections.

IV. 1. – Définitions.

Les routes communautaires forment, à leur rencontre entre elles ou avec d'autres routes ou d'autres voies de communication, des « intersections ».

Les différents types d'aménagement des intersections routières sont les suivants :

- carrefours plans ou à niveau : ce sont des intersections dont les branches sont situées dans un même plan ;
- carrefours dénivelés ou à niveau séparés : ce sont des intersections dont l'une au moins des branches franchit à un niveau différent une ou plusieurs autres branches.

IV. 2. – Les carrefours à niveau.

Les carrefours à niveau doivent être supprimés sur les routes communautaires quand cette mesure est justifiée.

Les cisaillements des carrefours se produisent sous un angle $90^\circ (+ 20^\circ)$. Les carrefours comportant plus de quatre branches doivent être simplifiés par regroupement de certains courants secondaires de circulation à l'amont du carrefour principal.

La visibilité du carrefour doit être assurée à son approche sur une distance suffisante pour permettre aux conducteurs de prendre en temps voulu les décisions qu'imposent le type de régulation et les conditions instantanées de la circulation.

La route communautaire est prioritaire par rapport aux autres routes, la priorité entre routes communautaires doit être fixée en fonction de l'importance relative des volumes de la circulation.

La circulation directe sur la route communautaire prioritaire ne doit pas être ralentie. A cet effet, des zones d'attente de longueur suffisante doivent être réservées entre les deux sens de circulation pour les véhicules effectuant une manœuvre de « tourne gauche ».

Des voies d'accélération et de décélération respectivement à l'entrée et à la sortie de la chaussée de la route communautaire prioritaire sont prévues aux carrefours importants pour autant qu'elles soient rentables.

Les carrefours à niveau pourront être remplacés par des carrefours giratoires.

IV. 3. – Les carrefours dénivelés.

Il convient, quand la rentabilité de l'aménagement correspondant est établie, de déniveler certains courants importants de circulation pour éliminer les conflits de cisaillement avec d'autres courants empruntant le carrefour.

Les intersections de voies ferrées avec les routes communautaires doivent être réalisées à niveaux séparés.

V. – Equipements de sécurité.

V. 1. – Signalisation horizontale.

La signalisation horizontale axiale et les bandes de rive doivent être mises en place conformément à la législation en vigueur dans les Etats membres en attendant l'adoption d'un code communautaire. Cette signalisation doit être permanente.

V. 2. – Signalisation verticale.

La signalisation verticale doit être mise en place conformément à la législation en vigueur dans les Etats membres en attendant l'adoption d'un code communautaire. Cette signalisation doit être permanente.

VII. – Assainissement.

Le dimensionnement des petits ouvrages hydraulique se fera à partir des valeurs de la crue décennale, les autres à partir de la crue cinquantennale et les ouvrages d'art à partir de la crue centennale.

La pente longitudinale de l'ouvrage doit permettre l'auto-curage, elle doit être de l'ordre de dix (2) pour cent

VIII. – Dispositions particulières.

VIII. 1. – Installations des réseaux divers.

Les réseaux divers (eau, électricité, téléphone, égout, pipeline, fibre optique, etc.) qui traversent en canalisation souterraine les routes communautaires doivent être placés dans des réservations de sorte que leur entretien, rénovation ou renforcement n'inclue pas la fluidité du trafic.

Lorsque ces réseaux sont aériens, ils doivent traverser les routes communautaires à une hauteur minimale de six (6) mètres.

Lorsqu'ils sont souterrains, ils doivent traverser les routes communautaires à une profondeur minimale de quatre vingt (80) centimètres à partir de la côte supérieure desdites réservations.

VIII. 2. – Traversée des agglomérations.

Dans la mesure du possible, les caractéristiques géométriques de la route communautaire en traversée d'agglomération seront améliorées par rapport à celles définies pour la rase campagne pour tenir compte du trafic urbain et de ses caractéristiques ainsi que des réseaux divers.

Au niveau des agglomérations, la largeur d'emprise de la route communautaire pourra se réduire progressivement jusqu'à atteindre au minimum 26 m avec des aménagements spécifiques de manière à contraindre l'usager de la route au respect de toutes les signalisations locales. La signalisation verticale doit être renforcée par des portiques avec des messages variables. Cependant le champ de visibilité doit être dégagé de tout obstacle. Les occupations anarchiques de l'emprise sont interdites.

La largeur minimale des trottoirs en agglomération doit être de 2.00 m.

VIII. 3. – Traversée des zones des fréquentations des animaux.

Dans les zones de grandes fréquentations des animaux, les caractéristiques géométriques de la route communautaire doivent être améliorées par rapport à celles définies pour la rase campagne en vue de faciliter la traversée des animaux. Dans ces zones, les hauteurs de remblais seront minimisées ou les ouvrages de franchissement seront aménagés en conséquence.

REGLEMENT n° 08/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009 portant adoption du statut du réseau routier communautaire de l'UEMOA et de ses modalités de gestion.

Annexe 2.

Identification des routes communautaires.

La présente annexe définit la signalisation à mettre en place pour identifier le réseau routier communautaire.

Forme du panneau :

Le panneau est un cartouche rectangulaire sans listel de type E 4 1 permettant d'identifier la voie sur laquelle les panneaux sont implantés.

Matériaux utilisés :

Dans la mesure du possible, les matériaux pouvant être facilement réutilisés à d'autres fins (par exemple : l'aluminium) ou difficilement remplaçables (par exemple le béton) sont à proscrire. Le métal émaillé est conseillé.

Inscription :

L'inscription se compose des lettres « CU », suivies du numéro, en chiffre, identifiant l'itinéraire concerné conformément à la décision n° 07/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001.

Position :

Le cartouche est placé au-dessus des panneaux directionnels de type D ou de panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération de type EB.

Il peut être combiné avec d'autres cartouches ou panoneaux.

Dimensions :

La hauteur et la largeur des lettres sont fonction de la vitesse de référence de la route. Les dimensions devront être telles que le conducteur d'un véhicule à grande vitesse puisse facilement l'identifier et comprendre les indications qu'il donne.

Le cartouche doit être lisible aussi bien de jour que de nuit.

Couleur du cartouche et des inscriptions :

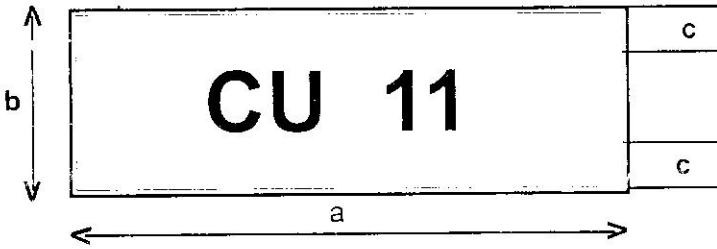
Le cartouche sera à fond vert et les inscriptions seront de couleur blanche.

Maintien de la signalisation du réseau national

Le cartouche destiné à signaler le réseau routier communautaire n'exclut pas le cartouche ou panoneau signalant les routes nationales de l'Etat concerné.

Panneau de signalisation des routes du réseau communautaire

Cartouche E 41



Vitesse de référence (km/h)	60	80	100	120	140
a (cm)	16	20	25	35	35
b (cm)	8	10	12,5	16	16
c (cm)	2	2,5	3	4	4
d (module)	4	4	6	6	6
largeur des écritures des lettres et chiffres					

Définition :
cartouche à fond
vert, chiffre en blanc
caractérisant le
réseau routier
communautaire

REGLEMENT n° 08 2009 CM UEMOA du 25 septembre 2009 portant adoption du statut du réseau routier communautaire de l'UEMOA et de ses modalités de gestion.

Annexe 3

Niveau de service offert aux usagers
sur le réseau routier communautaire

I. - INTRODUCTION ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le niveau de service est une notion complexe ne se réduisant ni à un chiffre ni à une formule ou une définition simple. Ce paramètre doit être analysé par rapport aux diverses finalités visées par le Maître d'Ouvrage et directement liées à l'usager de la route.

- sécurité ;
- temps de parcours, fluidité ;
- permanence ;
- confort de conduite ;
- agrément de parcours et des sites.

Il existe donc plusieurs niveaux de service qui sont fonction des objectifs retenus par la Maître d'Ouvrage. Certaines mesures mises en œuvre pour améliorer la qualité d'une des finalités ci-dessus, seront quantifiables en termes de coûts et permettront l'évaluation de toute modification apportée au niveau de service initial. Certains choix peuvent avoir des effets positifs directs ou indirects pour les usagers. Des améliorations jouant sur la fluidité du trafic, la réduction du temps de parcours, l'optimisation des échanges seront bénéfiques en temps de coût de fonctionnement des véhicules – usure, entretien, carburants – d'insécurité routière – frais résultant des accidents, soins aux blessés, handicapés, décès, ... - et de temps passé dans le parcours.

Le niveau de service peut revêtir un aspect plus qualitatif et devient difficilement quantifiable lorsqu'il s'applique à l'environnement de la route, tels des aménagements paysages destinés à agrémenter les parcours suivis par les usagers. Ces améliorations influent positivement sur la perception du conducteur, mais la valeur ajoutée reste difficilement chiffrable, si ce n'est au moyen d'enquête d'opinion publique auprès des bénéficiaires eux-mêmes.

As a consequence, the authors conclude that the use of the proposed solution is limited to the case of a single layer of cells. The authors also claim that the proposed solution is not applicable to the case of a multi-layered structure, as the solution is not unique. The authors also claim that the proposed solution is not applicable to the case of a multi-layered structure, as the solution is not unique.

Les fissures transversales : Ce sont des fentessensiblement perpendiculaires à l'axe de la chaussée, isolées ou périodiques, d'espacement variable, intéressant tout ou partie de la largeur de la chaussée. Selon la cause et le mode d'apparition, on les désignera en fissures de retrait, fissures de joints et en fissures de fatigue.

Le faïençage : Il s'agit d'un ensemble de fissures entrelacées ou maillées, plus ou moins larges au niveau de la surface de roulement. Les mailles peuvent apparaître sous forme circulaire ou polygonale communément appelée « peau de crocodile ».

Les arrachements : ce sont des phénomènes de rupture d'adhésion entre éléments ou parties de la route suivies généralement de leur disparition. Ce type de dégradations n'affecte que la couche de roulement au début de son apparition mais peut s'aggraver en affectant les couches sous-jacentes du revêtement. On distingue les désordres suivants : le désenrobage, le plumage, le peignage, la pelade, l'indentation et le glaçage, les nids de poule, les dentelles de rives et les réparations.

Les nids de-poule sont consécutifs le plus souvent à une usure ou une destruction de la couche de roulement dû au faïençage puis à l'arrachement du revêtement, parfois à la présence de corps étrangers dans la couche de surface. Ils se caractérisent par une cavité à la surface de la chaussée due à des départs de matériaux, cette cavité est à bords francs, plus ou moins profonde et de dimension limitée. Lors de leur apparition, leur taille est faible. A défaut d'entretien, ils s'agrandissent et se multiplient.

La dentelle de rive apparaît sur des chaussées où la couche de base et les accotements sont de même nature et en absence de butée latérale : elle est provoquée par la circulation et les arrêts fréquents des véhicules sur les accotements. Elle se caractérise par l'arrachement du revêtement de surface.

La pelade : il s'agit d'un décollement du revêtement par plaques plus ou moins grandes.

Le ressuage : c'est une remontée du liant à la surface de la couche de roulement, recouvrant particulièrement ou totalement les granulats et donnant un aspect noir brillant. Lorsqu'il est très prononcé, il peut se former des plaques glissantes très dangereuses pour la circulation.

Réparation : il s'agit de réparations ponctuelles, concernant une ou plusieurs couches de chaussée et présentant des dégradations plus ou moins importantes sur leur surface ou sur leur contour. Leur nombre, leur étendue et leur fréquence dans le temps sont des éléments du diagnostic.

Les dispositifs de sécurité concernent les glissières de sécurité, la signalisation horizontale et les panneaux de signalisation verticale. En effet, l'impact d'une information performante et claire a un effet majeur en termes de sécurité et de qualité des déplacements. Or, la signalisation est fréquemment un langage difficile à comprendre parce qu'elle reste encore très souvent non-conforme, mal entretenue, pléthorique, non homogène, discontinue et non visible la nuit. Une meilleure compréhension de l'environnement permet une bonne adaptation du comportement de l'usager, d'où une conduite apaisée et responsable. Les règles de conduite à observer lors de ses déplacements. Exiger de l'usager qu'il ait une attitude responsable signifie que la qualité des messages véhiculés doit être irréprochable, afin de les rendre parfaitement intelligibles.

La matrice suivante résume les différents niveaux d'état que l'on retiendra pour apprécier le paramètre de confort de l'usager.

Niveau d'état	Uni (en IRI)	Fissuration %	Arrachement % poules/km	Nbre de nids de m ² /km	Dentelles de rives	Dispositifs de sécurité
0 (mauvais)	8	25	30	50	300	Inexistant
1 (moyen)	6	15	20	25	100	Mauvais
2 (Bon)	3 à 4	5	10	10	10	Acceptable sauf Points singuliers
3 (Très bon)	2	0	1	1	0	Acceptable

II. 3. – Fluidité du transit

Le transit définit la possibilité de se déplacer sur les routes à une vitesse moyenne imposée avec un type de véhicule donné de taille moyenne.

Pour le réseau routier communautaire, le type de véhicule choisi est un véhicule 4 x 4 pick up.

La matrice suivante résume les différents niveaux d'état que l'on retiendra pour apprécier le paramètre de la fluidité du transit.

Niveau d'état	Vitesse moyenne confortable
0	Moins de 50 km/h
1	Entre 50 et 70 km/h
2	Entre 70 et 90 km/h
3	Supérieure à 90 km/h

III. – Niveau de service offert aux usagers

Le niveau de service se compose de quatre niveaux d'état. Le niveau de service est la combinaison des deux paramètres définis ci-dessus. La qualité du niveau de service offert aux usagers est fonction du niveau d'état : plus le chiffre est élevé, meilleur est le niveau de service.

En rappel nous avons :

- Niveau de service 0
 - Vitesse de circulation moyenne confortable inférieure à 50 km/h ;
 - Dépression et nids de poules fréquents et profonds (> 40 mm – fréquence 50 km et IRI = 6m km) ;
 - Fissures et arrachements fréquents (> 25 % et > 30 % respectivement) ;
 - Pas de signalisation.
- Niveau de service 1
 - Vitesse de circulation moyenne confortable comprise entre 50 et 70 km/h ;
 - Mouvements soudains et fréquents et balancements (IRI entre 5 à 6 m/km) ;
- Défaut graves : ou nids de poules fréquents (fréquence entre 25 et 50 km/h) ;
 - Fissures et arrachements fréquents (entre 15 et 25 % et entre 20 et 30 % respectivement) ;
 - Mauvaise signalisation.
- Niveau de service 2

- Vitesse de circulation moyenne confortable comprise entre 70 et 90 km/h ;

Perception de mouvements modérés et de grandes ondulations ($2 < \text{IRI} < 4$ m/km) ;

- Nids de poules occasionnels (fréquence entre 10 et 25/km) ;

- Fissures et arrachements occasionnels (entre 5 et 15 % et entre 10 et 20 % respectivement) ;

- Signalisation acceptable sauf en certains points singuliers.

- Niveau de service 3

- Vitesse de circulation moyenne confortable supérieure à 90 km/h ;

- Ondulations à peine perceptibles (IRI = 2 m/km) ;

Pas de nids de poules ;

- Pas de fissures et arrachements ;

- Signalisation acceptable en tous points.

IV. – Niveau de service offert aux usagers sur le réseau routier communautaire

Le niveau de service sur le réseau routier communautaire est au moins équivalent au niveau d'état deux (2).

PARTIE NON OFFICIELLE

ANNONCES

L'Administration n'entend nullement être responsable de la teneur des annonces ou avis publiés sous cette rubrique par les particuliers.

Etude de M^r Landing Badji
avocat à la Cour
Dakar

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 493 de Thiès, appartenant à feu René Senghor. 2-2

Etude de M^r Serigne Mbaye Badiane, notaire
5 - 7 Avenue Cardé, 1^{er} étage - Dakar

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 3.848-DG appartenant à M. Bernard Rosilien Dazun. 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 17.261-DG devenu depuis le titre foncier n° 618-DK, appartenant aux sieur et dame Jules Massamba Basse et Marie Charlotte Léonie Dasylya. 2-2