

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		VOIE AERIEENNE		La ligne 1.000 francs Chaque annonce répétée... Moitié prix (Il n'est jamais compté moins de 10.000 francs pour les annonces). Compte bancaire B.I.C.I.S. n° 9520 790 630/81
	Six mois	Un an	Six mois	Un an	
Les annonces doivent être remises à l'imprimerie au plus tard le mardi. Elles sont payables d'avance.	Sénégal et autres Etats de la CEDEAO 15.000f		31.000f		
Toute demande de changement d'adresse ainsi que les lettres demandant réponse devront être accompagnées de la somme de 175 francs	Etranger : France, Zaïre, R.C.A. Gabon, Maroc, Algérie, Tunisie, 20.000f		40.000f		
	Etranger : Autres Pays 23.000f		46.000f		
	Prix du numéro Année courante 600 f		Année ant. 700f.		
	Par la poste : Majoration de 130 f par numéro		Par la poste		
	Journal légalisé 900 f				

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

LOIS

2003		
27 mai	Loi n° 2003-04 portant orientation et organisation des Transports terrestres	566
28 mai	Loi n° 2003-05 MAEUASE-DAJO-CAL autorisant le Président de la République à ratifier la Convention entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement du Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, signée à Dakar le 2 août 2001	570

DECRETS

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

2002		
31 décembre	Décret n° 2002-1198 portant promotion dans l'Ordre du Mérite à titre étranger	582
31 décembre	Décret n° 2002-1200 portant promotion et nomination dans l'Ordre du Mérite à titre étranger	582
31 décembre	Décret n° 2002-1203 portant promotion au grade de Général, de Division d'officiers généraux	583

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DES SENEGALAIS DE L'EXTERIEUR

2002		
31 décembre	Décret n° 2002-1196 portant nomination de Monsieur Moustapha Sène Conseiller des Affaires étrangères principal, en qualité d'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République du Sénégal auprès de Son Excellence Monsieur Laurent Gbagbo, Président de la République de Côte d'Ivoire	583

MINISTERE DES FORCES ARMEES

2002

31 décembre	Décret n° 2002-1201 portant réglementation de l'habillement dans les Forces armées	584
31 décembre	Décret n° 2002-1202 portant prorogation et maintien en activité de service de soldats des contingents 1996/2, 1997/1, 1998/1 pour les Armées et 1997/2 pour la Gendarmerie	585
31 décembre	Décret n° 2002-1204 portant nomination d'un officier supérieur de la Gendarmerie nationale à un emploi subalterne	586

UNION AFRICAINE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE

2002

.... juin	Programme commun du transport aérien dans les Etats membres de l'UEMOA	586
-----------	--	-----

PARTIE NON OFFICIELLE

Annonces	595
----------	-----

PARTIE OFFICIELLE

LOIS

LOI n° 2003-04 du 27 mai 2003
portant orientation et organisation
des Transports terrestres

EXPOSÉ DES MOTIFS,

Afin de permettre à l'économie sénégalaise d'être compétitive et capable de générer une croissance économique forte et durable, il est nécessaire que soient créées des externalités favorables à la production.

A cet effet, le Gouvernement s'est engagé à mettre en œuvre des actions visant à améliorer la disponibilité et la qualité des interventions de l'Etat dans la fourniture des services et des infrastructures de base.

La réalisation de cet objectif dans le secteur des transports est envisagée à travers notamment :

- des mesures de renforcement institutionnel et des réformes de politiques sectorielles visant à assainir et à accroître l'efficacité du secteur des transports ;
- des programmes d'investissement destinés à assurer la maintenance des infrastructures et leur extension.

Le Programme d'Ajustement sectoriel des Transports (PAST) élaboré en 1990 et le Deuxième Programme Sectoriel des Transports en 1998, sanctionnés chacun par une déclaration de politique sectorielle, constituent le cadre de mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de transports.

Le sous secteur des transports urbains, en raison de son importance, a fait l'objet de son côté, d'une lettre de politique sectorielle en 1996 et d'un programme d'investissement dit Programme d'Amélioration de la Mobilité urbaine (PAMU) sur une période de 7 ans à partir de 2001.

Ces lettres de politiques sectorielles sont venues compléter le décret n° 63-545 du 31 juillet 1963 portant réglementation des transports routiers publics et privés de marchandises et de voyageurs pour constituer, à ce jour, le seul cadre de référence de la politique de transport.

Il a paru nécessaire, compte tenu de l'importance du secteur et de son caractère stratégique dans la mise en œuvre de la politique économique et sociale, de le régir par une loi et non par un texte réglementaire ou par de simples lettres de politiques sectorielles.

Cette loi devrait définir le cadre d'orientation générale et de développement du secteur dans lequel tout programme d'action devrait s'inscrire et dont toute initiative devrait s'inspirer.

Ainsi, les insuffisances constatées jusqu'ici seront comblées notamment celles relatives à :

- l'inexistence de dispositions législatives ou réglementaires régissant la politique du transport ferroviaire ;
- la portée limitée d'une part du décret n° 63-545 du 31 juillet 1963 qui ne traite en définitive que des conditions de délivrance des autorisations de transport et, d'autre part, des lettres de politiques sectorielles.

Les innovations majeures introduites par cette loi dans le secteur concernent :

- l'application de la vérité des prix comme base de toute politique tarifaire ;
- l'affirmation du principe de la compensation financière pour couvrir les pertes de recettes ou charges additionnelles résultant de l'obligation de service public ;

- l'implication des opérateurs de transport terrestre dans la définition des politiques à travers des mécanismes de concertation régulière ;

- la définition de périmètre de transport ;
- l'identification de l'autorité initiatrice des plans de transport dans le cadre de la politique de décentralisation.

Telle est l'économie du présent projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du vendredi 16 mai 2003 ;

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

Article premier. – La présente loi s'applique aux activités de transports terrestres de personnes et de marchandises à l'intérieur du territoire national.

Art. 2. – Au sens de la présente loi, les transports terrestres comprennent les transports routiers et les transports ferroviaires. Sont considérés comme transports terrestres :

- les transports routiers urbains et interurbains de personnes ou de marchandises ;
- les transports ferroviaires urbains et interurbains de personnes ou de marchandises.

Les différents types de transports ci-dessus visés sont régis par la présente loi par des décrets, par des conventions, des protocoles et des arrangements internationaux en vigueur.

Art. 3. – Il est entendu au sens de la présente loi par :

- **Transport terrestre** : toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace d'un point à un autre au moyen d'un véhicule routier ou ferroviaire, de personnes ou de marchandises ;
- **Transports publics** ou pour compte d'autrui : les services de transport de voyageurs ou de marchandises offerts au public dans un but commercial, même lorsque exceptionnellement ils sont consentis à titre gratuit, qu'il s'agisse de transports réguliers fonctionnant dans les conditions de parcours et de prix fixés à l'avance ou de transports occasionnels effectués suivant les demandes des usagers ;
- **Transports privés** ou pour compte propre : les transports de personnes ou de marchandises effectués par toute personne physique ou morale pour son compte exclusif à condition que les véhicules utilisés lui appartiennent ou soient mis à sa disposition exclusive, qu'ils ne transportent que des personnes attachées à son établissement ou des marchandises lui appartenant ou faisant l'objet de son commerce et que les transports dont il lui revient de garder la maîtrise soient effectués exclusivement pour les besoins de l'exploitation dudit établissement ;

- Transport combiné intermodal : la prestation exécutée en vertu d'un titre unique par au moins deux modes de transport différents et couvrant le transport de bout en bout sous la responsabilité d'un opérateur unique à l'égard du contractant ;

- Système de transport : ensemble de moyens matériels mobiles et fixes, juridiques, institutionnels et financiers qui concourent au déplacement en toute sécurité des personnes et des biens ;

- Service public de transport : toute activité de transport exercée par des personnes physiques ou morales pour satisfaire un besoin d'intérêt général ;

- Périmètre de transport urbain : Le périmètre de transport urbain peut être défini comme un territoire urbain soumis à une autorité unique compétente pour tout ce qui est relatif à l'organisation et à la régulation des transports publics urbains de voyageurs ;

Ce territoire peut être une commune ou une agglomération urbaine regroupant des communes contiguës.

- Transport interurbain : est considéré comme transport interurbain toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace des personnes ou des marchandises sur un ou plusieurs itinéraires reliant au moins deux agglomérations ne partageant pas le même périmètre urbain ;

- Transport urbain : est considéré comme transport urbain toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace des personnes ou des marchandises à l'intérieur d'un même périmètre urbain ou d'une même agglomération ;

- Transport public collectif de personnes : le transport public est dit collectif si plusieurs personnes partagent le même véhicule avec la possibilité de destinations différentes ;

- Les services publics réguliers de transport assurent le transport de personnes selon un itinéraire, un horaire et une fréquence déterminés ; les passagers peuvent être pris en des points désignés et matérialisés. Les services réguliers sont accessibles à toute personne ;

- Les services occasionnels de transport répondent à une demande ponctuelle de déplacement d'une personne ou d'un groupe de personnes ;

- Les services privés de transport assurent les déplacements d'une personne ou d'un groupe de personnes à l'aide de véhicules leur appartenant ou mis à leur disposition exclusive.

Art. 4. – La politique des transports terrestres, définie par les pouvoirs publics concourt à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de la défense du territoire, de développement des échanges nationaux et internationaux.

Elle vise également à rendre effective la satisfaction des besoins de déplacement des personnes et des biens au moindre coût pour les usagers et pour la collectivité.

La politique de transport de personnes doit accorder une priorité au développement et à la promotion des transports publics collectifs.

Art. 5. – Les pouvoirs publics assurent les missions ci-après :

- promouvoir, réglementer et coordonner toutes les activités pouvant concourir au développement des modes de transports terrestres de voyageurs et de marchandises.

- définir la politique de sécurité routière ;

- planifier les transports ;

- créer les conditions de développement d'entreprises de transport ;

- promouvoir le développement des infrastructures et des équipements de transport terrestre répondant aux normes techniques de confort et de sécurité ;

- programmer et contrôler l'exécution des investissements publics ;

- veiller à la protection de l'environnement.

Art. 6. – les organisations professionnelles et les personnes morales de droit public ou de droit privé peuvent contribuer à la réalisation de missions de service public par le financement, la réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipement et la fourniture de services aux usagers dans les conditions fixées par les textes législatifs, réglementaires et conventionnels en vigueur.

Art. 7. – L'Autorité compétente veille à l'égalité de traitement des opérateurs en assurant notamment :

- la pluralité des opérateurs ;

- la mise en concurrence pour l'attribution des zones de desserte ;

- l'harmonisation des conditions de gestion, d'exploitation et d'égalité dans le régime d'agrément ;

- le respect de la réglementation technique et sociale pour la sécurité des transports.

Art. 8. – L'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités locales concernées avec la participation des représentants de tous les intéressés (usagers, organisation professionnelle des transporteurs et des chauffeurs, autorités organisatrices).

Art. 9. – Le développement des différents modes de transport doit tenir compte de la vocation et des avantages relatifs à chaque mode pour la collectivité et s'appuyer sur des plans de transport locaux et nationaux favorisant une saine concurrence et une approche intermodale.

Le développement de l'offre de transport doit être fondé sur la libre concurrence dans un cadre réglementé.

Art. 10. – Nul ne peut exercer une activité professionnelle de transport public de personnes ou de marchandises s'il n'est titulaire d'un agrément délivré par le Ministre chargé des Transports ;

Les conditions d'obtention et de retrait de l'agrément sont définies par voie réglementaire.

Art. 11. – Toute personne physique ou morale peut effectuer une activité de transport pour compte propre sans agrément.

Art. 12. – L'exploitation d'un véhicule de transport public ou d'un véhicule de transport privé et soumise à autorisation de transport (licence).

Les conditions d'obtention et de retrait de cette autorisation sont définies par voie réglementaire.

Art. 13. – Le financement des infrastructures (construction d'infrastructures nouvelles, aménagement et exploitation d'infrastructures existantes) est assuré par l'autorité compétente, son concessionnaire ou le titulaire de la maîtrise d'ouvrage déléguée et éventuellement par les usagers, les opérateurs et les bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des transports, en retirent un avantage direct ou indirect.

L'usage des infrastructures et des équipements qui leur sont affectés peut donner lieu à perception de redevances.

Les modalités d'application des dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Art. 14. – Les choix des investissements donnant lieu en totalité ou en partie à financement public sont fondés sur la justification économique et/ou sociale des projets y afférents.

Les projets d'investissement sont évalués sur la base de critères cohérents permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes.

Art. 15. – Les tarifs de transport public de personnes et de marchandises constituent un des éléments d'orientation du choix des usagers, de la gestion des infrastructures et de la régulation dans le cadre de la politique nationale des prix.

Art. 16. – Toute sujétion de service public entraînant des pertes de recettes ou des charges additionnelles donne lieu à compensation financière par le commanditaire.

Art. 17. – Les opérations de transport public de personnes ou de marchandises doivent faire l'objet d'un contrat conformément à la législation en vigueur.

Art. 18. – Les opérateurs de transport ont l'obligation d'informer en permanence les usagers sur les conditions générales du contrat de transport notamment en matière de tarifs, de délais, de fréquences, d'horaires, d'assurance et de sécurité.

Art. 19. – Sont considérés comme services de transports publics collectifs urbains de personnes, les services de transports publics collectifs qui s'effectuent dans un périmètre urbain.

L'exploitation d'un service de transport urbain est autorisée par voie réglementaire. L'Etat et les collectivités locales peuvent mettre en place des structures chargées de l'organisation des transports dans tout périmètre de transport urbain défini.

Art. 20. – Sont considérés comme services de transports collectifs interurbains de personnes, les services qui s'effectuent d'une gare routière ou ferroviaire d'une agglomération urbaine à destination d'une gare d'une autre agglomération urbaine.

La création ou la gestion d'une gare routière peut être autorisée ou confiée par l'autorité administrative compétente à des opérateurs privés dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 21. – A l'intérieur d'un périmètre urbain, les dessertes locales des transports publics routiers non urbains de personnes sont créées ou modifiées par l'autorité administrative compétente.

L'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans un périmètre urbain est définie dans un plan de déplacements urbains élaboré par l'autorité compétente. Ce plan doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme.

Art. 22. – Dans la Région de Dakar, le Conseil exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD) assure les missions qui lui sont dévolues par la loi 97-01 du 10 mars 1997.

Art. 23. – Le réseau ferroviaire national est constitué de l'ensemble des infrastructures ferroviaires servant à l'exploitation des services ferroviaires de transport public de marchandises et de voyageurs.

Ne font pas partie du réseau ferroviaire national :

a) les infrastructures ferroviaires servant à l'exploitation de services ferroviaires de transport de marchandise ; internes à une entreprise industrielle, agricole ou commerciale ;

b) les infrastructures ferroviaires établies à l'intérieur des enceintes des établissements industriels, agricoles, commerciaux ou portuaires, y compris les établissements d'entretien du matériel des opérateurs ferroviaires ;

c) les voies ferrées d'embranchement reliant le réseau ferroviaire national aux établissements visés en (b) ci-dessus.

Le réseau ferroviaire national fait partie du domaine public de l'Etat et constitue le domaine ferroviaire national.

Art. 24. - La gestion des réseaux ferroviaires et celle des biens immobiliers dépendant du domaine public ferroviaire appartenant à l'Etat ainsi que l'organisation des liaisons ferroviaires inscrites aux plans de transport sont fixées par voie réglementaire.

Art. 25. - Les personnes morales de droit public ou de droit privé ayant pour objet d'exploiter au nom et pour le compte de l'Etat, d'aménager et de développer le réseau ferroviaire national peuvent créer des filiales et prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un objet connexe ou complémentaire.

Elles sont soumises au contrôle de l'Etat.

Art. 26. - Le statut juridique des personnes morales visées à l'article 25 ci-dessus est fixé par la loi n° 90-07 du 26 juin 1990 relative à l'organisation et au contrôle des entreprises du secteur para-public et au contrôle des personnes morales de droit privé bénéficiant du concours financier de la puissance publique.

Art. 27. - Toute exploitation de transport privé du réseau ferroviaire national doit faire l'objet d'une concession conformément aux règles applicables en la matière.

Art. 28. - les transports spécifiques comprennent notamment :

- le transport scolaire ;
- le transport effectué par taxi urbain ;
- le transport de touristes effectué par les véhicules appartenant à une agence de tourisme ou de voyage ;
- le transport de malades ;
- le transport funéraire ;

- le transport par véhicules à traction animale ;
- le transport par cyclomoteurs (vélo, taxi) ;
- le transport de déménagement ;
- les services de location de véhicules mis à la disposition du public avec ou sans chauffeur ;
- le transport d'animaux ;
- le transport de denrées périssables ;
- le transport de matériel et matériaux de construction ;
- le transport de fanes d'arachide, de charbon de bois et de bois ;
- le transport de matières dangereuses.

Art. 29. - Les transports terrestres sont organisés dans le cadre de plans de transport.

Le plan de transport terrestre de personnes doit viser notamment l'instauration de réseaux de transport collectif intégrés aux plans physique et tarifaire.

Le plan de transport terrestre dans le cadre duquel sont organisés les services de transport, doit être en adéquation avec les plans d'urbanisme et /ou d'aménagement du territoire.

Art. 30. - Les plans de transport sont élaborés par l'Etat avec la collaboration des collectivités locales et des usagers.

L'élaboration des plans de transport doit prendre en compte, notamment, l'offre et la demande de transport, les différents modes de transport existants, les infrastructures d'accueil.

Art. 31. - Le plan de transport est élaboré à l'initiative de l'autorité communale en collaboration avec l'autorité publique compétente lorsqu'il est circonscrit dans les limites territoriales de la communes ou des autorités communales compétentes concernées lorsqu'il couvre le territoire de plusieurs communes et approuvé conjointement par le ministre chargé des transports et le ministre chargé des collectivités locales.

Art. 32. - Les liaisons d'intérêt national sont organisées dans le cadre d'un plan national de transport.

Art. 33. - En tant que de besoin des plans d'intérêt régional ou départemental peuvent être élaborés en rapport avec les collectivités territoriales concernées.

Art. 34. - Les infractions aux dispositions de la présente loi sont constatées par :

- les agents ayant qualité pour constater les infractions en matière de police de la circulation routière ou ferroviaire ;

- les fonctionnaires et agents assermentés relevant du ministère chargé des transports.

Les fonctionnaires et agents ci-dessus visés sont habilités notamment à :

- vérifier tout document relatif au véhicule et la nature du transport :

- visiter les cargaisons et accéder aux véhicules de transport de voyageurs ou de marchandises ;

- accéder aux lieux de chargement et de déchargement ;

- contrôler les titres de voyage.

Art. 35. – Est punie d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 50.000 à 500.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement :

- toute personne qui exerce la profession de transporteur ou se livre à l'activité de transport de personnes et de marchandises sans les autorisations nécessaires prévues par la présente loi et les textes pris pour son application ;

- toute personne qui fait de fausses déclarations à l'occasion des enquêtes relatives à la délivrance des autorisations exigées par la réglementation en vigueur.

En cas de récidive l'amende est portée au double et les complices des auteurs des infractions sont punis des mêmes peines.

Art. 36. – Ne sont pas soumis aux dispositions de la présente loi, les transports de marchandises ou de personnes effectués par l'Armée nationale et par les services de la Sûreté nationale à l'aide de véhicules leur appartenant.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 27 mai 2003

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République :

Le Premier Ministre

Idrissa SECK

LOI n° 2003-05 du 2 août 2001

autorisant le Président de la République à ratifier la convention entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement du Canada, en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôt sur le revenu, signée à Dakar, le 2 août 2001

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement du Canada ont signé à Dakar, le 2 août 2001, une Convention en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôt sur le revenu.

La double imposition trouve son origine dans l'entière souveraineté fiscale des Etats qui ont chacun la latitude pour exercer leur droit d'imposer, l'un parce qu'il se considère comme l'Etat de résidence ou de domicile fiscal du bénéficiaire d'un revenu ou propriétaire d'un bien, et l'autre parce qu'il estime que ce revenu trouve sa source sur son territoire ou que le bien considéré y est situé.

En ce qui concerne les dispositions tendant à prévenir l'évasion fiscale, il s'agit de l'échange de renseignements ou, parfois, d'assistance mutuelle en matière de recouvrement.

La Convention fiscale conclue entre le Sénégal et le Canada s'inscrit donc dans ce cadre.

Cette Convention vise les personnes physiques et morales assujetties à l'impôt en raison de leur domicile fiscal.

Elle s'applique aux impôts perçus sur le revenu total ou sur des éléments du revenu, y compris les impôts sur les gains provenant de l'aliénation des biens mobiliers ou immobiliers ainsi que les impôts sur les plus-values.

En vertu de cette Convention, les principaux taux d'imposition retenus pour les dividendes, intérêts, redevances et pensions sont les suivants :

- Dividendes : le taux de la retenue à la source est établi à 15% pour le Canada et 16% pour le Sénégal ;

- Intérêts : le taux de la retenue à la source est établi à 15% pour le Canada et à 16 ou 20% selon les cas, pour le Sénégal ;

- Redevances : elles sont assujetties à un taux de retenue à la source de 15% pour les deux pays ;

- Pensions : les premiers douze mille dollars canadiens ou l'équivalent en monnaie du Sénégal sont exonérés de l'impôt et tout excédent est soumis au taux de 15%.

- En cas de difficultés d'application ou d'interprétation de la Convention, il est prévu une procédure amiable entre les autorités compétentes des deux pays.

- La Convention fiscale entre le Sénégal et le Canada va offrir aux contribuables des deux pays une plus grande équité et la sécurité en matière de taxation lors de leurs opérations transfrontalières.

Elle devrait favoriser la fluidité des mouvements de personnes, de biens, de capitaux et de services. Elle sera un complément utile aux efforts des deux pays pour encourager mutuellement les investissements.

La Convention entre le Sénégal et la Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, entrera en vigueur dès l'échange des instruments de ratification par les deux pays.

Les dispositions seront applicables à partir du 1^{er} janvier de l'année civile qui suit celle de l'échange des instruments de ratification et ce pour une durée indéterminée, sauf dénonciation expresse par l'un des Etats.

Telle est l'économie du présent projet de loi:

L'Assemblée nationale a adopté, en sa séance du lundi 19 mai 2003 ;

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

Article unique. – Le Président de la République est autorisé à ratifier la Convention entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement du Canada, en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, signée à Dakar, le 2 août 2001.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 28 mai 2003

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République :

Le Premier Ministre,

Idrissa SECK.

CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA

EN VUE D'EVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS ET DE PREVENIR L' EVASION FISCALE EN MATIERE D'IMPOTS SUR LE REVENU

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE
DU SENEGAL ET LE GOUVERNEMENT
DU CANADA.

Désireux de conclure une Convention en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Sont convenus des dispositions suivantes :

I. CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier. – *Personnes visées.*

La présente Convention s'applique aux personnes qui sont des résidents d'un Etat contractant ou des deux contractants.

Article 2. – *Impôts visés*

1. La présente Convention s'applique aux impôts sur le revenu perçus pour le compte de chacun des Etats contractants, quel que soit le système de perception.

2. Sont considérés comme impôts sur le revenu les impôts perçus sur le revenu total ou sur des éléments du revenu, y compris les impôts sur les gains provenant de l'aliénation de biens mobiliers ou immobiliers ainsi que les impôts sur les plus-values.

3. Les impôts actuels auxquels s'applique la Convention sont notamment :

a) en ce qui concerne le Canada, les impôts sur le revenu par le Gouvernement du Canada en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu (ci-après dénommés "impôt canadien") ;

b) en ce qui concerne le Sénégal :

(i) l'impôt sur les sociétés ;

(ii) l'impôt minimum forfaitaire sur les sociétés ;

(iii) l'impôt sur le revenu des personnes physiques ;

(iv) la contribution forfaitaire à la charge des employeurs ;

(v) la taxe de plus-value sur les terrains bâtis ou non bâtis ;

(ci-après dénommés "impôt sénégalais").

4. La Convention s'applique aussi aux impôts de nature identique ou analogue qui seraient entrés en vigueur après la date de signature de la présente Convention et qui s'ajouteraient aux impôts actuels ou qui les remplaceraient. Les autorités compétentes des Etats contractants se communiqueront les modifications importantes apportées à leurs législations fiscales respectives.

II. DEFINITIONS

Article 3 . – *Définitions générales*

I. Au sens de la présente Convention, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

a) Le terme "Canada", employé dans un sens géographique, désigne le territoire du Canada, y compris :

(i) toute région située au delà de la mer territoriale du Canada qui, conformément au droit international et en vertu des lois du Canada, est une région à l'égard de laquelle le Canada peut exercer des droits à l'égard du fond et du sous-sol de la mer et de leurs ressources naturelles, et

(ii) la mer et l'espace aérien au-dessus de la région visée au sous-alinéa (i), à l'égard de toute activité poursuivie en rapport avec l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles qui y sont visées ;

b) le terme "Sénégal" désigne la République du Sénégal ; employé dans un sens géographique, il désigne le territoire national, les eaux territoriales ainsi que les zones maritimes sur lesquelles, conformément au droit international, le Sénégal exerce des droits de souveraineté ou de juridiction ;

c) les expressions "un Etat contractant" et "l'autre Etat contractant" désignent suivant le contexte, le Sénégal ou le Canada ;

d) le terme "personne" comprend les personnes physiques, les sociétés et tous autres groupements de personnes, il comprend également les fiducies dans le cas du Canada ;

e) le terme "société" désigne toute personne morale ou toute entité qui est considéré comme une personne morale aux fins d'imposition ;

f) les expressions "entreprise d'un Etat contractant" et "entreprise de l'autre Etat contractant" désignent respectivement une entreprise exploitée par un résident d'un Etat contractant et une entreprise exploitée par un résident de l'autre Etat contractant ;

g) l'expression "autorité compétente" désigne :

(i) en ce qui concerne le Canada, le ministre du Revenu national ou son représentant autorisé ;

(ii) en ce qui concerne le Sénégal, le ministre chargé des Finances ou son représentant autorisé ;

h) le terme "national" désigne

(i) toute personne physique qui possède la nationalité d'un Etat contractant ;

(ii) toute personne morale, société de personnes ou association constituées conformément à la législation en vigueur dans un Etat contractant ;

i) l'expression "trafic international", désigne tout transport effectué par un navire ou un aéronef exploité par une entreprise d'un Etat contractant, sauf lorsque le navire ou l'aéronef n'est exploité qu'entre des points situés dans l'autre Etat contractant.

2. Pour l'application de la Convention par un Etat contractant, tout terme ou expression qui n'y est pas défini a, sauf si le contexte exige une interprétation différente, le sens que lui attribue le droit de cet Etat concernant les impôts auxquels s'applique la Convention, le sens attribué à ce terme ou expression par le droit fiscal de cet Etat prévalant sur le sens que lui attribuent les autres branches du droit de cet Etat.

Article 4. – Résident

1. Au sens de la présente Convention, l'expression "résident d'un Etat contractant" désigne :

a) toute personne qui, en vertu de la législation de cet Etat, est assujettie à l'impôt dans cet Etat en raison de son domicile, de son lieu de constitution, de sa résidence, de son siège de direction ou de tout autre critère de nature analogue ;

b) le gouvernement de cet Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales ou, dans le cas du Canada, toute personne morale de droit public d'un tel gouvernement, subdivision ou collectivité.

2. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne physique est un résident des deux Etats contractants, sa situation est réglée de la manière suivante :

a) cette personne est considérée comme résident seulement de l'Etat où elle dispose d'un foyer d'habitation permanent ; si elle dispose d'un foyer d'habitation permanent dans les deux Etats elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat avec lequel ses liens personnels et économiques sont les plus étroits (« centre des intérêts viraux »).

b) si l'Etat ou cette personne a le centre de ses intérêts viraux ne peut pas être déterminé, ou si elle ne dispose d'un foyer d'habitation permanent dans aucun des Etats elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat où elle séjourne de façon habituelle ;

c) si cette personne séjourne de façon habituelle dans les deux Etats ou si elle ne séjourne de façon habituelle dans aucun d'eux, elle est considérée comme un résident seulement de l'Etat dont elle possède la nationalité ;

d) si cette personne possède la nationalité des deux Etats ou si elle ne possède la nationalité d'aucun deux, les autorités compétentes des Etats contractants tranchent la question d'un commun accord.

3. Lorsque, selon les dispositions du paragraphe 1, une personne autre qu'une personne physique est un résident des deux Etats contractants, les autorités

compétentes des Etats contractants s'efforcent d'un commun accord de trancher la question et de déterminer les modalités d'application de la présente Convention à cette personne.

Article 5. – *Etablissement stable*

1. Au sens de la présente Convention, l'expression "établissement stable" désigne une installation fixe d'affaires par l'intermédiaire de laquelle une entreprise exerce tout ou partie de son activité.

2. L'expression "établissement stable" comprend notamment :

- a) un siège de direction ;
- b) une succursale ;
- c) un bureau ;
- d) une usine ;
- e) un atelier ;
- f) une mine, un puits de pétrole ou de gaz, une carrière ou tout autre lieu d'extraction y compris celui relié à l'exploration ou à l'exploitation de ressources naturelles ;

- g) un chantier de construction ;
- h) un chantier de montage dont la durée dépasse trois mois.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, on considère qu'il n'y a pas établissement stable si :

a) il est fait usage d'installations aux seules fins de stockage ou d'exposition de marchandises appartenant à l'entreprise ;

b) des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de stockage ou d'exposition ;

c) des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de transformation par une autre entreprise ;

d) une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins d'acheter des marchandises ou de réunir des informations pour l'entreprise ;

e) une installation fixe d'affaires est utilisée pour l'entreprise aux seules fins de sa publicité, de fourniture d'informations, de recherches scientifiques ou d'activités analogues qui ont un caractère préparatoire ou auxiliaire à ses activités.

4. Une personne – autre qu'un agent jouissant d'un statut indépendant, visé au paragraphe 5 – qui agit dans un Etat contractant pour le compte d'une entreprise de l'autre Etat contractant est considérée comme constituant un établissement stable dans le premier Etat :

a) si elle dispose dans ce premier Etat de pouvoirs qu'elle y exerce habituellement lui permettant de conclure des contrats au nom de l'entreprise, à moins que l'activité de cette personne ne soit limitée à l'achat de marchandises pour l'entreprise ; ou

b) si cette personne dispose dans ce premier Etat d'un stock de marchandises appartenant à l'entreprise au moyen duquel elle exécute habituellement des commandes au nom de cette entreprise.

5. Une entreprise n'est pas considérée comme ayant un établissement stable dans un Etat contractant du seul fait qu'elle y exerce son activité par l'entremise d'un courtier, d'un commissionnaire général ou de tout autre intermédiaire jouissant d'un statut indépendant, à condition que ces personnes agissent dans le cadre ordinaire de leur activité.

6. Le fait qu'une société qui est un résident d'un Etat contractant contrôle ou est contrôlée par une société qui est un résident de l'autre Etat contractant ou qui y exerce son activité (que ce soit par l'intermédiaire d'un établissement stable ou non) ne suffit pas, en lui-même, à faire de l'une quelconque de ces sociétés un établissement stable de l'autre.

7. Une entreprise d'assurances est considérée comme ayant un établissement stable dans un Etat contractant, sauf en matière de réassurance, dès l'instant que, par l'intermédiaire d'un représentant n'entrant pas dans la catégorie des personnes visées au paragraphe 5 ci-dessus, elle perçoit des primes sur le territoire de cet Etat ou assure des risques situés sur ce territoire.

III. IMPOSITION DES REVENUS

Article 6. – *Revenus immobiliers*

1. Les Revenus provenant de biens immobiliers y compris les revenus des exploitations agricoles ou forestières, sont imposables dans l'Etat contractant où ces biens sont situés.

2. Au sens de la présente Convention, l'expression "biens immobiliers" est définie conformément au droit de l'Etat contractant où les biens considérés sont situés. L'expression englobe en tous cas les accessoires, le cheptel mort ou vif des exploitations agricoles et forestières, les droits auxquels s'appliquent les dispositions du droit privé concernant la propriété foncière, l'usufruit des biens immobiliers et les droits à des redevances variables ou fixes pour l'exploitation ou la concession de l'exploitation de gisements minéraux, sources et autres richesses du sol ; les navires et aéronefs ne sont pas considérés comme biens immobiliers.

3. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux revenus provenant de l'exploitation directe, de la location ou de l'affermage, ainsi que de toute autre forme d'exploitation de biens immobiliers et aux revenus provenant de l'aliénation de tels biens.

4. Les dispositions des paragraphes 1 et 3 s'appliquent également aux revenus provenant des biens immobiliers d'une entreprise ainsi qu'aux revenus des biens immobiliers servant à l'exercice d'une profession indépendante.

Article 7. – *Bénéfices des entreprises*

1. Les bénéfices d'une entreprise d'un Etat contractant ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que l'entreprise n'exerce son activité dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé. Si l'entreprise exerce ou a exercé son activité d'une telle façon, les bénéfices de l'entreprise sont imposables dans l'autre Etat mais uniquement dans la mesure où ils sont imputables à cet établissement stable.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, lorsqu'une entreprise d'un Etat contractant exerce son activité dans l'autre Etat contractant par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, il est imputé, dans chaque Etat contractant, à cet établissement stable les bénéfices qu'il aurait pu réaliser s'il avait constitué une entreprise distincte exerçant des activités identiques ou analogues dans des conditions identiques ou analogues et traitant en toute indépendance avec l'entreprise dont il constitue un établissement stable.

3. Pour déterminer les bénéfices d'un établissement stable, sont imputées les dépenses déductibles qui sont exposées aux fins poursuivies par cet établissement stable, y compris les dépenses de direction et les frais généraux d'administration ainsi exposés, soit dans l'Etat où est situé cet établissement stable, soit ailleurs, dans ce dernier cas une quote-part des frais généraux du siège de l'entreprise peut être imputée au résultat des différents établissements stables au prorata des chiffres d'affaires réalisés dans chacun d'eux. Lorsque la répartition dans les conditions définies ci-dessus des frais généraux du siège ne permet pas de dégager une quote-part normale ou un bénéfice normal, les autorités compétentes des Etats contractants peuvent, compte tenu des dispositions de l'article 24, procéder aux ajustements nécessaires pour déterminer le bénéfice de l'établissement stable.

4. Aucun bénéfice n'est imputé à un établissement stable du fait qu'il a simplement acheté des marchandises pour l'entreprise.

5. Aux fins des paragraphes précédents, les bénéfices à imputer à l'établissement stable sont déterminés chaque année selon la même méthode, à moins qu'il n'existe des motifs valables et suffisants de procéder autrement.

6. Lorsque les bénéfices comprennent des éléments de revenu traités séparément dans d'autres articles de la présente Convention, les dispositions de ces articles ne sont pas affectées par les dispositions du présent article.

Article 8. – *Navigation maritime et aérienne*

1. Les bénéfices qu'une entreprise d'un Etat contractant tire de l'exploitation, en trafic international, de navires ou d'aéronefs ne sont imposables que dans cet Etat.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 et de l'article 7, les bénéfices provenant de l'exploitation de navires ou d'aéronefs utilisés principalement pour transporter des passagers ou des marchandises exclusivement entre les points situés dans un Etat contractant sont imposables dans cet Etat.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 s'appliquent aussi aux bénéfices provenant de la participation à un pool, une exploitation en commun ou un organisme international d'exploitation.

Article 9. – *Entreprises associées*

1. Lorsque :

a) une entreprise d'un Etat contractant participe directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise de l'autre Etat, ou que

b) les mêmes personnes participent directement ou indirectement à la direction, au contrôle ou au capital d'une entreprise d'un Etat contractant et d'une entreprise de l'autre Etat contractant.

Et que, dans l'un et l'autre cas, les deux entreprises sont, dans leurs relations commerciales ou financières, liées par des conditions acceptées ou imposées, qui diffèrent de celles qui seraient convenues entre des entreprises indépendantes, les bénéfices qui, sans ces conditions, auraient été obtenus par l'une des entreprises mais n'ont pu l'être en fait à cause de ces conditions, peuvent être inclus dans les bénéfices de cette entreprise et imposés en conséquence.

2. Lorsqu'un Etat contractant inclut dans les bénéfices d'une entreprise de cet Etat – et impose en conséquence – des bénéfices sur lesquels une entreprise de l'autre Etat contractant a été imposée dans cet autre Etat, et que les bénéfices ainsi inclus sont des bénéfices qui auraient été réalisés par l'entreprise du premier Etat si les conditions convenues entre les deux entreprises avaient été celles qui auraient été convenues entre des

entreprises indépendantes, l'autre Etat procède à un ajustement approprié du montant de l'impôt qui y a été prévu sur ces bénéfices. Pour déterminer cet ajustement, il est tenu compte des autres dispositions de la présente Convention.

3. Un Etat contractant ne rectifiera pas les bénéfices d'une entreprise dans les cas visés au paragraphe 1 après l'expiration des délais prévus par sa législation nationale et, en tout cas, après l'expiration de cinq ans à dater de la fin de l'année au cours de laquelle les bénéfices qui feraient l'objet d'une telle rectification auraient été réalisés par une entreprise de cet Etat.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 ne s'appliquent pas en cas de fraude, d'omission volontaire ou de négligence.

Article 10. – Dividendes

1. Les dividendes payés par une société qui est un résident d'un Etat contractant à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces dividendes sont aussi imposables dans l'Etat contractant dont la société qui paie les dividendes est un résident, et selon la législation de cet Etat, mais si le bénéficiaire effectif des dividendes est un résident de l'autre Etat contractant, l'impôt ainsi établi ne peut excéder ;

a) dans le cas du Sénégal, seize pour cent (16 %) du montant brut de ces dividendes ;

b) dans le cas du Canada, quinze pour cent (15 %) du montant brut de ces dividendes.

Les dispositions du présent paragraphe n'affectent pas l'imposition de la société au titre des bénéfices qui servent au paiement des dividendes.

3. Le terme " dividendes " employé dans le présent article désigne les revenus provenant d'actions, actions ou bons de jouissance, parts de mine, parts sociales, parts de fondateur ou autres parts bénéficiaires à l'exception des créances, ainsi que les revenus soumis au même régime fiscal que les revenus d'actions par la législation fiscale de l'Etat dont la société distributrice est un résident.

4. Les dispositions du paragraphe 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des dividendes, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant dont la société qui paie les dividendes est un résident, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, et que la participation génératrice des dividendes s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14 sont, suivant les cas applicables.

5. Lorsqu'une société qui est un résident d'un Etat contractant tire des bénéfices ou des revenus de l'autre Etat contractant, cet autre Etat contractant ne peut percevoir aucun impôt sur les dividendes payés par la société, sauf dans la mesure où ces dividendes sont payés à un résident de cet autre Etat ou dans la mesure où la participation génératrice des dividendes se rattache effectivement à un établissement stable ou à une base fixe situés dans cet autre Etat, ni prélever aucun impôt, au titre de l'imposition des bénéfices non distribués, sur les bénéfices non distribués de la société, même si les dividendes payés ou les bénéfices non distribués consistent en tout ou en partie en bénéfices ou revenus provenant de cet autre Etat.

6. Aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme empêchant un Etat contractant de percevoir, sur les revenus d'une société imputables à un établissement stable dans cet Etat, un impôt qui s'ajoute à l'impôt qui serait applicable aux revenus d'une société possédant la nationalité de cet Etat, pourvu que l'impôt additionnel ainsi établi n'exécède pas :

a) dans le cas du Sénégal, seize pour cent (16 %),

b) dans le cas du Canada, quinze pour cent (15 %),

du montant des revenus qui n'ont pas été assujettis à cet impôt additionnel au cours des années d'imposition précédentes. Au sens du présent paragraphe, le terme " revenus " désigne les bénéfices, y compris les gains, imputables à un établissement stable situé dans un Etat contractant, pour l'année ou pour les années antérieures, après déduction de tous les impôts, autres que l'impôt additionnel visé au présent paragraphe, prélevés par cet Etat sur ces bénéfices.

7. – Les dispositions du paragraphe 6 s'appliquent également à l'égard des revenus qu'une société qui exerce une activité dans le domaine des biens immobiliers tire de l'aliénation de biens immobiliers situés dans un Etat contractant, même en l'absence d'un établissement stable dans cet Etat.

Article 11. – Intérêts

1. Les intérêts provenant d'un Etat contractant et payés à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces intérêts sont aussi imposables dans l'Etat contractant d'où ils proviennent et selon la législation de cet Etat, mais si le bénéficiaire effectif des intérêts est un résident de l'autre Etat contractant, l'impôt ainsi établi ne peut excéder :

a) dans le cas du Sénégal, vingt pour cent (20 %) du montant brut des intérêts sur bons de caisse et seize pour cent (16 %) de leur montant brut dans tous les autres cas ;

b) dans le cas du Canada, quinze pour cent (15 %) du montant brut des intérêts dans tous les cas.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2.

a) les intérêts provenant d'un Etat contractant et payés sur une dette du gouvernement de cet Etat ou de l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales, ne sont imposables que dans l'autre Etat contractant pourvu qu'un résident de cet autre Etat en soit le bénéficiaire effectif;

b) les intérêts provenant du Sénégal et payés à un résident du Canada ne sont imposables qu'au Canada s'ils sont payés en raison d'un prêt fait, garanti ou assuré, ou d'un crédit consenti ou assuré par la Société pour l'expansion des exportations; et

c) les intérêts provenant du Canada et payés à un résident du Sénégal ne sont imposables qu'au Sénégal s'ils sont payés en raison d'un prêt fait, garanti ou assuré, ou d'un crédit consenti, garanti ou assuré par un organisme approprié du Sénégal désigné et accepté par échange de lettres entre les autorités compétentes des Etats contractants.

4. Le terme "intérêts" employé dans le présent article désigne les revenus des créances de toute nature, assorties ou non de garanties hypothécaires et notamment les revenus des fonds publics et des obligations d'emprunt, y compris les primes et lots attachés à ces titres, ainsi que tous autres revenus soumis au même régime fiscal que les revenus de sommes prêtées par la législation fiscale de l'Etat d'où proviennent les revenus; mais il ne comprend pas les revenus visés à l'article 10.

5. Les dispositions du paragraphe 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des intérêts, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant d'où proviennent les intérêts, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que la créance génératrice des intérêts s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

6. Les intérêts sont considérés comme provenant d'un Etat contractant lorsque le débiteur est un résident de cet Etat. Toutefois, lorsque le débiteur des intérêts, qu'il soit ou non un résident d'un Etat contractant, a dans un Etat contractant un établissement stable, ou une base fixe, pour lequel la dette donnant lieu au paiement des intérêts a été contractée et qui supporte la charge de ces intérêts, ceux-ci sont considérés comme provenant de l'Etat où l'établissement stable, ou la base fixe, est situé.

7. Lorsque, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif ou que l'un et l'autre entretiennent avec des tierces personnes, le montant des intérêts, compte tenu de la créance pour laquelle ils sont payés, excède celui dont seraient

convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliquent qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements reste imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 12. — *Redevances*

1. Les redevances provenant d'un Etat contractant et payées à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, ces redevances sont aussi imposables dans l'Etat contractant d'où elles proviennent et selon la législation de cet Etat, mais si le bénéficiaire effectif des redevances est un résident de l'autre Etat contractant, l'impôt ainsi établi ne peut excéder quinze pour cent (15 %) du montant brut des redevances.

3. Le terme "redevances" employé dans le présent article désigne les rémunérations de toute nature payées pour l'usage ou la concession de l'usage d'un droit d'auteur, d'un brevet, d'une marque de fabrique ou de commerce, d'un dessin ou d'un modèle, d'un plan, d'une formule ou d'un procédé secrets ainsi que pour l'usage ou la concession de l'usage d'un équipement industriel, commercial ou scientifique et pour des informations ayant trait à une expérience acquise dans le domaine industriel, commercial ou scientifique, ce terme comprend aussi les rémunérations de toute nature concernant les films cinématographiques et les œuvres enregistrées sur films et bandes magnétoscopiques ou autres moyens de reproduction destinés à la télévision.

4. Les dispositions du paragraphe 2 ne s'appliquent pas lorsque le bénéficiaire effectif des redevances, résident d'un Etat contractant, exerce dans l'autre Etat contractant d'où proviennent les redevances, soit une activité industrielle ou commerciale par l'intermédiaire d'un établissement stable qui y est situé, soit une profession indépendante au moyen d'une base fixe qui y est située, et que le droit ou le bien générateur des redevances s'y rattache effectivement. Dans ce cas, les dispositions de l'article 7 ou de l'article 14, suivant les cas, sont applicables.

5. Les redevances sont considérées comme provenant d'un Etat contractant lorsque le débiteur est un résident de cet Etat. Toutefois, lorsque le débiteur des redevances, qu'il soit ou non résident d'un Etat contractant, a dans un Etat contractant un établissement stable ou une base fixe pour lequel l'obligation donnant lieu au paiement des redevances a été conclue et qui supporte la charge de ces redevances, celles-ci sont considérées comme provenant de l'Etat contractant ou l'établissement stable, ou la base fixe, est situé.

6. Lorsque, en raison de relations spéciales existant entre le débiteur et le bénéficiaire effectif ou que l'un et l'autre entretiennent avec des tierces personnes, le montant des redevances, compte tenu de la prestation pour laquelle elles sont payées, excède celui dont seraient convenus le débiteur et le bénéficiaire effectif en l'absence de pareilles relations, les dispositions du présent article ne s'appliquent qu'à ce dernier montant. Dans ce cas, la partie excédentaire des paiements reste imposable selon la législation de chaque Etat contractant et compte tenu des autres dispositions de la présente Convention.

Article 13. – *Gains en capital*

1. Les gains qu'un résident d'un Etat contractant tire de l'aliénation de biens immobiliers situés dans l'autre Etat contractant, sont imposables dans cet autre Etat.

2. Les gains provenant de l'aliénation de biens mobiliers qui font partie de l'actif d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant, ou de biens mobiliers qui appartiennent à une base fixe dont un résident d'un Etat contractant dispose dans l'autre Etat contractant pour l'exercice d'une profession indépendante, y compris de tels gains provenant de l'aliénation de cet établissement stable (seul ou avec l'ensemble de l'entreprise) ou de cette base fixe, sont imposables dans cet autre Etat.

3. Les gains qu'une entreprise d'un Etat contractant tire de l'aliénation de navires ou d'aéronefs exploités en trafic international ou de biens mobiliers affectés à l'exploitation de ces navires ou aéronefs ne sont imposables que dans cet Etat.

4. Les gains qu'un résident d'un Etat contractant tire de l'aliénation :

a) d'actions dont la valeur est principalement tirée de biens immobiliers situés dans l'autre Etat contractant,

b) d'une participation dans une société de personnes ou dans une fiducie dont la valeur est principalement tirée de biens immobiliers situés dans cet autre Etat.

Sont imposables dans cet autre Etat.

5. Les gains provenant de l'aliénation de tous biens autres que ceux qui sont visés au paragraphes 1, 2, 3 et 4 ne sont imposables que dans l'Etat contractant dont le cédant est un résident.

6. Les dispositions du paragraphe 5 ne portent pas atteinte au droit d'un Etat contractant de percevoir, conformément à sa législation, un impôt sur les gains provenant de l'aliénation d'un bien et réalisés par une personne physique qui est un résident de l'autre Etat contractant et qui a été un résident du premier Etat à un moment quelconque au cours des cinq années précédant immédiatement l'aliénation du bien.

7. Lorsqu'une personne physique qui, immédiatement après avoir cessé d'être un résident d'un Etat contractant, devient un résident de l'autre Etat contractant est considérée aux fins d'imposition dans le premier Etat comme ayant aliéné un bien et est imposée dans cet Etat en raison de cet aliénation, elle peut choisir, aux fins d'imposition dans l'autre Etat, d'être considérée comme ayant vendu et racheté, immédiatement avant de devenir un résident de cet Etat, le bien pour un montant égal à sa juste valeur marchande à ce moment. Toutefois, la présente disposition ne s'applique ni aux biens qui donneraient lieu, immédiatement avant que la personne physique ne devienne un résident de cet autre Etat, à des gains imposables dans cet autre Etat, ni aux biens situés dans un Etat tiers.

Article 14. – *Professions indépendantes*

1. Les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire d'une profession libérale ou d'autres activités indépendantes de caractère analogue ne sont imposables que dans cet Etat, à moins que ce résident ne dispose ou n'ait disposé de façon habituelle dans l'autre Etat contractant d'une base fixe pour l'exercice de ses activités. S'il dispose ou a disposé d'une telle base fixe, les revenus sont imposables dans l'autre Etat mais uniquement dans la mesure où ils sont imputables à cette base fixe.

2. L'expression "profession libérales" comprend notamment les activités indépendantes d'ordre scientifique, littéraire, artistique, éducatif ou pédagogique, ainsi que les activités indépendantes des médecins, avocats, ingénieurs, architectes, dentistes et comptables.

Article 15. – *Professions dépendantes*

1. Sous réserve des dispositions des articles 16, 18 et 19, les salaires, traitements et autres rémunérations similaires qu'un résident d'un Etat contractant reçoit au titre d'un emploi salarié ne sont imposables que cet Etat, à moins que l'emploi ne soit exercé dans l'autre Etat contractant. Si l'emploi y est exercé, les rémunérations reçues à ce titre sont imposables dans cet autre Etat.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les rémunérations qu'un résident d'un Etat contractant reçoit au titre d'un emploi salarié exercé dans l'autre Etat contractant ne sont imposables que dans le premier Etat si :

a) le bénéficiaire séjourne dans l'autre Etat pendant une période ou des périodes n'excédant pas au total 183 jours au cours de toute période de douze mois commençant ou se terminant dans l'année fiscale considérée, et

b) les rémunérations sont payées par un employeur ou pour le compte d'un employeur qui n'est pas résident de l'autre Etat, et

c) la charge des rémunérations n'est pas supportée par un établissement stable ou une base fixe que l'employeur a dans l'autre Etat.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, les rémunérations reçues au titre d'un emploi salarié exercé à bord d'un navire ou d'un aéronef exploité en trafic international par une entreprise d'un Etat contractant sont imposables dans cet Etat.

Article 16. – *Tantièmes*

1. Les tantièmes, jetons de présence et autres rétributions similaires qu'un résident d'un Etat contractant reçoit en sa qualité de membre du conseil d'administration ou de surveillance ou d'un organe analogue d'une société qui est un résident de l'autre Etat contractant, sont imposables dans cet autre Etat.

2. Toutefois, les rémunérations que les intéressés touchent en une autre qualité sont imposables suivant le cas dans les conditions prévues soit à l'article 14, soit à l'article 15, paragraphe 1 de la présente Convention.

Article 17. – *Artistes et sportifs*

1. Nonobstant les dispositions des articles 14 et 15, les revenus qu'un résident d'un Etat contractant tire de ses activités personnelles exercées dans l'autre Etat contractant en tant qu'artiste du spectacle, tel qu'un artiste de théâtre, de cinéma, de la radio ou de la télévision, ou qu'un musicien, ou en tant que sportif sont imposables dans cet autre Etat.

2. Lorsque les revenus d'activités qu'un artiste du spectacle ou un sportif exerce personnellement et en cette qualité sont attribués non pas à l'artiste ou au sportif lui-même mais à une autre personne, ces revenus sont imposables nonobstant les dispositions des articles 7, 14 et 15, dans l'Etat contractant où les activités de l'artiste ou du sportif sont exercées.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux revenus tirés des activités exercées dans un Etat contractant par un résident de l'autre Etat contractant dans le cadre d'une visite dans le premier Etat qui est substantiellement supportée par des fonds publics.

Article 18. – *Pensions et Rentes*

1. Les pensions et les rentes provenant d'un Etat contractant et payées à un résident de l'autre Etat contractant sont imposables dans cet autre Etat.

2. Les pensions et les rentes provenant d'un Etat contractant et payées à un résident de l'autre Etat contractant sont aussi imposables dans l'Etat d'où elles proviennent et selon la législation de cet Etat. Toutefois, dans le cas de paiements périodiques :

a) d'une pension, l'impôt ainsi établi ne peut excéder quinze pour cent (15 %) du montant brut du total de ces paiements dans l'année civile considérée qui excède douze mille dollars canadiens ou son équivalent en monnaie du Sénégal ;

b) d'une rente, l'impôt ainsi établi ne peut excéder quinze pour cent (15 %) de la fraction du paiement qui est assujettie à l'impôt dans cet Etat.

3. Nonobstant toute disposition de la présente Convention :

a) les pensions et allocations de guerre (incluant les pensions et allocations payées aux anciens combattants ou payées en conséquence des dommages ou blessures subis à l'occasion d'une guerre) provenant d'un Etat contractant et payées à un résident de l'autre Etat contractant seront exonérées d'impôt dans cet autre Etat dans la mesure où elles seraient exonérées d'impôt si elles étaient reçues par un résident du premier Etat ;

b) les pensions alimentaires et autres paiements semblables provenant d'un Etat contractant et payés à un résident de l'autre Etat contractant qui y est assujetti à l'impôt à l'égard de ceux-ci, ne sont imposables que dans cet autre Etat ;

c) les prestations payées en vertu de la législation sur la sécurité sociale au Canada ne sont imposables qu'au Canada.

Article 19. – *Fonctions publiques*

1. a) Les salaires, traitements et autres rémunérations similaires, autres que les pensions, payés par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales à une personne physique, au titre de services rendus à cet Etat ou à cette subdivision ou collectivité, ne sont imposables que dans cet Etat.

b) Toutefois, ces salaires, traitements et autres rémunérations similaires ne sont imposables que dans l'autre Etat contractant si les services sont rendus dans cet Etat et si la personne physique est un résident de cet Etat qui :

(i) possède la nationalité de cet Etat, ou

(ii) n'est pas devenu un résident de cet Etat à seule fin de rendre les services.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux salaires, traitements et autres rémunérations similaires payés au titre de services rendus dans le cadre d'une activité industrielle ou commerciale exercée par un Etat contractant ou l'une de ses subdivisions politiques ou collectivités locales.

Article 20. – *Etudiants*

Les sommes qu'un étudiant, un stagiaire ou un apprenti qui est, ou qui était immédiatement avant de se rendre dans un Etat contractant, un résident de l'autre Etat contractant et qui séjourne dans le premier Etat à seule fin d'y poursuivre ses études ou sa formation, reçoit pour couvrir ses frais d'entretien, d'études ou de formation ne sont pas imposables dans le premier Etat, à condition qu'elles proviennent de sources situées en dehors de cet Etat.

Article 21. – *Autres revenus*

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, les éléments du revenu d'un résident d'un Etat contractant, d'où qu'ils proviennent, qui ne sont pas traités dans les articles précédents de la présente Convention ne sont imposables que dans cet Etat.

2. Toutefois, si ces revenus perçus par un résident d'un Etat contractant proviennent de sources situées dans l'autre Etat contractant, ils sont aussi imposables dans l'Etat d'où ils proviennent, et selon la législation de cet Etat. Mais dans le cas du Canada, lorsque ces revenus sont des revenus provenant d'une fiducie, autre qu'une fiducie qui a reçu des contributions pour lesquelles une déduction a été accordée, l'impôt ainsi établi ne peut excéder quinze pour cent (15 %) du montant brut du revenu pourvu que celui-ci soit imposable au Sénégal.

IV. DISPOSITIONS PREVENTIVES DE LA DOUBLE IMPOSITION

Article 22. – *Elimination de la double imposition*

1. En ce qui concerne le Canada, la double imposition est évitée de la façon suivante :

a) sous réserve des dispositions existantes de la législation canadienne concernant l'imputation de l'impôt payé dans un territoire en dehors du Canada sur l'impôt canadien payable et de toute modification ultérieure de ces dispositions qui n'en affecterait pas le principe général, et sans préjudice d'une déduction ou d'un dégrèvement plus important prévu par la législation canadienne, l'impôt dû au Sénégal à raison de bénéfices, revenus ou gains provenant du Sénégal est porté en déduction de tout impôt canadien dû à raison des mêmes bénéfices, revenus ou gains ;

b) lorsque, conformément à une disposition quelconque de la Convention, les revenus qu'un résident du Canada reçoit sont exempts d'impôts au Canada, le Canada peut néanmoins, pour calculer le montant de l'impôt sur d'autres revenus, tenir compte des revenus exempts.

2. En ce qui concerne le Sénégal, la double imposition est évitée de la façon suivante :

a) lorsqu'un résident du Sénégal reçoit des revenus qui, conformément aux dispositions de la présente Convention, sont imposables au Canada, le Sénégal accorde sur l'impôt qu'il perçoit sur les revenus de ce résident, une déduction d'un montant égal à l'impôt sur le revenu payé au Canada ; cette déduction ne peut toutefois excéder la fraction de l'impôt sur le revenu, calculé avant déduction, correspondant aux revenus imposables au Canada ;

b) lorsque conformément à une disposition quelconque de la Convention, les revenus qu'un résident du Sénégal reçoit sont exempts d'impôts au Sénégal, le Sénégal peut néanmoins, pour calculer le montant de l'impôt sur le reste des revenus de ce résident, tenir compte des revenus exempts.

3. Pour l'application du présent article, les bénéfices, revenus ou gains d'un résident d'un Etat contractant qui sont imposables dans l'autre Etat contractant conformément à la présente Convention sont considérés comme provenant de sources situées dans cet autre Etat.

V. DISPOSITIONS SPECIALES

Article 23. – *Non discrimination*

1. Les nationaux d'un Etat contractant ne sont soumis dans l'autre Etat contractant à aucune imposition y relative, qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujettis les nationaux de cet autre Etat qui se trouvent dans la même situation, notamment au regard de la résidence.

2. L'imposition d'un établissement stable qu'une entreprise d'un Etat contractant a dans l'autre Etat contractant n'est pas établie dans cet autre Etat d'une façon moins favorable que l'imposition des entreprises de cet autre Etat qui exercent la même activité.

3. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme obligeant un Etat contractant à accorder aux résidents de l'autre Etat contractant les déductions personnelles, abattements et réductions d'impôt en fonction de la situation ou des charges de famille qu'il accorde à ses propres résidents.

4. Les entreprises d'un Etat contractant, dont le capital est en totalité ou en partie, directement ou indirectement, détenu ou contrôlé par un ou plusieurs résidents de l'autre Etat contractant, ne sont soumises dans le premier Etat à aucune imposition ou obligation y relative, qui est autre ou plus lourde que celles auxquelles sont ou pourront être assujetties les autres entreprises similaires de ce premier Etat et dont le capital est en totalité ou en partie, directement ou indirectement, détenu ou contrôlé par un ou plusieurs résidents d'un Etat tiers.

5. Le terme " imposition " désigne dans le présent article les impôts visés par la présente Convention.

Article 24. – *Procédure amiable*

1. Lorsqu'une personne estime que les mesures prises par un Etat contractant ou par les deux Etats entraînent ou entraîneront pour elle une imposition non conforme aux dispositions de la présente Convention, elle peut, indépendamment des recours prévus par la législation nationale de ces Etats, adresser à l'autorité compétente de l'Etat contractant dont elle est un résident, une demande écrite ou motivée de révision de cette imposition. Pour être recevable, cette demande doit être présentée dans un délai de deux ans à compter de la notification de la mesure qui entraîne l'imposition non conforme aux dispositions de la Convention.

2. L'autorité compétente visée au paragraphe 1 s'efforce, si la réclamation lui paraît fondée et si elle n'est pas elle-même en mesure d'y apporter une solution satisfaisante, de résoudre le cas par voie d'accord amiable avec l'autorité compétente de l'autre Etat contractant, en vue d'éviter une imposition non conforme à la Convention.

3. Les autorités compétentes des Etats contractants s'efforcent, par voie d'accord amiable, de résoudre les difficultés ou de dissiper les doutes auxquels peuvent donner lieu l'interprétation ou l'application de la Convention. En particulier, les autorités compétentes des Etats contractants peuvent se consulter en vue de parvenir à un accord :

a) pour que les bénéfices revenant à un résident d'un Etat contractant et à son établissement stable situé dans l'autre Etat contractant soient imputés d'une manière identique ;

b) pour que les revenus revenant à un résident d'un Etat contractant et à toute personne associé visée à l'article 9 soient attribués d'une manière identique.

4. Les autorités compétentes des Etats contractants peuvent se concerter en vue d'éliminer la double imposition dans les cas non prévus par la Convention.

5. Les autorités compétentes des Etats contractants peuvent communiquer directement entre elles en vue de parvenir à un accord comme il est indiqué aux paragraphes précédents. S'il apparaît que, pour parvenir à un accord, des pourparlers soient opportuns, l'affaire peut être déférée à une commission composée de représentants des gouvernements contractants désignés par les autorités compétentes. La présidence de la commission est exercée alternativement par un membre chaque délégation.

Article 25. – *Echange de renseignements*

1. – Les autorités compétentes des Etats contractants échangent directement les renseignements nécessaires pour appliquer les dispositions de la présente Convention ou celles de la législation interne des Etats contractants relative aux impôts visés par la Convention dans la mesure où l'imposition qu'elle prévoit n'est pas contraire à la Convention. L'échange de renseignements n'est pas restreint par l'article 1. Les renseignements reçus par un Etat contractant sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la législation interne de cet Etat et ne sont communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement des impôts par les procédures concernant les impôts, ou par les décisions sur les recours relatifs aux impôts. Ces personnes ou autorités n'utilisent ces renseignements qu'à ces fins. Elles peuvent révéler ces renseignements au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

2. Les dispositions du paragraphe 1 ne peuvent en aucun cas être interprétées comme imposant à un Etat contractant l'obligation :

a) de prendre des dispositions administratives dérogeant à sa propre législation et à sa pratique administrative ou à celles de l'autre Etat contractant ;

b) de fournir des renseignements qui ne pourraient être obtenus sur la base de sa propre législation ou dans le cadre de sa pratique administrative normale ou de celles de l'autre Etat contractant ;

c) de fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel, professionnel ou un procédé commercial ou des renseignements dont la communication serait contraire à l'ordre public.

3. Lorsqu'un Etat contractant demande des renseignements en conformité avec le présent article, l'autre Etat s'efforce d'obtenir les renseignements relatifs à cette demande de la même façon que si ses propres impôts étaient en jeu même si cet autre Etat n'a pas besoin, à ce moment, de ces renseignements.

4. L'échange de renseignements a lieu soit d'office, soit sur demande visant des cas concrets. Les autorités compétentes des Etats contractants s'entendent pour déterminer la liste des informations qui sont fournies d'office.

Article 26. – *Membres des missions diplomatiques et postes consulaires*

1. Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux privilèges fiscaux dont bénéficient les membres des missions diplomatiques ou postes consulaires en vertu soit des règles générales du droit international, soit des dispositions d'accords particuliers.

2. Nonobstant les dispositions de l'article 4, une personne physique qui est membre d'une mission diplomatique, d'un poste consulaire ou d'une délégation permanente d'un Etat contractant qui est situé dans l'autre Etat contractant ou dans un Etat tiers est considérée, aux fins de la Convention, comme un résident de l'Etat accréditant à condition qu'elle soit soumise dans l'Etat accréditant aux mêmes obligations, en matière d'impôts sur l'ensemble du revenu, que les résidents de cet Etat.

3. La Convention ne s'applique pas aux organisations internationales, à leurs organes ou à leurs fonctionnaires, ni aux personnes qui sont membres d'une mission diplomatique, d'un poste consulaire ou d'une délégation permanente d'un Etat tiers ou d'un groupe d'Etats, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire d'un Etat contractant et ne sont pas soumis dans l'un ou l'autre Etat contractant aux mêmes obligations, en matière d'impôts sur l'ensemble du revenu, que les résidents de ces Etats.

Article 27. – *Dispositions diverses*

1. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent être interprétées comme limitant d'une manière quelconque les exonérations, abattements, déductions, crédits ou autres allègements qui sont ou seront accordés :

a) par la législation d'un Etat contractant pour la détermination de l'impôt prélevé par cet Etat, ou

b) par tout autre accord conclu par un Etat contractant.

2. Aucune disposition de la Convention ne peut être interprétée comme empêchant le Canada de prélever un impôt sur les montants inclus dans le revenu d'un résident du Canada à l'égard d'une société de personnes, une fiducie ou une société étrangère affiliée contrôlée dans laquelle il possède une participation.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 3 de l'article XXII (Consultation) de l'Accord général sur le commerce des services, les Etats contractants conviennent que tout différend entre eux sur la question de savoir si une mesure relève de la présente Convention, ne peut être porté devant le Conseil sur le commerce des services, tel que prévu par ce paragraphe, qu'avec le consentement des deux Etats contractants. Tout doute au sujet de l'interprétation du présent paragraphe est résolu en vertu de l'article 24 ou, en l'absence d'un accord en vertu de cette procédure, en vertu de toute autre procédure acceptée par les deux Etats contractants.

VI. – DISPOSITIONS FINALES

Article 28. – *Entrée en vigueur*

1. La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés dès que possible.

2. La présente Convention entre en vigueur dès l'échange des instruments de ratification et ses dispositions seront applicables :

a) à l'égard de l'impôt retenu à la source sur les montants payés à des non résidents ou portés à leur crédit, à partir du 1^{er} janvier de l'année civile qui suit celle de l'échange des instruments de ratification ; et

b) à l'égard des autres impôts, pour toute année d'imposition commençant à partir du 1^{er} janvier de l'année civile qui suit celle de l'échange des instruments de ratification.

Article 29. – *Dénonciation*

La présente Convention restera indéfiniment en vigueur, mais chacun des Etats contractants pourra, jusqu'au 30 juin inclus de toute année civile postérieure à l'année de l'entrée en vigueur de la Convention, donner par la voie diplomatique un avis de dénonciation à l'autre Etat contractant et, dans ce cas, la Convention cessera d'être applicable :

a) à l'égard de l'impôt retenu à la source sur les montants payés à des non résidents ou portés à leur crédit, à partir du 1^{er} janvier de l'année civile qui suit l'année comprenant ce 30 juin ; et

b) à l'égard des autres impôts, pour toute année d'imposition commençant à partir du 1^{er} janvier de l'année civile qui suit l'année comprenant ce 30 juin.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait en double exemplaire à Dakar ce 2 jour de Août 2001, en langues française et anglaise, chaque version faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT

DE LA REPUBLIQUE DU
SENEGAL

POUR LE GOUVERNEMENT
DU CANADA

DECRETS**PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE****DECRET n° 2002-1198 du 31 décembre 2002
portant promotion dans l'Ordre du Mérite
à titre étranger**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, GRAND MAÎTRE
DE L'ORDRE NATIONAL DU LION

Vu la Constitution, notamment en ses articles 43 et 76 ;

Vu le décret n° 71-652 du 9 juin 1971, réglementant l'Ordre du Mérite, modifié ;

Vu le décret n° 2002-593 du 13 juin 2002, portant nomination du Grand Chancelier ;

Vu le décret n° 2002-1100 du 4 novembre 2002, portant nomination du Premier Ministre ;

Sur présentation du Chancelier de l'Ordre du Mérite,

DÉCRÈTE :

Article premier. — Est promu au grade de Commandeur à titre étranger :

M. Ekmeleddin Ihsanoglu, né le 26 décembre 1943 au Caire (Egypte) Directeur général du Centre de Recherche sur l'Histoire, l'Art et la Culture islamique.

Art. 2. — Le Chancelier de l'Ordre du Mérite est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 31 décembre 2002

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République :

Le Premier Ministre,

Idrissa SECK.

**DECRET n° 2002-1200 du 31 décembre 2002
portant promotion et nomination dans l'Ordre du
Mérite à titre étranger**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, GRAND MAÎTRE DE
L'ORDRE NATIONAL DU LION,

Vu la Constitution, notamment en ses articles 43 et 76 ;

Vu le décret n° 71-652 du 9 juin 1971, réglementant l'Ordre du Mérite, modifié ;

Vu le décret n° 2002-593 du 13 juin 2002, portant nomination du Grand Chancelier ;

Vu le décret n° 2002-1100 du 4 novembre 2002, portant nomination du Premier Ministre ;

Vu le décret n° 2002-1101 du 4 novembre 2002, portant nomination des ministres,

Sur proposition du Ministre de l'Éducation,

Sur présentation du Chancelier de l'Ordre du Mérite,

DÉCRÈTE :

Article premier. — Sont promus au grade de Commandeur à titre étranger :

MM. Henri Mouray, né le 16 décembre 1934 au Mans (France), professeur de biologie,

Michel Dumas, né le 14 juin 1934 à Bamako (Mali), professeur de neurologie.

Art. 2. — Est promu au grade d'Officier à titre étranger : M. Germain, Jérôme Sawadogo, né le 6 juillet 1950 à Saria, Burkina Faso), professeur de neurologie, C.H.U. de Limoges.

Art. 3. — Sont nommés au grade de Chevalier à titre étranger :

MM. Peter Martins Ndumbé, né le 1^{er} janvier 1952 à Mbongé (Cameroun), professeur de physique et chimie biologiques et médicales ;

Charles Gombe Mbalawa, né le 5 novembre 1950 à Poto-Poto (Brazzaville), professeur de cancérologie ;

Joseph Dieudonné Rakotovao né le 3 mai 1942 à Fanasana Brickaville Toamasina, professeur de stomatologie ;

Laya Sawadogo, né en 1947 à Bougue Province du Soum (Burkina Faso), professeur de physiologie animale ;

M^{me} Habibata Drabo ép. Nonguierna, née le 12 octobre 1944 à Safané (Burkina Faso) secrétaire au CAMES.

Art. 4. — Le Ministre de l'Éducation et le Chancelier de l'Ordre du Mérite sont chargés de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 31 décembre 2002

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République :

Le Premier Ministre,

Idrissa SECK.

DECRET n° 2002-1203 du 31 décembre 2002
portant promotion au grade de Général
de Division d'officiers généraux.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution, notamment en ses articles 43, 45 et 76 ;

Vu la loi n° 62-37 du 18 mai 1962, fixant le statut général des officiers d'active, modifiée ;

Vu la loi n° 70.23 du 3 juin 1970, portant organisation de la Défense nationale, modifiée ;

Vu la loi n° 84.62 du 16 Août 1984, portant organisation générale des Forces Armées, modifiée ;

Vu le décret n° 76-765 du 21 juillet 1976, fixant l'indemnité allouée aux fonctionnaires et agents de l'Etat occupant certains emplois, modifié ;

Vu le décret n° 2000-282 du 28 avril 2000, portant nomination d'un officier général dans la 1^{ère} section des cadres de l'Etat-Major général ;

Vu le décret n° 2001-606 du 9 août 2001, portant organisation de l'Etat-Major particulier du Président de la République, de l'Inspection générale des Forces armées et de la Maison Militaire du Président de la République,

Vu le décret n° 2002.1103 du 11 novembre 2002, modifiant le décret n° 2002-1101 du 6 novembre 2002, portant nomination des Ministres et le décret n° 2002-1102 du 8 novembre 2002, portant répartition des services de l'Etat ;

Le Conseil des Ministres entendu.

DÉCRÈTE :

Article premier. – Sont promus, pour prendre rang du 1^{er} janvier 2003, au grade de général de division, avec maintien dans leurs fonctions actuelles :

MM. Le général de brigade Papa Khalilou Fall, né le 27 octobre 1946 ;

Le général de brigade Abdoulaye Fall, né le 10 novembre 1952.

Art. 2. – Le Ministre des Forces armées et le Ministre de l'Economie et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES
DE L'UNION AFRICAINE
ET DES SENEGALAIS DE L'EXTERIEUR

DECRET n° 2002-1196 du 31 décembre 2002
portant nomination de M. Moustapha Sène,
Conseiller des Affaires étrangères principal, en
qualité d'Ambassadeur extraordinaire et pléni-
potentiaire de la République du Sénégal auprès
de Son Excellence M. Laurent Gbagbo,
Président de la République de Côte d'Ivoire

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;

Vu le décret n° 88.1697 du 16 décembre 1988, portant organisation du Ministère des Affaires étrangères, modifié ;

Vu le décret n° 98-410 du 6 mai 1998, portant nomination de M. Moustapha Sène, en qualité de Ministre-Conseiller à l'Ambassade du Sénégal à Paris ;

Vu le décret n° 2002-711 du 8 juillet 2002, portant nomination de M. Ousmane Camara, Ambassadeur, Représentant permanent de la République du Sénégal auprès des Nations-unies à Genève et des Institutions spécialisées ayant leur siège en Suisse ;

Vu le décret n° 2002-1100 du 4 novembre 2002, portant nomination du Premier Ministre ;

Vu le décret n° 2002-1101 du 6 novembre 2002, portant nomination des Ministres modifié ;

Vu le décret n° 2002-1102 du 8 novembre 2002, 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 ;

Sur proposition du Ministre d'Etat, Ministre des Affaires étrangères de l'Union africaine et des Sénégalais de l'Extérieur ;

DÉCRÈTE :

Article premier. – M. Moustapha Sène, Mle de solde n° 357.985-A, Conseiller principal des Affaires étrangères de classe exceptionnelle, précédemment Ministre-Conseiller à l'Ambassade du Sénégal à Paris (France) est nommé Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République du Sénégal auprès de Son Excellence M. Laurent Gbagbo, Président de la République de Côte d'Ivoire avec résidence à Abidjan.

Art. 2. – Le Ministre d'Etat, Ministre des Affaires étrangères, de l'Union africaine et des Sénégalais de l'Extérieur est chargé de l'exécution du présent décret qui prend effet à compter de la date de sa signature, et qui sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 31 décembre 2002

Abdoulaye WADE.

Par le Président de la République ;

Le Premier Ministre,

Idrissa SECK.

MINISTÈRE DES FORCES ARMÉES**DECRET n° 2002-1201 du 31 décembre 2002****portant réglementation de l'habillement
dans les Forces armées**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution, notamment en ses articles 43, 45 et 76 ;

Vu la loi n° 62-37 du 18 mai 1962, fixant le statut général des officiers d'active, modifiée par la loi n° 65-10 du 4 février 1965 ;

Vu la loi n° 62-38 du 18 mai 1962, fixant le statut général des sous-officiers de carrière, modifiée par les lois n° 65-009 du 4 février 1965 et n° 66-24 du 1^{er} février 1966 ;

Vu la loi n° 63-15 du 5 février 1963 fixant le statut des officiers de réserve, modifiée, par les lois n° 67-11 du 18 février 1967 n° 69-50 du 16 juillet 1969 et n° 78-39 du 6 juillet 1978 ;

Vu la loi n° 70-23 du 6 juin 1970, fixant l'organisation générale de la Défense nationale, modifiée par les lois n° 72-92 du 29 novembre 1972 et n° 82-17 du 23 juillet 1982 ;

Vu la loi n° 84-62 du 16 août 1984, relative à l'organisation générale des Forces armées, complétée par la loi 89-02 du 17 janvier 1989 ;

Vu la loi n° 94-44 du 27 mai 1994, portant Code de Justice Militaire ;

Vu le décret n° 67-006 du 4 janvier 1967, portant création d'une commission d'harmonisation des matériels des forces de sécurité, des fonctionnaires de l'Etat et des grandes écoles ;

Vu le décret n° 74-571 du 13 juin 1974, portant règlement sur l'emploi et le service de la Gendarmerie nationale ;

Vu le décret n° 74-827 du 30 juillet 1974, fixant les tenues et les attributs du personnel de la Gendarmerie nationale ;

Vu le décret n° 79-050 du 11 janvier 1979, portant statut particulier du personnel de la gendarmerie nationale, modifié ;

Vu le décret n° 85-134 du 6 février 1985, fixant le taux de l'indemnité annuelle uniforme des personnels officiers des Forces armées ;

Vu le décret n° 90-1159 du 12 octobre 1990, portant règlement de discipline générale dans les Forces armées ;

Vu le décret n° 91-1173 du 7 novembre 1991, fixant les règles relatives au recrutement dans les Armées, modifié, par les décrets n° 97-14 du 14 janvier 1997 et 99-832 du 25 août 1999 ;

Vu le décret n° 2002-1100 du 4 novembre 2002, portant nomination du Premier Ministre ;

Vu le décret n° 2002-1101 du 6 novembre 2002, portant nomination des ministres, modifié par le décret n° 2002-1103 du 11 novembre 2002 ;

Vu le décret n° 2002-1102 du 8 novembre 2002, 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 ;

Vu l'instruction n° 2916-MFA-CAB.5-7 du 9 octobre 1964, portant réglementation des tenues des officiers et sous-officiers des Forces armées

Sur le rapport du Ministre des Forces armées,

DÉCRÈTE :

TITRE PREMIER.**DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Article premier. – Les personnels militaires servant dans les Forces armées sont astreints au port d'un uniforme et d'attributs propres à leur arme d'appartenance.

Le port de l'uniforme est obligatoire pour tous les militaires en service sauf dérogation particulière accordée par le Ministre des Forces Armées ou les autorités hiérarchiques.

Art. 2. – Les officiers bénéficient de la gratuité de la première mise d'habillement. Ils ont droit à une indemnité annuelle de renouvellement et d'entretien d'uniforme dont le montant est fixé par décret.

L'entretien et le renouvellement de ces effets leur incombent sauf en cas de perte ou détérioration en service commandé.

Les effets dont la possession est liée à la fonction exercée sont fournis à titre de prêt de même que les effets spéciaux.

La composition du paquetage de l'officier est fixée par instruction ministérielle.

Art. 3. – Les personnels non officiers bénéficient de la gratuité de l'habillement et de son renouvellement.

TITRE II. – LES TENUES

Art. 4. – Les différentes tenues, en vigueur dans la Gendarmerie nationale et les écoles relevant de sa tutelle, sont définies dans l'annexe I du présent décret.

Les différentes tenues, en vigueur dans les Armées (de Terre, de l'Air et de Mer) et les écoles relevant de leur tutelle, sont définies dans l'annexe II du présent décret.

TITRE III. – GESTION DE L'HABILLEMENT**Chapitre premier. – Réalisation**

Art. 5. – Les effets d'habillement fournis conformément aux dispositions de l'article 3 du présent décret sont réalisés par la Gendarmerie nationale et les Armées dans la limite des crédits qui leur sont accordés et selon les règles de procédure communes aux dépenses de l'Etat.

Chapitre II. – *Renouvellement – Entretien*
Restitution des effets d'habillement

Art. 6. – Les dotations en effets d'habillement des personnes non officiers sont renouvelées aux frais de l'Etat selon une durée d'usage définie par une instruction ministérielle qui fixe également les dotations. .

Art. 7. – Les personnels sont constitués détenteurs usagers des effets d'habillement qui leur sont remis gratuitement et, à ce titre, ils en sont responsables sur le plan disciplinaire et éventuellement pécuniaire, sauf en cas de force majeure.

Ces effets sont considérés comme propriété de l'Etat. Les sous officiers et hommes de troupe quittant définitivement le service sont tenus de restituer la totalité de ces effets.

Art. 8. – L'entretien des équipements des sous-officiers incombent aux intéressés qui perçoivent à ce titre, une prime d'entretien d'équipement.

Art. 9. – La comptabilité des effets d'habillement des militaires est tenue conformément aux dispositions réglementant le mode de gestion des matériels appartenant à l'Etat.

Art. 10. – Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret notamment les décrets n° 74-827 du 30 juillet 1974, fixant les tenues et les attributs du personnel de la Gendarmerie nationale et l'instruction n° 2916-MFA-CAB.5-7 du 9 octobre 1964 portant réglementation des tenues des officiers et sous-officiers des Forces armées.

Art. 11. – Le Ministre des Forces armées 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 publié, ainsi que ses annexes, au *journal officiel*.

Fait à Dakar, le 31 décembre 2002

Abdoulaye WADE.

DECRET n° 2002-1202 du 31 décembre 2002

portant prorogation et maintien en activité de service de soldats des contingents 1996/2, 1997/1, 1998/1 pour les Armées et 1997/2 pour la Gendarmerie.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu la Constitution, notamment en ses articles 43, 45 et 76 ;

Vu la loi n° 70-23 du 6 juin 1970, fixant l'organisation générale de la Défense nationale, modifiée par les lois n° 72-92 du 29 novembre 1972 et n° 82-17 du 23 juillet 1982;

Vu la loi n° 84-62 du 16 août 1984, relative à l'organisation générale des Forces armées, complétée par la loi 89-02 du 17 janvier 1989 ;

Vu la loi n° 91-1173 du 7 novembre 1991, fixant les règles relatives au recrutement dans les armées, modifié par le décret n° 97-14 du 14 janvier 1997,

Vu le décret n° 93-1067 du 20 septembre 1999, portant organisation du Ministère des Forces armées, modifié ;

Vu le décret n° 99-961, du 20 septembre 1999 portant prorogation du maintien en activité de service des contingents 1996/2 et 1997/1 des Armées et de la fraction 1997/2 servant à la Gendarmerie ;

Vu le décret n° 2000-104 du 21 février 2000, portant maintien en activité de service du contingent 1998/1 ;

Vu le décret n° 2001-416 du 30 mai 2001, portant prorogation et maintien en activité de service de soldats des contingents 1996/2, 1997/1, 1998/1 ;

Vu le décret n° 2001-834 du 5 novembre 2001, portant prorogation et maintien en activité de service de soldats des contingents 1996/2, 1997/1, 1998/1 pour les armées et 1997/2 pour la gendarmerie ;

Vu le décret n° 2002-1100 du 4 novembre 2002, portant nomination du Premier Ministre ;

Vu le décret n° 2002-1101 du 6 novembre 2002, portant nomination des ministres, modifié par le décret n° 2002-1103 du 11 novembre 2002 ;

Vu le décret n° 2002-1102 du 8 novembre 2002, 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 ;

Sur le rapport du Ministre des Forces armées,

DÉCRÈTE :

Article premier. – Le maintien en activité de service de fractions des contingents 1996/2, 1997/1 et 1998/1, arrivant à terme le 31 décembre 2002, est prorogé pour une durée de douze mois renouvelable à compter du 1^{er} janvier 2003.

Art. 2. – Le maintien en activité du contingent 1997/2, servant à la Gendarmerie, arrivant à terme le 31 décembre 2002, est prorogé pour une durée de douze mois renouvelable à compter du 1^{er} janvier 2003.

Art. 3. – Seront maintenus durant la période susmentionnée ceux des éléments des contingents suscités remplissant les conditions habituelles de rengagement.

Art. 4. – Le Ministre des Forces armées 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 publié au *Journal officiel*.

Fait à Dakar, le 31 décembre 2002

Abdoulaye WADE.

DECRET n° 2002-1204 en date du 31 décembre 2002 portant nomination d'un officier supérieur de la Gendarmerie nationale à un emploi militaire

Article premier. – A compter du 16 décembre 2002, le lieutenant-colonel Mactar Ndoeye de la Gendarmerie nationale, précédemment Chef de la Division Emploi-Opérations-Organisation-Statistiques, est nommé Directeur de Contrôle Etudes et Législation au Ministère des Forces armées, en remplacement du lieutenant-colonel Abdoulaye Aziz Ndao, appelé à d'autres fonctions.

Art. 2. – Le Ministre des Forces armées et le Ministre de l'Economie et des Finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE

PROGRAMME COMMUN DU TRANSPORT AERIEN DANS LES ETATS MEMBRES DE L'UEMOA

OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT AERIEN DANS L'UNION ET STRATEGIE DE MISE EN ŒUVRE

A – OBJECTIFS, JUSTIFICATION ET RESULTATS ATTENDUS DU PROGRAMME COMMUN DE TRANSPORT AERIEN DES ETATS MEMBRES DE L'UEMOA

a) Les objectifs du programme commun du transport aérien pour les Etats membres de l'UEMOA sont de :

- désenclaver le territoire de l'Union ;
- développer un système de transport aérien sûr, ordonné et efficace dans la zone UEMOA et répondant aux normes internationales définies par l'OACI ;
- promouvoir l'efficacité de l'administration de l'aviation civile et la compétitivité des entreprises de transport aérien ;
- rendre accessible et au moindre coût le transport aérien aux populations de l'Union ;
- assurer la convergence des politiques sectorielles nationales ;
- accroître les échanges commerciaux et les flux touristiques pour stimuler la croissance économique et renforcer l'intégration des Etats membres.

b) La justification d'un programme commun de transport aérien repose sur les dispositions du Traité (article 4) qui ont prévu " d'instituer une coordination des politiques sectorielles nationales, par la mise en œuvre d'actions communes et éventuellement de politiques communes " dans différents domaines dont celui des transports (cf. également article 101 du Traité et Protocole additionnel 2).

Un second impératif provient des besoins et des attentes des Etats membres qui, sont de plus en plus marginalisés dans le marché du transport aérien africain et incapables d'assurer le développement harmonieux de leurs activités aéronautiques.

c) Les résultats attendus de la mise en œuvre du programme commun de transport aérien dans les Etats membres de l'UEMOA sont :

- l'autonomie juridique et financière des Autorités aéronautiques civiles des Etats membres afin qu'elles jouent leur rôle de réglementation et de contrôle ;
- la mise aux normes internationales (OACI) des infrastructures, des équipements et de la réglementation du transport aérien ;
- le renforcement de la sûreté, de la facilitation et de la sécurité dans le système du transport aérien : aéroports, compagnies aériennes, aéronefs, etc. ;
- une meilleure compétitivité et une plus grande efficacité des entreprises du secteur aérien : compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports, sociétés d'assistance en escale, catering...etc. pour résister à la concurrence et œuvrer à augmenter de façon significative le trafic passagers, fret et poste ;
- l'harmonisation et l'uniformisation des réglementations nationales par l'élaboration d'un code commun d'aviation civile, d'un cadre juridique communautaire de transport aérien, d'un accord aérien type commun, etc. pour les Etats membres ;
- le développement des ressources humaines en nombre suffisant et en qualité pour améliorer les prestations de services du transport aérien à l'égard des usagers ;
- la participation accrue du secteur privé communautaire aux investissements dans le transport aérien, grâce aux facilités d'accès aux sources de financement offertes par la création du Fonds de développement du transport aérien ;
- la contribution effective du transport aérien au développement socio-économique des Etats membres de l'Union, principalement, le développement du tourisme, l'exportation des fruits et légumes, de la viande et du poisson, l'accroissement des échanges commerciaux entre les Etats membres et vis-à-vis des partenaires extérieurs ;

- le désenclavement du territoire communautaire par des liaisons aériennes suffisantes et coordonnées permettant de relier en moins de 24 heures tous les Etats membres de l'UEMOA entre eux comme avec leurs principaux partenaires économiques ;

- la satisfaction des besoins des usagers en matière de transport aérien sûr, efficace et à un coût raisonnable.

a) Infrastructures et équipements

L'amélioration des infrastructures de transport aérien de l'Union nécessite une collaboration étroite entre les Etats membres et la Commission de l'UEMOA pour les actions suivantes :

1 - mise aux normes OACI des infrastructures et des installations de navigation aérienne et de météorologie aéronautique ;

- un inventaire exhaustif des lacunes et insuffisances dans les infrastructures et installations aéroportuaires sera établi et mis à jour grâce à des fiches techniques de suivi tenant compte de tous les audits réalisés : supervision de la sécurité par l'OACI, FAA, ASECNA, Autorités aéronautiques nationales, etc... ;

- les fiches techniques devront permettre à chaque Etat d'établir un plan directeur des aéroports assorti de plan de masse et de plan d'investissements.

- Toutes les fiches techniques et les plans directeurs des aéroports seront communiqués et centralisés au niveau de la Commission de l'UEMOA en vue de l'élaboration d'un schéma directeur de l'Union et d'un plan d'investissements à long terme (20 ans au moins).

Cette mise aux normes concerne, également l'adoption de textes réglementant la circulation dans l'espace UEMOA.

2 - Mise en œuvre du plan régional de navigation aérienne de l'OACI (RAN/AFI 7, APIRG)

Il est recommandé que les Etats membres participent activement, avec l'appui de la Commission de l'UEMOA, aux réunions de la Commission de Navigation aérienne de l'OACI et principalement à celles relatives à la mise en œuvre du RANAFI/7.

Il est indiqué que la Commission de l'UEMOA contribue à accroître l'expertise des Etats membres en matière de navigation aérienne (cartographie aérienne) par le développement des ressources humaines adéquates (formation et recyclage), l'audit de la mise en œuvre de AFI/7 en cours en collaboration avec l'ASECNA.

3 - Mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

Il est nécessaire qu'ils se mettent à jour de l'évolution vers le CNS/ATM et qu'ils participent à sa mise en œuvre en contribuant au programme spécifique développé par l'ASECNA.

4. Renforcement de la supervision de la sûreté

Il est indiqué que la Commission de l'UEMOA et les Etats membres renforcent les normes de sûreté dans l'Union en mettant rapidement en application les recommandations des audits effectués par l'OACI, la FAA et toute autre instance.

Les rapports d'audits doivent être communiqués par les Etats membres à la Commission de l'UEMOA aux fins d'élaboration d'un programme communautaire de sûreté de l'Union, dont la mise en œuvre aboutira à terme à un mécanisme communautaire de sûreté de l'aviation civile.

5 - Renforcement de la sécurité

Il est nécessaire que les Etats membres communiquent les audits de supervision de la sécurité réalisés par l'OACI et la FAA à la Commission de l'UEMOA aux fins de centralisation et d'élaboration d'un programme communautaire de supervision de la sécurité, devant inclure les questions relatives aux enquêtes, accidents et incidents.

Il est nécessaire que la Commission de l'UEMOA et les Etats membres mettent en œuvre le projet COSCAP transition vers la création d'une agence commune de supervision de la sécurité et l'adoption d'une législation commune sur la sécurité de l'aviation civile.

6 - Services de recherches et de sauvetage

Il est indiqué que les Etats membres et la Commission de l'UEMOA élaborent une réglementation commune et mettent en place une instance communautaire, dotée des moyens logistiques nécessaires (effectif, véhicules, avions, etc.) pour faire face aux besoins de recherches et de sauvetage dans le transport aérien.

7 - Programme commun de lutte contre le risque aviaire

Il est recommandé que les Etats membres communiquent à la Commission de l'UEMOA les études relatives au risque aviaire en vue de la centralisation et de l'élaboration d'un programme commun de lutte.

Les Etats membres et la Commission de l'UEMOA devront appliquer la réglementation et mettre en place les organes recommandés par l'OACI (Comité régional, Comité national, Comité aéroportuaire...) et engager les moyens de lutte idoines pour supprimer les facteurs de risque et éradiquer le risque aviaire.

8 – Renforcement de la facilitation

Il est nécessaire que les Etats membres communiquent à la Commission de l'UEMOA leur réglementation et les études concernant la facilitation aux fins d'élaborer une réglementation commune pour l'Union afin d'alléger les formalités et les contrôles d'immigration, de douanes ou autres pouvant entraver inutilement la libre circulation des personnes et de biens, dans l'espace communautaire.

Afin d'augmenter les flux touristiques, ladite réglementation pourrait être l'extension du système de Visa touristique du Conseil de l'Entente (VTE) à l'ensemble de la zone UEMOA.

9 – Création d'un centre communautaire de médecine aéronautique

Il est recommandé que les Etats membres communiquent à la Commission de l'UEMOA toutes les informations lui permettant d'engager une étude de faisabilité pour la création d'un centre communautaire pour la médecine aéronautique destiné aux visites médicales du personnel aéronautique. Ce centre pourrait également contribuer à améliorer l'hygiène en matière de catering.

10 – Protection de l'environnement

Il est recommandé que les Etats membres communiquent à la Commission de l'UEMOA les études relatives à l'environnement (normes et nuisances acoustiques, pollution de l'air, servitudes aéronautiques, etc.) lui permettant d'engager des études environnementales et architecturales pour les aéroports de l'Union et ainsi contribuer à endiguer le danger des obstacles à la surface que constituent certaines constructions anarchiques aux abords du domaine aéroportuaire.

La Commission de l'UEMOA, sur la base des conclusions et recommandations desdites études, élaborera des mesures de protection de l'environnement auxquelles tous les Etats membres devront s'y conformer.

b) Harmonisation et uniformisation des réglementations de transport aérien

1 – Mise en place d'un cadre juridique communautaire du transport aérien

Il est proposé que la Commission de l'UEMOA et les Etats membres adoptent et mettent en œuvre les textes communautaires entre autres les suivants :

- . accès à la profession suivant la spécialité (transporteurs, aéroports, handling, agences de voyage etc ...) ;
- . exploitation technique des aéronefs ;
- . règles de concurrence conformément à la réglementation communautaire de l'UEMOA sur la concurrence ;

- . règles relatives à la protection des usagers ;
- . harmonisation des législations en matière d'aviation civile dans la perspective d'un code commun ;
- . accord aérien type ;
- . accès au marché, etc. ;
- . facilitation.

2 – Réglementation communautaire de la sûreté et de la sécurité.

Il est proposé que la Commission de l'UEMOA et les Etats membres adoptent une réglementation commune sur la sûreté et la sécurité, particulièrement qu'ils mettent en œuvre un projet COSCAP pour la supervision de la sécurité et un mécanisme de coordination en vue d'un programme communautaire de sûreté pour l'Union.

3 – Mise aux normes OACI de la réglementation par la signature et la ratification des instruments de droit aérien international par les Etats membres sur recommandation de la Commission de l'UEMOA.

c) Amélioration des systèmes de transport aérien

1 – Autonomie juridique et financière des autorités d'aviation civile.

Il est nécessaire que la Commission de l'UEMOA propose aux Etats membres une réglementation commune du statut des autorités d'aviation civile en vue d'une autonomie juridique et financière.

2 – Renforcement de la coopération aéronautique

Il est nécessaire que la Commission de l'UEMOA augmente son audience et assure une bonne représentation de l'Union auprès de toutes les organisations internationales du transport aérien (OACI, IATA, CAFAC, AFRAA, CEA, ASECNA, ACI...), développe les convergences de politique avec les autres organisations d'intégration sous-régionale (CEDEAO, CEMAC, UMA, SADC,...) et renforce le partenariat avec tous les bailleurs de fonds (France, Union européenne, Etats-Unis...) pour bénéficier de l'assistance technique nécessaire.

3 – Création d'une banque de données

Il est recommandé que la Commission de l'UEMOA crée une banque de données sur le transport aérien de l'Union avec le concours des Etats membres pour la collecte des statistiques et diffuse les informations sur le secteur.

4 – Promotion des entreprises et des investissements

Il est nécessaire que la Commission de l'UEMOA, avec le concours des Etats membres, réalise des études de rentabilité et de faisabilité relatives aux prestations de transport aérien (frêt aérien, typologie de la clientèle,

coopération entre compagnies aériennes, pool carburant, assurance, maintenance, flotte, les agences de voyages, les SRI, la gestion des aéroports, le handling, le catering...) dans l'objectif de promouvoir l'émergence d'entreprises performantes et compétitives et attirer des investisseurs.

5 – Création d'un Fonds de Développement du transport aérien de l'UEMOA

Il est proposé que la Commission de l'UEMOA entreprenne une étude de faisabilité sur la création d'un Fonds de Financement et de Développement du transport aérien de l'Union, afin d'assurer un financement des investissements dans les Etats membres comme à l'échelle communautaire.

6 – Développement des ressources humaines

Il est nécessaire que la Commission de l'UEMOA et les Etats membres adoptent un programme de développement des ressources humaines dans le domaine du transport aérien : évaluation de l'effectif cible (ingénieurs, économistes, juristes, techniciens supérieurs, contrôleurs, pilotes, mécaniciens, police, gendarmerie, douanes) ; formation et recyclage dans les écoles existantes de l'ASECNA, dans les instituts universitaires, renforcement des capacités des autorités aéronautiques civiles ; mise en place d'un pôle d'expertise en matière de sûreté et de sécurité principalement.

d) Libéralisation des prestations de service de transport aérien

1 – Désengagement des Etats membres du secteur marchand du Transport aérien et promotion du secteur privé.

Il est nécessaire que la Commission de l'UEMOA adopte une réglementation consacrant le désengagement des Etats membres du secteur industriel et commercial du transport Aérien (compagnies aériennes, aéroports, assistance en escale, catering etc.).

2 – Il est proposé que la Commission de l'UEMOA et les Etats membres autorisent à terme le cabotage au profit des entreprises de l'UEMOA afin d'assurer leur rentabilité et contribuer à accroître les échanges entre les populations.

3 – Réglementation de la concurrence

Il est nécessaire que la Commission de l'UEMOA élabore une réglementation de la concurrence applicable aux opérateurs économiques, supprimant les pratiques anticoncurrentielles (ententes, abus de position dominantes, aides de l'Etat), de façon à garantir un marché ouvert, rationalisé et harmonisé.

4 – Renforcement de la facilitation

Il est recommandé que la Commission de l'UEMOA adopte les règles de facilitation pour supprimer toute restriction à la libre circulation des personnes et des biens (visa, permis de travail, autorisation de sortie, contrôle immigration...).

5 – Protection des intérêts des usagers

Il est nécessaire que la Commission de l'UEMOA encourage les usagers à s'organiser pour être les contrepoids et les bénéficiaires de la libéralisation (amélioration de la qualité de service et baisse des prix liée à la concurrence) et élabore une réglementation protégeant les droits des usagers.

C) PROGRAMME D'ACTIONS PRIORITAIRES

Le programme d'actions prioritaires à mettre en œuvre dans un délai de 2 ans à 3 ans à partir de l'adoption de la stratégie commune couvre les huit domaines suivants :

a) création d'un comité régional de contrôle, de suivi et de coordination devant se réunir au moins une fois par an, à l'initiative de la Commission de l'UEMOA ;

b) Adoption du cadre juridique communautaire en trois paquets ;

1 – Premier paquet de textes : à adopter avant le 30 juin 2002 :

. réglementation relative à l'accès au marché ;

. réglementation relative à la licence de transporteur aérien ;

. Réglementation relative aux tarifs de passagers, de fret et de poste ;

. réglementation relative aux principes régissant les enquêtes sur les accidents et incidents, graves de l'aviation civile.

2 – deuxième paquet de textes : à adopter avant le 31 décembre 2002, entre autres :

. assistance en escale ;

. responsabilité du transporteur en cas d'accident ;

. réglementation de la concurrence ;

. protection des usagers, etc. ;

. accès aux infrastructures.

3 – Troisième paquet de textes : à adopter courant 2003 :

. code communautaire d'aviation civile ;

. accord aérien commun ;

. réglementation de la facilitation et création d'un Comité régional et d'un comité national de facilitation.

c) Mise en place d'un projet COSCAP pour la supervision de la sécurité avec à terme la création d'une agence communautaire de sécurité ;

d) Adoption d'un mécanisme de coordination pour la sûreté et le développement d'un pôle d'expertise avec une réglementation commune et la mise en place d'un mécanisme communautaire de sûreté de l'aviation civile ;

e) Attribution d'un statut juridique approprié et d'une autonomie financière et de gestion aux structures nationales chargées de l'aviation civile ;

f) Création d'un Fonds de développement du transport aérien de l'UEMOA après une étude de faisabilité ;

g) Création d'une banque de données sur le transport aérien de l'UEMOA ;

h) Développement des ressources humaines en quantité et en qualité.

D) DESCRIPTION DES ACTIONS PRECONISEES

I - CREATION D'UN COMITE REGIONAL DE COORDINATION, DE SUIVI ET DE CONTROLE

1 - Cadre

Cette action s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du programme commun de transport aérien des Etats membres de l'UEMOA.

La démarche est sous-tendue par :

- les dispositions du Traité de l'UEMOA qui confèrent un pouvoir exécutif à la Commission de l'UEMOA ;

- la nécessité d'une procédure participative associant les autorités compétentes des Etats membres dans le processus d'application du programme commun.

2 - Objectifs visés :

- veiller à une mise en œuvre effective du programme commun de transport aérien ;

- associer toutes les parties intéressées dont les Etats membres à l'exécution du programme commun de transport aérien par la Commission de l'UEMOA.

3 - Stratégie de mise en œuvre

Organisation de réunions périodiques du comité régional de coordination, de suivi et de contrôle pour une harmonisation des points de vue afin de garantir l'efficacité des actions du programme commun du transport aérien.

4 - Activités et planning d'exécution

Les principales activités et le planning d'exécution sont les suivants.

ACTIVITES	RESPONSABLE ET DATE LIMITE D'EXECUTION
a) Comité régional de coordination de contrôle et de suivi :	
- examen et adoption du premier paquet de textes du cadre juridique communautaire ;	Commission de l'UEMOA Mars 2002 au plus tard
- examen et adoption du deuxième paquet de textes du cadre juridique communautaire ;	Commission de l'UEMOA Décembre 2002
- examen et adoption du projet COSCAP pour la supervision de la sécurité ;	Commission de l'UEMOA Décembre 2002
- examen et adoption d'un mécanisme de coordination et d'un pôle d'expertise pour la sûreté ;	Commission de l'UEMOA Décembre 2002
- examen et adoption d'une réglementation et de mesures en vue du renforcement des capacités des autorités aéronautiques civiles	Commission de l'UEMOA Décembre 2002

Résultats attendus :

- meilleure coordination des politiques aéronautiques, entre les Etats membres de l'UEMOA ;

- harmonisation et unification des réglementations renforçant la cohésion interne des Etats de l'Union.

II - ADOPTION D'UN CADRE JURIDIQUE COMMUNAUTAIRE DU TRANSPORT AERIEN

1 - Cadre

Cette action s'inscrit dans le cadre général de la libéralisation et de l'harmonisation du transport aérien des Etats membres de l'UEMOA. Elle est sous-tendue par les orientations du Traité de l'UEMOA qui visent, entre autres, l'institution d'un marché commun et par la volonté affirmée des Etats de s'engager vers la libéralisation du transport aérien.

2 - Objectifs visés :

- contribuer à la création d'un marché commun homogène, rationalisé et efficace de transport aérien de nature à favoriser l'intégration des économies des Etats membres ;

- créer les conditions d'une offre de services globale par tout opérateur de l'UEMOA dans des conditions de non discrimination ;

- promouvoir l'émergence d'entreprises de transport aérien viables et compétitives ;

- protéger les intérêts des usagers ;

- accroître les mesures de facilitation (visa, permis de travail, autorisation de sorties, simplification et accélération des procédures de contrôle d'immigration...etc.) pour renforcer la libre circulation des personnes et des biens et développer le tourisme.

3 - Stratégie de mise en œuvre

Il est préconisé une démarche participative des Etats membres :

- concertation préalable des Etats membres avec la Commission de l'UEMOA sur les projets de textes ;
- mise en place des instances de coordination, de suivi et de contrôle de la mise en œuvre pour adopter les textes du cadre juridique communautaire.

4 - Activités et planning d'exécution

ACTIVITES	RESPONSABLE ET DATE LIMITE
Cadre juridique communautaire du transport aérien	
1 ^{er} paquet : réunion des ministres du transport aérien, précédée par la réunion des Experts sectoriels	Etats membres et Commission mars 2002 au plus tard
Premier paquet de textes : à adopter avant le mars 2002 :	
- réglementation relative à l'accès au marché ;	
- réglementation relative à la licence de transporteur aérien ;	
- réglementation relative aux tarifs de passagers, de fret et de poste ;	
- réglementation relative aux principes régissant les enquêtes sur les accidents et incidents graves de l'aviation civile.	
2 ^{ème} paquet : processus en deux étapes :	Etats membres et Commission Décembre 2002
Deuxième paquet de textes : à adopter avant le 31 décembre 2002, entre autres :	
- réglementation de la concurrence ;	
- protection des usagers, etc.	
- examen et amendements par les Etats membres : deux ateliers ;	
- adoption par le Conseil des Ministres du transport aérien, précédée d'une réunion du Comité des autorités aéronautiques civiles.	
3 ^{ème} paquet : processus en deux étapes (ateliers et réunions) :	Etats membres et Commission de l'UEMOA Décembre 2003
- réglementation de la facilitation et création de Comité Régional et de Comité national de Facilitation,	
- code communautaire de l'aviation civile,	
- accord commun de transport aérien	

5 - Résultats attendus

- adoption d'un cadre juridique communautaire renforçant la cohésion de l'intégration de l'UEMOA ;
- amélioration de libéralisation du secteur industriel et commercial du transport aérien d'une part et d'autre part de la sécurité, de la sûreté et de la facilitation.

III - MISE EN PLACE D'UN PROJET COSCAP POUR LA SUPERVISION DE LA SECURITE

1 - Cadre

Cette action s'inscrit dans le cadre général de l'amélioration des prestations de service de transport aérien, principalement en matière de sécurité.

Elle est sous-tendue par les orientations du Traité de l'UEMOA qui préconisent entre autres, la coordination des politiques sectorielles nationales et la volonté affirmée des Etats membres de renforcer les normes de sécurité de leur transport aérien suite aux audits effectués par l'OACI et la FAA.

2 - Objectifs visés :

- coordonner la politique de sécurité de transport aérien des Etats membres en vue de créer à terme une Agence communautaire de la Sécurité de l'Aviation Civile ;
- améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien, en définissant et en établissant des règles harmonisées pour les Etats membres conformément aux normes OACI.

3 - Stratégie de mise en œuvre

Démarche graduelle et participative à travers des structures ad hoc associant les Directeurs et Directeurs Généraux d'aviation civile des Etats membres, des groupes de travail d'experts.

4 - Activités et planning d'exécution

ACTIVITES	RESPONSABLE ET DATE LIMITE
Projet COSCAP de supervision de la sécurité :	
1- législation de base sur la sécurité ;	Etats membres, Commission de l'UEMOA et OACI
2- réglementation aérienne et organisation de l'aviation civile ;	durée du projet COSCAP : 36 mois à partir de son adoption Décembre 2002
3 - licences du personnel et formation ;	
4 - exploitation technique des aéronefs et navigabilité ;	
5 - transport des marchandises dangereuses ;	
6 - péril aviaire ;	
7 - élaboration du cadre futur de l'Agence régionale pour la supervision de la sécurité.	

5 - Résultats attendus :

- harmonisation de la réglementation, par un manuel de procédures entre les Etats membres grâce à la mise en place d'un comité de Direction en charge du projet COSCAP.
- Renforcement des capacités organisationnelles des Autorités aéronautiques civiles ;
- Amélioration de la sécurité ; délivrance et contrôle des licences, exploitation technique et navigabilité des aéronefs, transport des marchandises dangereuses, péril aviaire.

IV - ADOPTION D'UN MECANISME DE COORDINATION POUR LA SURETE PAR LA MISE EN PLACE D'UN POLE D'EXPERTISE

1 - Cadre

Cette action s'inscrit dans le cadre général de l'amélioration des prestations de service de transport aérien, principalement en matière de sûreté.

Elle est sous-tendue par les orientations du Traité de l'UEMOA qui préconisent entre autres, la coordination des politiques sectorielles nationales et la volonté affirmée des Etats membres de renforcer les normes de sûreté de leur transport aérien suite aux audits effectués par l'OACI et la FAA.

2 - Objectifs visés :

- coordonner la politique de sûreté de transport aérien des Etats membres en vue de créer d'une réglementation commune et la mise en place d'un mécanisme communautaire de sûreté de l'aviation civile ;
- améliorer la sûreté et l'efficacité du transport aérien, en définissant et en établissant des règles harmonisés pour les Etats membres conformément aux normes OACI.

3 - Stratégie

Démarche graduelle et participative à travers les structures adhoc associant les autorités aéronautiques civiles, les experts des Etats membres et la Commission de l'UEMOA.

4 - Activités et planning d'exécution

ACTIVITES	RESPONSABLE ET DATE LIMITE D'EXECUTION
Mécanismes de coordination de la sûreté ; - législation de base sur la sûreté ; - adoption d'un Programme régional de sûreté en matière d'aviation civile ; avec des comités nationaux, comités aéroportuaires, plans de mesures d'urgences ; - exercices de gestion de crise ; - réglementation commune de l'accès au domaine aéroportuaire, port des badges ; - standardisation des équipements de sûreté : portiques, contrôles, détecteurs manuels, caméras de surveillance ; - formation du personnel : aviation civile, police, gendarmerie, douane, etc. ; - audit des plates-formes aéroportuaires de l'UEMOA.	Etats membres, Commission de l'UEMOA, OACI décembre 2002

5 - Résultats attendus :

- harmonisation de la réglementation par un manuel de procédures entre les Etats membres grâce à la mise en place d'un pôle d'expertise en matière de sûreté ;
- renforcement des capacités organisationnelles des Autorités aéronautiques Civiles ;
- amélioration de la sûreté : prévention des actes illicites contre l'aviation civile ;
- création d'un pôle d'expertise pour les Etats membres de l'UEMOA à même d'assurer la pérennité du projet par la mise en place d'un mécanisme communautaire de sûreté de l'aviation civile.

V - RENFORCEMENT DES CAPACITES DES AUTORITES AERONAUTIQUES CIVILES DES ETATS MEMBRES DE L'UEMOA

1 - Cadre

Cette action est sous-tendue par les orientations du Traité de l'UEMOA en matière de développement des ressources humaines d'une part et d'autre part par la volonté des Etats membres de renforcer les capacités organisationnelles des autorités aéronautiques civiles.

2 - Objectifs visés :

- attribuer un statut juridique approprié et une autonomie financière et de gestion aux structures nationales chargées de l'aviation civile pour qu'elles jouent leur rôle de réglementation et de contrôle ;
- satisfaire les besoins de formation, de qualification et d'équipements des Autorités aéronautiques civiles ;
- disposer d'un personnel compétent pour assurer la mise en œuvre des normes OACI de sûreté et de sécurité principalement ;

3 - Stratégie de mise en œuvre ;

- attribution d'un statut juridique approprié et d'une autonomie financière et de gestion aux structures nationales chargées de l'aviation civile.
- Identification de différents centres de formation et des besoins en matériel ;

4 - Activités et planning d'exécution

ACTIVITES	RESPONSABLE ET DATE LIMITE
Renforcement des capacités des Autorités aéronautiques civiles : réalisation en coordination avec le projet ASECNA :	
- réglementation éventuelle du statut juridique approprié et de l'autonomie financière et de gestion des structures nationales chargées de l'aviation civile ;	Etats membres, Commission de l'UEMOA, ASECNA 31 décembre 2002
- inventaire exhaustif des besoins dans les Etats membres ;	
- programme de formation, de qualification et de recyclage du personnel d'aviation civile dans tous les domaines (ingénieurs, juristes, économistes, cartographes, contrôleurs, superviseurs, etc) ;	
- besoins en équipements et en matériels	

5 - Résultats attendus

Efficience et efficacité de l'administration de l'aviation civile obtenir un soutien technique et financier accru des partenaires au développement et des bailleurs de fonds (Coopération française, Union européenne, FAA, Banque mondiale, etc.).

VI - MISE EN PLACE D'UN MECANISME POUR LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT AERIEN DE L'UEMOA

1 - Cadre

Cette action s'inscrit dans le cadre de la libéralisation des prestations de service et de l'amélioration des infrastructures et des systèmes de transport aérien.

2 - Objectifs visés :

- doter la Commission de l'UEMOA et les Etats membres de ressources propres pour assurer le financement des actions suivantes : l'organisation et l'harmonisation de la réglementation, la formation, la concurrence, la sûreté et la sécurité, la participation du secteur privé, les obligations de service public, le fonds d'intervention (recherche et sauvetage, incidents et accidents...), etc. ;
- faciliter l'accès au crédit pour les entreprises de transport aérien de l'Union, handicapées par la trop grande prudence des organismes financiers ;
- assurer la compétitivité des entreprises de transport aérien face aux compagnies aériennes extérieures ;
- améliorer la sûreté et la sécurité du transport aérien de l'Union.

3 - Stratégie de mise en œuvre

Elle consiste à engager une étude de faisabilité par un consultant qui va identifier des sources potentielles génératrices de recettes et de proposer des procédures transparentes de gestion.

4 - Activités et planning d'exécution

ACTIVITES	RESPONSABLE ET PERIODE D'EXECUTION
Création d'un mécanisme de financement et de développement du transport aérien	
- Etude de faisabilité :	
+ Identification dans chaque Etat membre des sources potentielles de financement ;	Consultant juin 2002
+ Elaboration de procédures de gestion et d'octroi des fonds ;	
- validation de l'étude de faisabilité ;	
- Institutionnalisation du mécanisme.	Commission de l'UEMOA, ASECNA, Etats membres et consultant
	Décembre 2002

5 – Résultats attendus

L'UEMOA acquiert les moyens de sa politique de développement du transport aérien par la création de ce mécanisme :

- disponibilité de fonds pour le financement du développement du transport aérien de l'Union ;
- nouvel essor du transport aérien avec pour conséquences un effet multiplicateur sur le développement socio-économique des Etats membres (hôtellerie, tourisme, exportation fruits et légumes, poisson et viandes et entrée dans la zone de devises fortes).

VII – CREATION D'UNE BANQUE DE DONNEES SUR LE TRANSPORT AERIEN DE L'UEMOA

1 – Cadre

Cette action s'inscrit dans les orientations du Traité de l'UEMOA en matière de politique économique et est sous-tendue par la volonté des Etats membres d'assurer la fiabilité des données statistiques et des informations relatives au transport aérien.

2 – Objectifs visés :

- disposer de données statistiques et d'informations faisant foi et pouvant aider à la décision en minimisant la marge d'erreur ;

- Gérer efficacement le programme commun de transport aérien de l'Union en disposant de la visibilité nécessaire (tableaux de bord, projections, plans de développement,...etc.), d'une source de références fiables, complète et homogène.

3 – Stratégie de mise en œuvre

La base de données doit couvrir tous les besoins d'informations nécessaires à la connaissance en temps réel de la situation du transport aérien de l'UEMOA : trafics, infrastructures et installations techniques, administration de l'aviation civile, secteur industriel et commercial du transport aérien, tarifs, concurrence, droits de trafic, formation, expertise.

4 – Activités et planning d'exécution

Les principales activités identifiées sont :

ACTIVITES

RESPONSABLE ET PERIODE D'EXECUTION

Création d'une banque de données :

- élaboration des TDR du projet (faisabilité technique et financière, nature des données, méthodes et fréquences de collecte de traitement, accessibilité, exploitation des données etc) ;

UEMOA

juin 2002

- recherche de financement de l'étude du projet et de l'acquisition du matériel informatique ;

UEMOA

Décembre 2002

- recrutement d'un Expert ingénieur statisticien spécialisé en transport aérien et d'un expert informaticien ;

UEMOA

Mars 2003

- étude de faisabilité technique et financière ;

UEMOA

Décembre 2003

- acquisition du matériel et du logiciel de la base de données ;

UEMOA

Mars 2004

- formation des utilisateurs ;

UEMOA

- installation et mise en œuvre du projet.

UEMOA

juin 2004

5 – Résultats attendus

Disposer d'une base de données communautaires du transport aérien contribuant à rationaliser les choix et à assurer le succès des actions d'amélioration comme de libéralisation du programme commun de transport aérien de l'UEMOA.

VIII – DEVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES EN QUANTITE ET EN QUALITE

1 – Cadre

Cette action s'inscrit dans les orientations du Traité de l'UEMOA en matière de politique économique et sociale et aussi dans le cadre de l'amélioration des systèmes de transport aérien.

2 – objectifs visés :

- disposer d'un personnel compétent et en nombre suffisant pour accroître le professionnalisme, l'efficacité de la gestion et la culture d'entreprise dans le secteur du transport aérien ;

- satisfaire les besoins de formation, de qualification et de recyclage de l'Administration de l'aviation civile comme de l'industrie du transport aérien.

3 - Stratégie de mise en œuvre

Identification des besoins en ressources humaines et proposition des solutions idoines par deux études préalables :

- l'une concernant l'Administration de l'Aviation civile ;

- la seconde relative à l'industrie du transport aérien (secteur industriel et commercial).

4 - Activités et planning d'exécution

Les principales activités identifiées sont :

ACTIVITES	RESPONSABLE ET PERIODE D'EXECUTION
Première phase : étude relative à l'Administration de l'Aviation civile. La Commission de l'UEMOA et les Etats membres doivent tirer profit des conclusions de trois projets : - le projet de renforcement des capacités des autorités aéronautiques civiles conduit par l'ASECNA en partenariat avec la SOFREAVIA, l'UEMOA et la CEMAC ; - la mise en place d'un mécanisme de coordination de la sûreté par un pôle d'expertise par la Commission de l'UEMOA ; - la mise en œuvre d'un projet COSCAP pour la supervision de la sécurité par la Commission de l'UEMOA ; Ces trois projets ont une incidence directe sur le relèvement des ressources humaines au niveau de l'Administration de l'Aviation civile (Autorités aéronautiques civiles et intervenants : Police, Gendarmerie, Douanes, etc) pour améliorer la sûreté et la sécurité. Deuxième phase : étude relative à l'industrie du transport, principalement les domaines de droit, d'économie, de gestion, de pilotage, de maintenance, de billetterie, de système de réservation Troisième phase : Mise en commun des ressources humaines de l'Union par la promotion des projets communautaires entre autres les suivants : - création d'instituts universitaires de transport aérien ; - création de centres de formation du PNC (Hôtesse, Steward) du PNT (pilotes) de mécanicien ; - création de centres de formation en ticketing et en management du transport aérien, etc.	Etats membres, Commission de l'UEMOA ASECNA, SOFREAVIA 31 décembre 2002 Etats membres et Commission de l'UEMOA Juin 2003 Etats membres, Commission de l'UEMOA, OACI, IATA, AFRAA

5 - Résultats attendus :

- efficacité de l'Administration de l'aviation civile ;

- rentabilité et compétitivité de l'industrie du transport aérien ;

- mise à disposition d'une expertise technique à même de maîtriser les contraintes liées aux mutations du transport aérien.

Article 5. - Etablissement stable

1. Au sens de la présente Convention, l'expression "établissement stable" désigne une installation fixe d'affaires par l'intermédiaire de laquelle une entreprise exerce tout ou une partie de son activité.

2. L'expression "établissement stable" comprend notamment :

- a) un siège de direction ;
- b) une succursale ;
- c) un bureau ;
- d) une usine ;
- e) un atelier ;
- f) une mine, un puits de pétrole ou de gaz, une carrière ou tout autre lieu d'extraction y compris celui relié à l'exploration ou à des ressources naturelles ;
- g) un chantier de construction ;
- h) un chantier de montage dont la durée dépasse trois mois.

3. Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, on considère qu'il n'y a pas établissement stable si :

- a) il est fait usage d'installations aux seules fins de stockage ou d'exposition de marchandises appartenant à l'entreprise ;
- b) des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de stockage ou d'exposition ;
- c) des marchandises appartenant à l'entreprise sont entreposées aux seules fins de transformation par une autre entreprise ;
- d) une installation fixe d'affaires est utilisée aux seules fins d'acheter des marchandises ou de réunir des informations pour l'entreprise.

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 Maître Bineta Thiam Diop
Notaire à Dakar VI - Pikine Khourounar
Cité Sotiba n° 204 Bis

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte de la copie du titre foncier n° 19.399-DG appartenant au sieur Aly Sow 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du certificat d'inscription du bail inscrit sur le titre foncier n° 1.306-DG appartenant à la dame Hawa Dieng. 2-2

Etude de Maître Aïssatou Guèye Diagne - Notaire
16, rue Emile Zola - Dakar

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte de la copie du titre foncier n° 4761-DG. 2-2

Etude de Maîtres Mouhamadou Moustapha Thiam
et Serigne Mbaye Badiane Notaires Associés
34 - 36, Bd de la République - BP 271 Dakar

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 19434-DG appartenant à M^{me} Anne Marie Sow épouse Diouf, sage femme, demeurant à Dakar, née en 1922 à Saint Louis. 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte de la copie du titre foncier n° 4509-DP appartenant à M. Mohamed Kaouk. 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 699 -DG appartenant à la «SCI FRENASO». 2-2

Etude de Maîtres Daniel-Sedar Senghor & Jean-Paul Sarr Notaires associés 13-15, Rue Colbert Dakar

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte de la copie originale du titre foncier n°1.193-DG, propriété de M^{me} Kewe Ndaw. 2-2

Etude de Maître François Sarr et Associés
Société civile professionnelle d'avocats
33, Av. L.S. Senghor - BP 160 - Dakar

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du certificat d'inscription de l'hypothèque inscrite au profit de LOGAFRIQUE sur le TF n° 22207-DG appartenant au sieur Aboubacar Fall. 2-2

Etude de Maîtres Papa Ismaël Kâ & Alioune Kâ
5, Avenue Carde - BP : 2899 - Dakar

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du certificat d'inscription du droit au bail portant sur le titre foncier n° 19 999-DG appartenant à M. Mansour Seck. 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 5.395-SS de Kaolack appartenant à M. Cheikh Guèye. 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 5 194-SS de Kaolack, appartenant à M. El-Hadji Alassane Dème. 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 20 077-DG appartenant à M. Mohamed Abdoulaye Diop. 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 18018-DG devenu depuis titre foncier n° 1.185-Grand-Dakar appartenant à M. Cherif Bachir Djigo. 2-2

Etude de M^e Marie Bâ, notaire
rue Gallièni x rue de la Gare - BP 197 Kaolack

AVIS DE PERTE

Il est donné avis de perte du titre foncier n° 5268-SS appartenant à la Société générale de Banque au Sénégal « SGBS ». 2-2

Etude de M^e Samuel Baloucoune, notaire
20, rue Abdoulaye Seck Marie Parsine x 5 rue Flamand Nord - BP : 200 Saint-Louis (Sénégal)

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte des copies originales des titres fonciers n°s 1008-SL, 1187-SL et 1821-SL, propriété de M. Ahmed Tidiane Diagne. 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 25172-DG appartenant à M. Balamine Sylla. 2-2

AVIS DE PERTE

Avis est donné de la perte du titre foncier n° 1821 de Thiès appartenant à M. Oumar Demba Cissé. 2-2