

# REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE

Ministre de l'Équipement et  
des Transports

Ministère de l'Économie et des Finances

Société de Transport Public (STP)

**CONTRAT D'EXPLOITATION**

**CONVENTION DE CONCESSION**

**Mai 2019**

**ENTRE**

**L'ETAT DE LA REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE (RIM),**

Ci-après dénommé, "**l'Autorité concédante**", valablement représenté par le Ministère de l'Equipement et des Transports (MET),

**D'une part,**

**Et**

**LA SOCIETE DE TRANSPORT PUBLIC (STP),** Etablissement public de droit Mauritanien ayant son siège **XX** représentée par Madame **XXXXXXXXXX**, sa Directrice Générale, dûment mandatée par le Conseil d'Administration, ci-après dénommé "**le Concessionnaire**"

## PREAMBULE

Nouakchott est une ville en développement. En attestent, les taux de croissance spatiale (6,5/an) et démographique (près de 5%/an), qu'elle enregistre depuis 2013. Aussi, plus d'un Mauritanien sur quatre réside à Nouakchott, qui abrite 35.5% de la population active. En outre, la capitale Nouakchott concentre plus de 50% de l'industrie manufacturière, 80% des entreprises du secteur BTP et les plus importants services sociaux de base. La capitale de la République Islamique de Mauritanie (RIM), n'échappe donc pas au phénomène de très forte urbanisation qui caractérise l'évolution démographique mondiale, particulièrement celle des villes africaines. Dans un tel contexte, les besoins de déplacements des populations constituent une problématique majeure, et leur prise en charge devient naturellement un enjeu stratégique de politique publique.

C'est pourquoi le Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie a décidé de faire de l'amélioration de la mobilité urbaine un axe majeur de la stratégie de développement de la Capitale. L'objectif est de faire de Nouakchott, une ville moderne et attractive, en articulant son développement avec celui des transports en commun. Les recommandations du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme « SDAU-Nouakchott 2030 » en sont l'illustration concrète.

C'est dans cette perspective que s'inscrit la décision du Gouvernement de relancer l'exploitation de la STP, dans une optique de développement et de modernisation des transports urbains de la capitale. Ainsi, en partenariat et avec l'assistance du SSATP, des études ont été réalisées, qui ont abouti à l'identification d'actions prioritaires dont la mise en œuvre devra créer les conditions favorables à une bonne exécution du service public des transports urbains.

Parmi celles-ci, l'adoption d'un cadre institutionnel et réglementaire plus adapté, et la relance de l'exploitation de la STP. En effet, il est aujourd'hui admis par l'ensemble des acteurs du sous-secteur qu'une option de gestion globale, cohérente et efficace de la mobilité urbaine, doit nécessairement inclure au minimum les piliers ci-après:

- L'adoption d'un cadre législatif et réglementaire adapté, favorisant la promotion et le développement des Transports en Commun et de systèmes de transports respectueux de l'environnement ;
- L'existence d'une autorité responsable de l'organisation et de la régulation des transports urbains, ayant un mandat clair pour leur coordination, avec une interface Systèmes de Transports et Développement Urbain ;
- La mise en place d'un système de transports publics de masse, notamment de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP).

En ce qui concerne la relance de l'exploitation de la STP, une période de transition de cinq ans a été définie (2019-2023), caractérisée par la contractualisation des relations entre l'Etat et la STP, entreprise publique chargée de la réalisation du service public de transport par autobus à Nouakchott. Il s'agira, au travers d'un Contrat d'Exploitation et d'un Plan Stratégique de Développement, adossé à un Plan d'Investissement Prioritaire et à un Contrat de Performance, de définir les objectifs à atteindre, et les droits et les obligations de chacune des parties.

Le présent projet de Contrat d'Exploitation, comprenant une Convention de Concession et un Cahier des Charges, fait partie des documents répertoriés pour régir les relations Etat/STP.

**IL EST CONVENU CE QUI SUIT :**

## **TITRE I                    PRINCIPES GENERAUX**

### **Article 1.    OBJET ET PERIMETRE DE LA CONCESSION**

Le présent contrat définit les conditions de réalisation, du service public de transport urbain de personnes dans les limites du Territoire de la Région de Nouakchott, par l'Opérateur concessionnaire du service public de transport urbain.

L'exploitant exerce cette activité à ses risques et périls et se trouve en concurrence avec les autres modes de transport, sous réserve des dispositions de l'article 7 de la présente convention.

### **Article 2.                    ATTRIBUTION ET DUREE DU CONTRAT**

L'Autorité Concédante confie à la Société de Transport Public de Nouakchott, (STP) l'exploitation des services réguliers de transport public urbain de personnes dans les limites du Territoire de la Région de Nouakchott.

Le Contrat est conclu par attribution directe entre l'Autorité Concédante et l'Opérateur concessionnaire, pour une durée de cinq (05) ans, à compter de sa date d'entrée en vigueur.

### **Article 3 :                    MODE DE GESTION**

Le Concessionnaire dispose de la liberté de gestion de son exploitation dans le cadre des lois et règlements applicables en République Islamique de Mauritanie (RIM), et des engagements souscrits au titre de la présente convention.

Il est comptable de la gestion de son personnel et des moyens dont il use pour l'accomplissement de sa mission.

## **TITRE II DES OBLIGATIONS DES COCONTRACTANTS**

### **SECTION 1 ROLE DE L'AUTORITE CONCEDANTE**

**Article 4.** L'Autorité concédante définit la politique générale des transports publics de personnes dans le Périmètre de Transport Urbain (PTU) de Nouakchott.

Elle définit la politique tarifaire et approuve les tarifs des titres de transport.

L'Autorité concédante assure le suivi de la bonne exécution du service, en termes qualitatifs et quantitatifs et contribue à la sûreté des voyageurs.

Elle réalise les investissements nécessaires à l'exploitation du réseau de transport urbain, en termes d'infrastructures de transport et de mobilier urbain.

### **Article 5. OBLIGATIONS DE L'OPERATEUR CONCESSIONNAIRE**

L'Opérateur concessionnaire a l'obligation d'assurer la fourniture de l'offre de transport, dans les meilleures conditions de régularité, de propreté et de sécurité, telles que définie dans le présent Contrat d'Exploitation.

Il veille au bon fonctionnement et à la continuité du service sur les lignes qu'il exploite, et procède aux adaptations destinées à assurer l'adéquation permanente du service offert aux besoins des usagers.

Il met en œuvre les procédures de contrôle destinées à lutter efficacement contre la fraude.

## **TITRE II ORGANISATION DE L'EXPLOITATION**

### **Article 6 : MOYENS D'EXPLOITATION DES SERVICES**

Le Concessionnaire est tenu d'exploiter le réseau qui lui est confié au moyen d'autobus dont les spécifications techniques minimales figurent à l'annexe II du cahier des charges annexé à la présente convention, sauf accord dérogatoire express de l'Autorité concédante.

Sous réserve du respect des dispositions de l'alinéa qui précède, le Concessionnaire a le libre choix des équipements et du matériel roulant qu'il veut exploiter pour l'exécution de la présente convention.

## **Article 7 : CONSISTANCE DES SERVICES**

Les lignes constitutives du réseau concédé sont décrites à l'annexe I du cahier des charges annexé.

La consistance du service est définie par un itinéraire, une amplitude de service, des fréquences, ainsi qu'une offre kilométrique déterminée en kilomètres commerciaux.

Dans un but de développement du transport public, l'Autorité concédante peut, après concertation avec le Concessionnaire, modifier la consistance du service. Toute modification pouvant entraîner une détérioration du compte d'exploitation du Concessionnaire donne droit à une compensation financière.

## **Article 8 : QUALITE DU SERVICE**

Le Concessionnaire est tenu d'assurer un service de qualité. À ce titre, il est tenu:

- de veiller au respect des horaires et de garantir la continuité et la régularité du service de transport urbain concédé ;
- d'entretenir régulièrement son parc afin de le maintenir en bon état de fonctionnement et de propreté ;
- d'assurer aux usagers, un bon accueil et une bonne qualité d'information.

Le non-respect de ces obligations, du fait du Concessionnaire, dûment constaté, sera sanctionné par des pénalités dont les modalités d'application sont déterminées dans le cahier des charges annexé à la présente convention.

## **Article 9 : EXCLUSIVITE DE SERVICES ET DE CIRCULATION**

Pendant la durée de la concession, l'Autorité Concédante :

- garantit au Concessionnaire l'exclusivité de l'activité de transport public de personnes par autobus de plus de XXX places sur les itinéraires des lignes du réseau concédé ;

- garantit au Concessionnaire l'exclusivité, de toute activité de transport public de personnes dans certaines zones, et de circulation sur certaines voies.

Les itinéraires ou parties d'itinéraires, de zones et voies faisant l'objet de ces exclusivités sont décrites à l'annexe VI du cahier des charges annexé.

L'Autorité concédante s'engage pendant la durée de la concession à ne prendre aucune mesure susceptible d'aggraver la concurrence sur les lignes exploitées par le Concessionnaire.

#### **Article 10 : VOIRIE ET CIRCULATION**

L'Autorité concédante s'engage à réaliser les renforcements et les aménagements de voiries nécessaires à la circulation et au stationnement des autobus.

Afin de maintenir et d'améliorer la vitesse commerciale des autobus, l'Autorité concédante s'engage à faciliter la circulation des véhicules de transport en commun exploités par le Concessionnaire, notamment en préconisant ou en organisant la création de voies de circulation réservées, et en menant une politique active d'aménagement et de stationnement.

#### **Article 11 : CONCOURS DE LA FORCE PUBLIQUE**

Sans préjudice des engagements qu'elle a souscrits au titre de l'article 10 de la présente convention, l'Autorité concédante prête au Concessionnaire le concours de la Force publique pour l'application des dispositions de la convention et du cahier des charges annexé, vis-à-vis des tiers, notamment celles relatives aux mesures d'exclusivités de services, de circulation et de sécurité du service public.

#### **Article 12 : SERVICES HORS CONCESSION**

Le Concessionnaire est autorisé à assurer, à ses risques et périls, et aux tarifs qu'il négocie, tout service occasionnel ainsi que tout transport conforme à son objet, à condition que ces services n'engendrent aucun déficit dans les comptes de la concession, ni de gêne dans le fonctionnement des services concédés.



### **Article 13 :           RESPONSABILITES ET ASSURANCES**

Le Concessionnaire assume l'entière responsabilité à l'égard de l'Autorité concédante et des tiers, des dommages aux personnes, aux biens et à l'environnement qui peuvent survenir à l'occasion ou du fait de la circulation des véhicules qu'il exploite, ou qui pourraient être provoqués par son personnel à cette occasion ou de ce fait.

Les assurances qu'il est tenu de contracter couvrent notamment et non limitativement les risques envers les passagers transportés, ainsi que la responsabilité civile et la responsabilité contractuelle découlant de l'application de la présente convention.

Le Concessionnaire doit contracter auprès de compagnies notoirement solvables, une assurance dommage couvrant les biens mobiliers et immobiliers affectés à l'exploitation.

Le Concessionnaire assure la gestion de tous les sinistres qui surviendraient pendant la durée de la convention jusqu'à leur règlement définitif.

### **Article 14 :           MISE Á DISPOSITION DES BIENS**

L'Autorité Concédante peut mettre à la disposition du Concessionnaire, selon des conditions à définir, des terrains, des bâtiments, et des biens mobiliers en état normal d'entretien, dont la liste sera annexée au cahier des charges annexé à la présente convention.

Les biens mis à disposition seront régulièrement entretenus par le Concessionnaire.

### **ARTICLE 15 :       RÉGIME DES BIENS DU CONCESSIONNAIRE**

À l'exception des biens mis à la disposition du Concessionnaire par l'Autorité Concédante visés à l'article précédent, les autres biens apportés ou acquis par le Concessionnaire sont et restent sa propriété privée et ne constituent pas des biens de retour à l'Autorité Concédante en fin d'exploitation.

## **ARTICLE 16 : RÉGIME DU MATERIEL ROULANT**

Le matériel roulant affecté à l'exploitation du réseau qui lui est concédé est propriété exclusive du Concessionnaire.

## **TITRE III RÉGIME FINANCIER DE LA CONCESSION**

### **Article 17 : RECETTES**

Le Concessionnaire perçoit la totalité des recettes acquittées par les usagers des lignes qu'il exploite. Il peut percevoir d'autres recettes, notamment :

- les recettes liées à la publicité effectuée sur les véhicules, les titres de transport, ou le mobilier urbain ;
- les indemnités versées par les compagnies d'assurance ;
- les rémunérations perçues sur les services spéciaux concédés, les services hors concession et les Transports à la Demande (TAD) ;
- les recettes provenant des amendes infligées aux voyageurs en situation irrégulière.

### **Article 18 : TARIFS DE BASE**

Les tarifs de base, la structure tarifaire et les titres de transport acceptés sur le réseau sont définis et fixés à la signature de la Convention. Ils figurent à l'Annexe IV du Cahier des charges annexé.

Le Concessionnaire fixe librement les tarifs applicables aux services hors concession et aux Transports à la Demande (TAD).

Les relèvements tarifaires sont proposés par le Concessionnaire selon les modalités précisées au cahier des charges annexé.

Si l'Autorité concédante n'autorise pas un relèvement de tarifs justifié, les insuffisances de recettes qui en résultent peuvent, dans les conditions précisées au Cahier des charges annexé, ouvrir droit à une compensation financière versée par l'Autorité concédante.

## **Article 19 : TARIFS SPÉCIAUX**

L'Autorité concédante peut imposer au Concessionnaire d'accorder, à certaines catégories d'usagers qu'elle désigne, des tarifs spéciaux comportant des réductions par rapport aux tarifs de base. Elle doit dans ce cas, compenser le Concessionnaire des moins-values de recettes en résultant.

Le mode de calcul du montant de la compensation et les modalités de son versement sont définies au Cahier des charges annexé.

## **Article 20 : COMPENSATION FINANCIERE**

Le Concessionnaire exploite les services concédés à ses risques et périls. Il peut néanmoins se voir allouer des compensations financières, dans les conditions fixées au Cahier des charges annexé dans les cas suivants :

- si l'Autorité concédante n'autorise pas un relèvement tarifaire justifié, conformément aux dispositions de l'article 18- alinéa 3 de la présente convention ;
- si l'Autorité concédante impose des réductions tarifaires, conformément aux dispositions de l'article 19 de la présente convention.
- si l'Autorité concédante lui impose une modification de la consistance des services qu'il exploite, conformément aux dispositions de l'article 7 de la présente convention ;

## **Article 21 : INFORMATIONS DE GESTION**

Le Concessionnaire tient une comptabilité conforme aux prescriptions du plan comptable en vigueur en République Islamique de Mauritanie (RIM). Cette comptabilité fait apparaître, une comptabilité analytique relative aux services concédés et hors concession. Une période transitoire de trois ans, à compter de la date de signature de la présente convention, est accordée au concessionnaire pour se conformer à cette obligation.

Le Concessionnaire présente, en fin d'exercice à l'Autorité Concédante les Etats Financiers et les éléments statistiques tels que précisés à l'article 23 du Cahier des Charges annexé.

## **TITRE IV EXPIRATION ET RENOUELEMENT DE LA CONCESSION**

### **Article 22 : RENOUELEMENT**

À l'issue de la période de cinq (05) ans visée à l'article 2 ci-dessus, une nouvelle convention pourra être conclue en fonction du cadre institutionnel et de la réglementation en vigueur.

Les négociations concernant cette nouvelle convention sont engagées au plus tard six (06) mois avant l'échéance de la présente convention.

### **Article 23 : EXPIRATION**

La présente Convention expire au terme de sa durée prévue de cinq (05) ans. Une Convention nouvelle sera élaborée pour régir les relations entre l'Autorité concédante, ou son représentant, et l'opérateur de transport urbain qui sera désigné pour assurer la réalisation du service public de transport par autobus dans la Région de Nouakchott.

L'audit du bilan de concession sera effectué par un expert-comptable inscrit en RIM dont la désignation et la rémunération seront décidées de commun accord entre les parties.

## **TITRE V CLAUSES DIVERSES**

### **Article 24 : DOMICILE**

Le Concessionnaire fait élection de domicile dans la ville de Nouakchott, à l'adresse suivante : .....

### **Article 25 : ENREGISTREMENT**

Les droits de timbre et d'enregistrement de la présente convention et de ses documents annexes sont à la charge du Concessionnaire ;

**Article 26 :                   ENTRÉE EN VIGUEUR**

La présente convention entre en vigueur à la date de signature des parties contractantes.

**ONT SIGNE**

*La Directrice Générale de la STP*

*Ministère de l'Équipement  
Transports*

*Ministère de l'Économie  
et des Finances*