

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE
OUEST AFRICAINE

La Commission

Département de l'Aménagement du Territoire
Communautaire et des Transports (DATC)



REUNION DES EXPERTS, PREPARATOIRE A LA REUNION DES MINISTRES
SUR L'APPLICATION DU REGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA RELATIF A
L'HARMONISATION DES NORMES ET DES PROCEDURES DU CONTRÔLE DU
GABARIT, DU POIDS ET DE LA CHARGE A L'ESSIEU DES VEHICULES
LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES ETATS MEMBRES
DE L'UEMOA

Lomé, les 19 et 20 octobre 2022

~~~~~

**RAPPORT DE LA REUNION**

## INTRODUCTION

Les 19 et 20 octobre 2022, s'est tenue à l'Hôtel SANCTA MARIA de Lomé en République Togolaise, la réunion des Experts, préparatoire à la réunion des Ministres sur l'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA. Cette réunion fait suite aux séances de concertation qui ont eu lieu les 17 et 18 octobre 2022 avec les acteurs (transporteurs, conducteurs routiers, ports, chargeurs, industriels).

L'objectif visé par cette réunion est de faire, avec les points focaux des Etats et des administrations nationales, l'état des lieux de la mise en œuvre des recommandations issues de la réunion des Ministres de 19 septembre 2019 à Dakar et de la réunion virtuelle des experts du 25 septembre 2020 et de formuler des recommandations à l'examen des Ministres en vue de l'application du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA.

Ont pris part à la réunion les représentants des Etats membres de l'Union et de la Commission de l'UEMOA.

La liste des participants figure en annexe du présent rapport.

## I. OUVERTURE DE LA REUNION

La cérémonie d'ouverture de la réunion a été marquée par l'allocution du Commissaire chargé du Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des transports (DATC), représenté par Madame Aminata Cira LO PAYE, Représentant Résident de la Commission de l'UEMOA à Lomé.

A l'entame de son propos, Madame PAYE a, au nom du Président de la Commission de l'UEMOA, salué l'assistance et remercié les participants pour avoir bien voulu prendre part à la réunion des Experts des Etats membres sur la mise en œuvre du Règlement 14 de l'UEMOA.

Elle a rappelé l'objectif visé par le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport des marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA du 16 décembre 2005 est de préserver les infrastructures routières et de contribuer à la durabilité des investissements réalisés.

Elle a rappelé que le défi de la sauvegarde des investissements sur le réseau routier doit être relevé par les Etats membres par une application intégrale du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA. Cela, permettra d'améliorer la qualité du service de transport des biens et des personnes sur le réseau routier communautaire.

Elle a fait remarquer que l'état des lieux sur la problématique de la préservation des investissements routiers révèle une persistance du phénomène de dégradation prématurée des infrastructures routières due à une application timide de la réglementation communautaire.

Madame le Représentant Résident a poursuivi en rappelant les conclusions et recommandations issues de la réunion des Ministres en charge des Infrastructures et des Transports Routiers sur le Règlement 14 de l'UEMOA, tenue le 19 septembre 2019 à Dakar. Elle a émis le vœu que la réunion des experts formule des propositions pertinentes pour l'application dudit règlement.

Ainsi, elle a déclaré ouverte la réunion des experts sur la mise en œuvre du Règlement 14 de l'UEMOA et a souhaité plein succès aux travaux.

La cérémonie d'ouverture s'est achevée avec les présentations d'usage et une photo de famille.

## II. DEROULEMENT DES TRAVAUX

Après la cérémonie officielle d'ouverture, la réunion a procédé à la mise en place d'un bureau de séance composé comme suit :

- Président : Edoh Komla TOGLAN (Togo)
- Premier rapporteur : Samaila DAN ISSA (Niger)
- Deuxième rapporteur : Alioune Sylla NDIONGUE (Sénégal)

Ce bureau est assisté par les représentants de la Commission de l'UEMOA.

L'ordre du jour adopté par les participants se présente comme suit :

1. Evaluation de l'Etat de mise en œuvre de la Déclaration issue de la réunion des Ministres de septembre 2019 à Dakar et des recommandations de la réunion des experts de septembre 2020 ;
2. Propositions de modalités d'application intégrale et concomitante du Règlement 14 à l'horizon 2025 (Agenda 2023- 2025) à soumettre à l'examen des Ministres ;
3. Questions diverses.

## III. RESULTATS DES TRAVAUX DE LA REUNION DES EXPERTS

Les travaux se sont déroulés conformément au programme de travail adopté et ont porté sur l'examen des points de l'ordre du jour.

En prélude au démarrage des travaux, une projection d'un documentaire de huit (08) minutes ayant pour titre : « Des infrastructures routières pérennes dans l'espace UEMOA, support de communication » a été faite.

### **3.1. Exposé de la Commission de l'UEMOA sur l'état d'application du Règlement 14**

La Commission de l'UEMOA a indiqué qu'elle a réalisé aux 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> trimestres 2022, les missions de suivi-évaluation de l'état de mise en œuvre du Règlement 14 de l'UEMOA au niveau des Etats membres.

Il ressort de ces missions de suivi-évaluation qu'aucun des Etats membres n'applique intégralement le Règlement 14 de l'UEMOA. Cependant, des avancées notables ont été réalisées dans tous les Etats depuis la Déclaration ministérielle du 19 septembre 2019, notamment en matière d'application de la tolérance de 15%, d'équipement en pèse-essieux, d'information et de sensibilisation des différents acteurs.

En outre, des progrès majeurs ont été réalisés jusqu'en 2021 au niveau des Etats membres, notamment :

- l'éradication de l'extrême surcharge ;
- la réduction du nombre moyen de camions en surcharge (taux ramené en dessous de 50 %);
- la réduction de 2/3 du poids moyen en surcharge ;
- la baisse sensible du coefficient d'agressivité ;
- l'amélioration du maillage du réseau routier en équipements de pesage ;
- l'implication des Ports et plateformes d'émission de fret.

Le tableau de l'état de mise en œuvre du Règlement 14 au niveau des Etats à la date du 31 janvier 2021 est joint en annexe.

La Commission de l'UEMOA a informé que :

- **l'application de la tolérance de 15%, prescrite par la Déclaration de la réunion des Ministres des Infrastructures et des Transports Routiers de l'UEMOA, tenue à Dakar, n'est pas effective au niveau de tous les Etats :**
  - ✓ La tolérance de 15% est appliquée par quatre Etats membres : le Bénin, le Mali, le Niger et le Togo. Par contre, cette tolérance n'est en vigueur en Côte d'Ivoire et au Sénégal qu'au niveau des Ports et des plateformes de fret.
  - ✓ La tolérance de 20% demeure en vigueur au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire et au Sénégal.
- **A l'exception de la Guinée-Bissau, tous les ports sont équipés en pèse-essieux. Toutefois, en dehors des ports de Lomé et de Dakar, l'absence des statistiques ne permet pas de se prononcer sur l'effectivité et sur la qualité des pesées.**
- **L'application du délestage uniquement au Togo et au Sénégal.**
- **La non application des amendes de surcharge conformément au Règlement 14 de l'UEMOA au Mali, en Côte d'Ivoire, au Sénégal et en Guinée-Bissau. En effet,**
  - ✓ Le Mali applique un montant forfaitaire d'amende de 10 000 FCFA/tonne de surcharge sur le PTAC.
  - ✓ La Côte d'Ivoire applique deux seuils de montant d'amendes : i) forfaitaires (4 000 FCFA/tonnes de surcharge pour le trafic national et 11 000 FCFA pour le trafic international) pour les surcharges comprises entre 20% et 40% de la charge autorisée sur le PTAC et sur les essieux et ii) amendes prescrites par le Règlement 14, au-delà de 40% des charges autorisées, avec perte de la tolérance sur le PTAC et sur les essieux.
  - ✓ Le Sénégal applique des amendes par tonne de surcharge de 10 000 FCFA pour le trafic national et de 30 000 FCFA pour le trafic international au-delà de la tolérance de 20% sur le PTAC. Les amendes sur les surcharges à l'essieu sont suspendues temporairement.

4  
Asang

M

d

### 3.2. Exposé des Etats membres sur la mise en œuvre du Règlement 14 de l'UEMOA

Il ressort des présentations des Etats membres sur l'état de mise en œuvre des conclusions et recommandations issues de la réunion du 19 septembre 2019 des Ministres en charge des Infrastructures et des Transports Routiers sur le Règlement 14 de l'UEMOA que **l'application de la tolérance de 15 % est effective au Bénin, au Mali, au Niger et au Togo.**

Le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée Bissau et le Sénégal continuent d'appliquer **la tolérance de 20 % sur le réseau routier.**

Le Sénégal applique le délestage au-delà de 15% au niveau des plateformes y compris le port et 20% sur les corridors.

Le Togo applique le délestage au-delà de 15%.

La Côte d'Ivoire applique des montants forfaitaires d'amendes lorsque le camion est conforme à la tolérance de 20 % sur le PTAC et en surcharge sur les essieux. Par contre, les amendes du Règlement 14 sont appliquées au-delà de 40% des charges autorisées, avec perte de la tolérance sur le PTAC et sur les essieux.

Le Bénin, le Burkina Faso, le Niger et le Togo appliquent sur le PTAC les amendes de surcharge prévues par le Règlement 14 de l'UEMOA. Tandis que le Sénégal et le Mali appliquent des montants forfaitaires d'amendes sur le PTAC.

Concernant l'équipement des ports en matériels requis pour le contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises, seuls les ports autonomes du Bénin, du Sénégal et du Togo respectent cette disposition en contrôlant et délestant les véhicules surchargés dans leur enceinte.

Par contre, le déploiement des pèses-essieux ainsi que leur opérationnalisation au port autonome d'Abidjan sont en cours.

Pour les contrôles mobiles sur les réseaux routiers, **le Sénégal et le Togo** ont déployé des brigades mobiles de contrôles inopinés des poids des véhicules.

Le Bénin et le Sénégal ont proposé aux acteurs de transport des prix de référence plafonds et planchés dans le cadre du transport routier de marchandises.

Le Togo a mis en place un système de prix de référence pour le transport routier national et la tarification pour le transport international se fait par consensus bilatéral entre les acteurs.

Il a été noté que les Etats membres transmettent régulièrement à l'UEMOA les données statistiques issues du pesage des véhicules sur le réseau communautaire même si des efforts restent à faire au niveau de certains Etats.



#### IV.POINTS DES ECHANGES

Les exposés des Etats et de la Commission de l'UEMOA ont été suivis d'échanges autour des principaux points suivants :

- **La tolérance et la marge d'erreur de 5 %** : la marge de tolérance de 5 %, liée à la fiabilité du matériel de pesage, prévue à l'article 14.6.a.2 (montant des amendes pour surcharge en poids du véhicule), ne rentre en vigueur qu'à l'application intégrale du Règlement 14 de l'UEMOA. Par conséquent, à ce stade, elle est intégrée dans les 15 % de tolérance accordée.
- **Les modifications des silhouettes des camions** : la recrudescence sur le réseau routier régional de véhicules ayant subis des modifications des silhouettes, sans respects des règles en la matière, a été décriée par les participants. Le Burkina Faso a partagé son expérience sur la formation en matière d'encadrement sur les modifications des véhicules lourds.
- **La formation sur les techniques de chargement et de répartition des charges sur les véhicules lourds** : les experts ont échangé sur la nécessité de dérouler des formations sur les techniques de chargement, à l'image du Sénégal et du Togo.
- **Le délestage** : le délestage est le moyen le plus efficace pour éradiquer la surcharge, en privilégiant le transbordement qui ne nécessite pas d'investissements de la part de l'Etat. Le contrôle de la charge à l'essieu devra être accompagné par des contrôles inopinés sur le réseau, pour dissuader les conducteurs à reprendre la surcharge délestée.

S'agissant des marchandises en transit, la réunion des Experts a rappelé que la mise en conformité devra se faire au lieu de chargement. A défaut, le véhicule en surcharge sera immédiatement retourné au point de chargement sous escorte douanière.

- **La sanction des plateformes** : Le Sénégal a annoncé avoir démarré la mise en œuvre des sanctions aux plateformes pour défaut d'équipement conformément au Règlement 14 de l'UEMOA. La Côte d'Ivoire a émis des avis de sanction par voie d'huissier aux plateformes non conformes au Règlement 14 de l'UEMOA. Les autres Etats sont été invités à emboîter le pas.
- **La fiabilité des pesées** : la fiabilité des équipements est indispensable à la qualité des pesées et permet d'éviter toute contestation. Les Etats devraient (i) rendre effectif le contrôle semestriel du matériel par la structure nationale en charge de la métrologie et (ii) procéder à l'étalonnage régulier du matériel et après chaque intervention à la suite d'une panne.
- **Le coût de la pesée** : la réunion a été interpellée sur les coûts du péage/pesage appliqués au Bénin. A cet égard, la Commission de l'UEMOA a confirmé sa saisine par les Autorités du Burkina Faso et du Niger à cet effet et a indiqué qu'en réponse, un courrier officiel a été adressé à l'Etat du Bénin pour présenter les pratiques en cours dans les autres pays de la sous-région ainsi que les frais de pesage appliqués.

Par ailleurs, il a été demandé aux Etats de fournir à la Commission de l'UEMOA les tarifs et les modalités de pesage qui sont en application par corridor.

6  


**Il ressort de ces présentations de la Commission de l'UEMOA et des Etats membres que les principaux défis à relever sont les suivants :**

- ❖ l'uniformisation de l'application de la tolérance de 15% (sur le PTAC et à l'essieu) conformément à l'engagement pris par les Ministres en 2019 ;
- ❖ la mise aux normes systématique du chargement des camions au lieu d'émission (au PTAC et à la charge à l'essieu) ;
- ❖ l'application effective du délestage de la surcharge par tous les Etats ;
- ❖ l'application effective des amendes prescrites par le Règlement 14 de l'UEMOA par tous les Etats ;
- ❖ le recensement et l'actualisation de la liste des plateformes générant plus de 200 000 tonnes de fret par an ;
- ❖ l'élimination sur le réseau routier des camions aux silhouettes hors normes.

#### **V. PRESENTATION DE LA NOTE DE STRATEGIE (2023-2025) SUR LES MODALITES D'APPLICATION INTEGRALE DU REGLEMENT**

Dans son exposé sur la stratégie à mettre en œuvre, la Commission de l'UEMOA a dressé les grandes lignes de ladite stratégie et proposé un agenda actualisé d'application du Règlement 14, assorti d'actions visant à capitaliser les acquis.

**Les grandes lignes de la stratégie sont :**

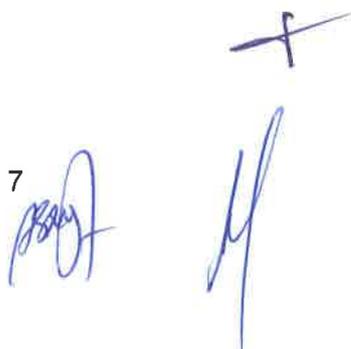
1. la généralisation de la tolérance de 15% ;
2. l'application effective des amendes prescrites par le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA ;
3. le délestage de la surcharge sur le réseau et dans les plateformes génératrices de fret ;
4. la relecture du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005.

#### **VI. ECHANGES SUR LES SUJETS A SOUMETTRE A L'EXAMEN DE LA REUNION DES MINISTRES**

Les sujets à soumettre aux Ministres lors de la réunion du 21 octobre 2022 ont été abordés, notamment la note stratégique et le plan d'actions.

#### **VII. Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.



## VIII.RECOMMANDATIONS

Les experts, ont réaffirmé la nécessité d'aller à une application intégrale et concomitante du Règlement 14 de l'UEMOA au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2024 en surmontant les difficultés qui entravent l'atteinte de cet objectif.

A cet effet, ils ont adopté un nouvel agenda et formulé des recommandations, aux Etats membres, à la Commission de l'UEMOA et aux partenaires techniques et financiers :

### 8.1) Au plan politique et institutionnel

- les Etats s'engagent à mener les actions visant une impulsion et implication politiques fortes pour une mise en application intégrale et concomitante du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 ;
- les Etats renouvellent leur invitation à l'endroit de la Commission de l'UEMOA pour porter la question de la lutte contre la surcharge routière au niveau de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UEMOA.

### 8.2) Au niveau technique – mise en œuvre

Les Experts recommandent de:

✓ ***Au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2023***

1. poursuivre la généralisation de l'application du seuil de tolérance de 15% incluant les 5% de tolérance de la marge de fiabilité de l'équipement de pesage, les Etats qui l'appliquent déjà sont invités à poursuivre leurs efforts ;
2. appliquer les amendes prescrites par le Règlement 14 sur le PTAC, la charge à l'essieu et le gabarit ;
3. procéder systématiquement au délestage des camions en surcharge sur le réseau routier et dans les plateformes de génération de fret ;
4. sensibiliser, informer et communiquer avec les acteurs du transport ;
5. renforcer les capacités des acteurs notamment sur les techniques de chargement et le respect du code de la route ;
6. poursuivre l'équipement des Ports et plateformes générant plus de 200 000 tonnes de fret/an en pèse essieux et en faire usage ;
7. réduire le nombre de points de contrôles ainsi que les perceptions illicites sur les corridors routiers conformément aux dispositions de la Directive n°08/2005/CM/UEMOA de l'UEMOA et la Décision n°15/2005/CM/UEMOA ;
8. encadrer les tarifs de transport (exemple : instaurer un mécanisme de fixation de prix plancher-prix plafond) ;
9. encourager la mise en place des structures de gestion de fret dans le respect des textes bilatéraux ;



10. se soumettre au mécanisme de contrôle suivi-évaluation mis en place par la Commission de l'UEMOA ;
11. fournir trimestriellement à la Commission de l'UEMOA, les statistiques brutes de pesée journalière de tous les postes de pesage sous le format standardisé de l'UEMOA ;
12. procéder à une large diffusion de la présente Déclaration, notamment auprès des Acteurs du transport, des Ports, des plateformes de chargement, des forces de sécurité,
13. renforcer la sensibilisation, la communication et la visibilité dans la lutte contre la surcharge routière,
14. exiger des Ports qui ne disposent pas de pèse-essieux fixes, à s'en doter impérativement et à les rendre opérationnels au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2023 ;
15. poursuivre les réflexions sur la question des 9 essieux et plus, en relation avec la CEDEAO et les Etats membres ;
16. poursuivre la mise en œuvre des mesures d'accompagnement notamment le renouvellement du parc, encadrement tarifaire, professionnalisation du secteur des transports, renforcement des capacités des acteurs ;
17. consolider les dispositifs de monitoring et de reporting et mettre en place un système centralisé électronique de suivi, de collecte et de traitement des informations issues des activités du contrôle de la charge à l'essieu ;
18. développer des modes alternatifs de transport de marchandises ;
19. accélérer la procédure de relecture du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 en relation avec l'Acte Additionnel révisé de la CEDEAO.

✓ ***Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2024***

**Appliquer intégralement et de manière concomitante le Règlement 14.**

### **8.3) Au titre des mesures diverses**

#### **➤ A l'attention de la Commission de l'UEMOA**

1. poursuivre les actions de suivi-évaluation, d'information et de sensibilisation dans les Etats ;
2. poursuivre la mise en place du système de collecte, de traitement de données et de diffusion sur la base d'un standard à élaborer ;
3. appuyer les Etats dans la sensibilisation et le renforcement des capacités des acteurs et de la société civile ;
4. préparer une communication relative à la mise en œuvre du Règlement 14 à l'attention de la prochaine Conférence des Chefs d'Etats et de Gouvernements ;
5. s'assurer de l'interconnexion des systèmes de contrôle et de suivi du pesage dans les Etats ;

6. favoriser le développement des autres modes de transports ;
7. poursuivre les concertations avec la CEDEAO pour l'harmonisation de la mise en application uniforme des textes communautaires sur le contrôle de la surcharge, ainsi que la mise en en place d'un mécanisme de suivi évaluation.

Lomé, le 20 octobre 2022

Premier rapporteur



Samaila DAN ISSA

Deuxième rapporteur



Alioune Sylla NDIONGUE

Président



Edoh Komla TOGLAN

## Annexes

- a. Etat de mise en œuvre des recommandations de Dakar
- b. Stratégie actualisée d'application intégrale du Règlement 14
- c. Liste de Participants
- d. Rapport final des concertations des acteurs

**ANNEXE : LISTE DES PARTICIPANTS**

Handwritten signatures in blue ink, including a small mark above a larger signature and a vertical signature to the right.