

**UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE
OUEST AFRICAINE**

La Commission

Département de l'Aménagement du Territoire
Communautaire et des Transports



**REUNION AVEC LES ACTEURS, 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**

Lomé, 17 et 18 octobre 2022

Lieu : Hôtel SANCTA MARIA (Lomé, Togo)

RAPPORT FINAL

INTRODUCTION

Les 17 et 18 octobre 2022, s'est tenue dans la salle de réunion de l'Hôtel SANCTA MARIA de Lomé, en République Togolaise, une réunion de concertation des acteurs de transports dans le cadre du suivi de l'application du 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 de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA.

Les objectifs visés étaient de dresser l'état des lieux de l'application de la Règlementation communautaire, d'identifier les obstacles auxquels les acteurs sont confrontés et d'échanger sur les voies et moyens susceptibles d'améliorer l'application du Règlement 14 de l'UEMOA.

La réunion a enregistré la participation des transporteurs, des conducteurs, des acteurs portuaires, des industriels et gestionnaires de plateformes, des chargeurs, des gestionnaires de fret et de stations de pesage, des manutentionnaires, des experts des Etats membres, des personnes ressources ainsi que des Cadres de la Commission.

La liste des participants est jointe en **annexe 1** du présent rapport.

1. CEREMONIE D'OUVERTURE

La cérémonie d'ouverture a été présidée par Monsieur Mahaman Sanoussi AMADOU, Conseiller technique du Commissaire chargé du Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports (DATC) de la Commission de l'UEMOA. Cette cérémonie a connu deux allocutions.

Dans son allocution Monsieur Tadjudini DERMANE, Directeur des Transports Routier et Ferroviaire du Togo, a souhaité la bienvenue aux participants à Lomé pour cette réunion qui se tient après une période d'inactivité due à la crise sanitaire du Covid 19. Il a également souhaité un agréable séjour en terre togolaise.

Monsieur Aboubakar Sidiki TOURE, Directeur des Infrastructures, au nom du Commissaire chargé du DATC et de Madame le Représentant Résident de la Commission de l'UEMOA à Lomé a prononcé le discours d'ouverture de la réunion de concertation.

Il a rappelé l'objectif principal poursuivi 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 qui est de préserver les infrastructures routières et de contribuer à la durabilité des investissements réalisés.

Monsieur TOURE a fait remarquer que malgré sept (07) réunions Ministérielles organisées en 2009 (Ouagadougou), 2010(Ouagadougou), 2015(Ouagadougou), 2016 (Cotonou), 2017 (Abidjan), 2018 (Niamey) et 2019 (Dakar) assorties de stratégies et de plans d'actions, la mise en application du Règlement 14 enregistre différents niveaux d'évolution d'un pays à un autre sans atteindre une application intégrale et concomitante dans tous les pays de l'UEMOA.

Enfin, Monsieur TOURE a précisé que les présentes concertations revêtent une importance capitale au regard des attentes quant à la prise en compte des réels blocages à l'application du Règlement 14, exprimés par vos soins, pour bâtir une nouvelle stratégie réaliste en vue de la mise en œuvre effective, efficace et sans délai du Règlement sur le contrôle de la charge à l'essieu.

2



Monsieur Mahaman Sanoussi AMADOU a quant à lui rappelé les fortes attentes du Commissaire chargé du DATC notamment l'application effective du R14 adopté en 2005 en vue de la préservation du patrimoine routier de l'Union.

Une minute de silence a été observée à la mémoire des acteurs du secteur des transports victimes des actes de terrorisme qui prévalent dans la sous-région.

2. DEROULEMENT DES TRAVAUX

2.1. Mise en place du bureau

Le bureau mis en place est composé comme suit :

- ✓ Président : **Mahaman Sanoussi AMADOU** (Commission de l'UEMOA) ;
- ✓ 1^{er} Rapporteur : **Samaila DAN ISSA** (NIGER) ;
- ✓ 2^{ème} Rapporteur : **Alioune Sylla NDIONGUE** (SENEGAL).

2.2. Déroulement du programme de travail

Les présentations se sont déroulées comme suit :

1. l'état de mise en œuvre du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA ;
2. la rentabilité du transport ;
3. les modifications des silhouettes des véhicules de transports : cas du Burkina Faso ;
4. les techniques de chargement : partage de l'expérience du Sénégal ;
5. l'application du Règlement 14 de l'UEMOA, perte de trafic portuaire : quelle réalité ?
6. l'Acte Additionnel révisé de la CEDEAO portant sur le contrôle de la charge à l'essieu.

2.3. Synthèse des travaux

2.3.1 *Présentation de l'état de mise en œuvre du Règlement n° 14/2005/CM/UEMOA*

L'état de l'application du Règlement 14 a porté sur la projection de deux films documentaires de 13 minutes intitulés : « la surcharge routière, un cercle vicieux » et « Infractions au R14 et lutte contre les contrevenants » et une présentation de l'état de mise en œuvre du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA au niveau des Etats membres. 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.

Il ressort de cette présentation que les infrastructures routières sont peu durables en Afrique de l'ouest en l'absence de maintenance efficiente (conséquence et à temps) et en raison d'une surexploitation des infrastructures par la pratique de la surcharge des véhicules lourds de transport de marchandises.

Avec un taux moyen de véhicules en surcharge de plus de 70 % et une agressivité cinq fois supérieure à la norme constatée entre 2005-2016, la durée de vie moyenne de conception des routes fixée à 15-20 ans est ramenée à 5-7 ans, avec des pertes d'investissements annuelles estimées entre 30 et 60 milliards de francs CFA/an.


3



Il a été rappelé aux acteurs les conséquences financières des surcharges sur la chaussée qui pèsent lourdement sur les budgets de nos Etats. En effet, des études réalisées au Burkina, le Mali, le Sénégal et le Togo, démontrent respectivement des coûts de 30, 39, 60 et 15 milliards de dommages y compris ceux liés à la sécurité routière.

Les dispositions des articles 4, 5, 8.1, 9, 11, 12, 13, 14 et 16 du Règlement 14 de l'UEMOA ont été rappelées afin de permettre leurs appropriations par les acteurs de transports des Etats membres.

2.3.2 Présentation de l'état de mise en œuvre des mesures d'accompagnement

L'application du R14 nécessite des mesures d'accompagnement visant à rendre le secteur plus performant avec des couts maitrisés d'où une productivité plus accrue.

Il a été souligné la nécessité de former les acteurs aux métiers de transport. Le secteur des transports doit évoluer en s'inscrivant désormais dans la logique des avancées technologiques tant au plan de la gestion fondée sur les approches logistiques modernes que de l'utilisation des camions de dernières générations. C'est dans ce cadre que près de quatre cent (400) acteurs du transport ont été formés en cours de l'année 2021.

Concernant le parc de véhicules lourds, l'offre des transports de marchandises, ne paraît pas en adéquation avec la demande en termes de qualité de service. C'est un parc vieillissant, vétuste, avec des moyennes d'âge qui oscillent entre 10 et 25 ans.

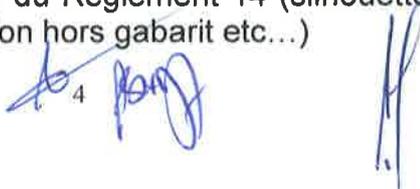
Afin de favoriser le renouvellement du parc les mesures incitatives suivantes sont formulées par la Commission de l'UEMOA :

- La défiscalisation des véhicules neufs importés
- Les lignes de crédit à taux bonifié
- Les Primes d'incitation au renouvellement du parc de véhicules lourds de transport de marchandises
- Le crédit-bail ou « leasing »
- Prime à la casse
- Fonds de développement des transports

Par ailleurs, la Commission de l'UEMOA a proposé l'instauration des Journées du camionnage en Afrique de l'Ouest (JCAO) pour venir en accompagnement des acteurs du transport routier. Elle devrait offrir, notamment aux transporteurs, aux constructeurs, aux banques, aux assureurs, aux chargeurs et autres structures qui luttent contre la surcharge routière, l'occasion d'échanger sur les voies et moyens d'atteindre une application pleine et intégrale du Règlement 14.

2.3.3 Présentation de la gestion des transformations des silhouettes des véhicules : cas du BURKINA FASO

La présentation faite par le Burkina Faso informe que les transformations sont les cas de changement de moteur, source d'énergie, de modification ou de changement de carrosserie, de changement du genre (camion à tracteur routier), d'ajout ou de diminution d'essieux, de nombre de places, de dimensions, de couleurs, etc. C'est dans l'optique d'augmenter les bénéfices que les opérateurs de transports s'adonnent à cette pratique. Plusieurs textes communautaires et nationaux ont été pris afin d'encadrer ces transformations, que si elles sont mal faites, compliquent l'application du Règlement 14 (silhouettes non reconnus, entre axe essieux non réglementaires, dimension hors gabarit etc...)



Au cours de la Présentation, Il a été rappelé que le Règlement 14 de l'UEMOA stipule que « Tout véhicule routier lourds construit localement, ou importé doit avant sa mise en circulation, faire l'objet d'une réception administrative et technique qui devra intervenir avant d'autoriser le véhicule à circuler sur la voie publique » et que « Tout véhicule immatriculé dans un Etat membre, ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception ».

Le Burkina a informé la réunion qu'entre 2019 et 2021, 5218 camions ont été autorisés à effectuer des transformations sur les caractéristiques techniques.

Toutefois, le Burkina Faso a fait observer que tout véhicule transformé est soumis à une réception technique à titre isolé à la demande de l'utilisateur ou de l'exploitant.

2.3.4 Présentation sur la formation en techniques de chargement et de répartition des charges sur les véhicules lourds : partage de l'expérience du Sénégal

La politique de l'Etat du Sénégal en matière de transport routier a pour objectifs : i) de disposer d'infrastructures routières de qualité et de meilleures capacités de transport ; ii) de soutenir efficacement les activités de production ; iii) d'impulser les exportations dans le cadre de l'intégration régionale et iv) d'assurer l'avènement d'une économie compétitive.

Au regard des mesures prises et du financement important du volet routier, il est aisé de comprendre que la sauvegarde des infrastructures de transport, et en particulier des routes, constitue une préoccupation majeure pour les autorités en charge du secteur.

La présentation a rappelé les définitions relatives aux gabarit, poids et charges à l'essieu des véhicules ainsi que les limites autorisées.

En outre, l'action répétée des véhicules lourds en surcharge sur la chaussée fait apparaître plusieurs types de dommages, notamment une usure superficielle prématurée de la couche de roulement et la réduction ainsi de la durée de vie des chaussées.

Par exemple, on pourra noter qu'une surcharge de 2,5T (essieu de 15,5T), soit une surcharge de 20% multiplie l'agressivité par 2 par rapport à un essieu standard de 13T. Ainsi, la durée de vie de cette chaussée sera divisée par 2 (7,5 ans au lieu de 15 ans prévue).

Les cibles des formations sur les techniques de chargement déroulées par le Sénégal sont : les points focaux des plateformes de chargement au niveau du comité national de suivi de la mise en œuvre du R14 au Sénégal; les responsables des chargements au niveau des plateformes de plus de 200 000T de fret par an; les dockers au niveau du Port Autonome de Dakar; les Forces de Défense et de Sécurité; les représentants des transporteurs et des chauffeurs; les représentants des syndicats des transporteurs et des chauffeurs et les transitaires.

Les techniques de chargement consistent à organiser le chargement de sorte que la charge à l'essieu, le PTAC ou le PTR A soient conformes aux normes et que la sécurité du chargement soit assurée lors du transport des marchandises. Elles font appel à l'arrimage et à la répartition des charges avec des sangles des chaînes et autres outils et équipements appropriés pour sécuriser les chargements.

En effet, lorsqu'un véhicule se déplace, il subit certaines forces qui se manifestent particulièrement à l'accélération, au freinage, dans les virages ainsi que sur des routes déformées (p. ex. dos d'âne, trous, ralentisseurs horizontaux, dénivellation).

Ces techniques obéissent à la maîtrise des notions :

- du centre de gravité ;
- de l'inertie au démarrage ;
- de l'inertie au freinage ;
- de l'énergie cinétique ;
- de la force centrifuge ;
- de la force de déplacement vertical ;
- du Ballant.

Ces formations sur les techniques de chargement ont permis à certaines plateformes de plus de 200 000T de fret par an, notamment des cimenteries, le PAD, le TOM et les Grands Moulins de Dakar de respecter les poids et les charges à l'essieu autorisés des camions avant qu'ils n'empruntent le réseau routier.

Certaines de ces plateformes ont même élaboré des plans de chargement pour chaque type de véhicule lourds avec un respect strict des charges à l'essieu. La formation déroulée au niveau des plateformes de chargement a permis de noter la nécessité de spécifier des formations pratiques pour certains produits de chargement, notamment ceux issus des carrières.

2.3.5 Présentation sur l'application du Règlement 14 de l'UEMOA, perte de trafic portuaire : quelle réalité ?

Il ressort de cette présentation que l'application du Règlement 14 de l'UEMOA au niveau des Ports et des plateformes de chargement de plus de 200 000T ne justifie pas les pertes de trafic sur certains corridors.

En effet, il a été démontré par l'analyse des statistiques des trafics, que les ports qui disposent de peses essieux opérationnels ont gagné des parts de trafic au détriment de ceux qui ne disposent pas de peses essieux et qui n'appliquent pas le délestage.

Donc l'application concomitante du Règlement 14 ne pénalise pas un port en faveur d'un autre.

Par contre l'application du Règlement 14 de l'UEMOA contribue à l'amélioration de la compétitivité des ports car les routes sont préservées de la dégradation prématurée due aux surcharges.

2.3.6 Présentation de l'Acte Additionnel SP.17/02/12 révisé de la CEDEAO portant sur le contrôle de la charge à l'essieu

La présentation a porté sur l'Acte Additionnel SP.17/02/12 révisé, relatif à l'harmonisation des normes et procédures de contrôle des dimensions, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules de transport de marchandises en Afrique de l'Ouest.

6



Le présentateur a insisté particulièrement sur les articles 5, 8, 9, 10, 11, 17, 18, 26 et 32. Il a indiqué que cet Acte Additionnel est approuvé par les Chefs d'Etats membres de la CEDEAO le 03 juillet 2022. Le projet révisé est joint en annexe.

Au total, il a été noté une convergence de points de vue étant donné que les principaux amendements de l'acte additionnel de la CEDEAO sont conformes pour l'essentiel aux dispositions prévues dans le cadre de la relecture du règlement 14.

2.3.7 Synthèse des Préoccupations

A l'issue des différentes présentations susmentionnées, les échanges ont porté sur :

1. le financement des études importantes sur les ressources extérieures ;
2. la limitation du nombre d'essieux à 9 et plus ;
3. la corrélation entre la fréquentation portuaire et l'état des routes du corridor ;
4. le surendettement des Etats lié à la dégradation précoce des routes ;
5. le maillage du réseau routier par des stations de pesage ;
6. la responsabilité des plateformes de chargement et des donneurs d'ordre ;
7. la coresponsabilité des acteurs de la chaîne de transport ;
8. la prise en compte de la densité des produits pétroliers ;
9. le partage de bonnes expériences dans la sous-région en matière de technique de chargement ;
10. la nécessité de mise hors service des intermédiaires ;
11. les critères d'accès à la profession de transporteurs routiers ;
12. l'insuffisance de l'engagement du politique dans l'application du Règlement 14 de l'UEMOA ;
13. la nécessité de la mise en place d'un cadre régional d'échanges entre les transporteurs et les conducteurs ;
14. le respect des accords bilatéraux en matière de répartition de fret ;
15. la lutte contre les essieux flottants ;
16. le respect du plan régional de contrôle routier limitant à trois le nombre de postes.
17. la poursuite de la formation des acteurs du secteur des transports routiers ;
18. la mise en place d'une cellule de veille de suivi du réseau communautaire ouest africain ;
19. l'adoption d'un acte modificative et complémentaire du R14 ;
20. l'article 17 de l'acte additionnel de la CEDEAO relatif à la vente des camions en surcharge et immobilisés pendant 90 jours au niveau des postes de pesage ;
21. l'encadrement tarifaire du transport de marchandises ;
22. les tracasseries routières ;
23. la sécurité routière.

RECOMMANDATIONS :

A l'issue des présentations, échanges et débats, les recommandations suivantes ont été formulées :

A l'endroit des Etats membres :

1. Appliquer les amendes de surcharge, conformément au Règlement 14 de l'UEMOA ;
2. Appliquer les sanctions prévues par le Règlement 14 de l'UEMOA en cas de récidive ;
3. Délester systématiquement les surcharges constatées au niveau des ports, des plateformes et des postes de pesage ;
4. Appliquer les amendes prévues par le R14 aux ports et plateformes de plus de 200 000T de fret par an non conformes ;
5. Appliquer la Directive n°08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-Etats de l'Union Economique et Monétaire ouest Africaine (UEMOA) ainsi que la Décision N°15/2005/CM/UEMOA ;
6. Encadrer la tarification de transport ;
7. Encourager le transport par conteneurs ;
8. Prévoir des ressources pour la formation sur les techniques de chargement et le respect du code de la route ;
9. Respecter les textes communautaires TRIE ;
10. Encadrer les transformations des véhicules lourds ;
11. 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.

A l'endroit des Ports et des plateformes générales de plus de 200 000T de fret par an :

1. Appliquer l'article 11 du Règlement 14 de l'UEMOA notamment de s'équiper en matériels requis pour le contrôle de la charge à l'essieu et du gabarit ;
2. Veiller au respect du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu autorisés.
3. Dérouler des formations sur les techniques de chargement.

A l'endroit de la Commission de l'UEMOA

1. Accélérer le processus de relecture du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA ;
2. Poursuivre les réflexions sur la question des 9 essieux et plus en relation avec la CEDEAO et les Etats membres ;
3. Poursuivre les réflexions avec les Etats sur la question de l'article 17 de l'Acte Additionnel de la CEDEAO sur le contrôle de la charge à l'essieu ;

4. Mettre en place des instances de rencontres régionales entre les acteurs de transport des Etats membres ;
5. Porter la question de la lutte contre la surcharge routière sur le réseau commentaire au niveau de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernements ;
6. Examiner la possibilité de dérouler une formation technique et pratique sur la répartition des charges et le calage des chargements à l'endroit des Etats membres en capitalisant l'expérience du Sénégal ;
7. Elaborer un guide type sur les techniques de chargement pour chaque catégorie des véhicules lourds.

IV- Divers : Aucun point n'a été inscrit.

Au terme de la réunion les délégations se sont félicitées de l'ambiance fraternelle et cordiale qui a prévalu tout au long des débats.

Fait à Lomé, le 18 octobre 2022

Ont signé :

Le Président


Mahaman Sanoussi AMADOU

Le 1^{er} Rapporteur


Samaila DAN ISSA

Le 2^{ème} Rapporteur


Alioune Sylla NDIONGUE