

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE  
OUEST AFRICAINE

-----  
La Commission  
-----



REUNION DES MINISTRES  
EN CHARGE DES INFRASTRUCTURES ET DU TRANSPORT ROUTIERS DES  
ETATS MEMBRES DE L'UEMOA, DU GHANA ET DE LA GUINEE POUR  
L'APPLICATION INTEGRALE ET CONCOMITANTE DU REGLEMENT  
N°14/2005/CM/UEMOA DU 16 DECEMBRE 2005 RELATIF A  
L'HARMONISATION DES NORMES ET DES PROCEDURES DU CONTROLE  
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

-----  
(Abidjan, le 28 septembre 2017)

DECLARATION DE LA REUNION DES MINISTRES

01 BP. 543 Ouagadougou 01- 380, Avenue Joseph KI-ZERBO - BURKINA FASO - Tél : (226) 25 31 88 73 à 76- Fax : (226) 25 31 88 72  
Email : [commission@uemoa.int](mailto:commission@uemoa.int) Sites Internet : [www.uemoa.int](http://www.uemoa.int) et [www.izf.int](http://www.izf.int)

Handwritten signatures and initials, including 'S', 'Ref', '52', 'AR', and '16'.

Nous,

**Ministres en charge des Infrastructures et du Transport Routiers des Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) du Ghana et de la Guinée.**

Réunis le 28 septembre 2017 à Abidjan (Côte d'Ivoire), sur invitation de la Commission de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine et en collaboration avec l'Union Européenne et les Autorités de la Côte d'Ivoire, pour des concertations sur la mise en application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA (Règlement 14) tel qu'il ressort des Déclarations des Ministres du 19 juin 2015 à Ouagadougou et du 23 septembre 2016 à Cotonou.

**Considérant** la Recommandation n° 04/97/CM du 21 juin 1997, relative à la mise en œuvre d'un programme d'actions communes dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA ;

**Considérant** les Déclarations des Ministres en charge des Infrastructures et du Transport Routiers des Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et du Ghana du 23 avril 2009 et du 19 mars 2010 et les mesures préconisées dans les feuilles de route en vue de l'application du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 ;

**Considérant** les Déclarations des Ministres en charge des Infrastructures et des Transports Routiers des Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), du Ghana et de la Guinée du 19 juin 2015 en vue d'une application de toutes les dispositions du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA au 1er juin 2016 et du 23 septembre 2016, pour une application intégrale et concomitante dudit Règlement au 1er avril 2017 ;

**Considérant** l'Acte additionnel A/SA. 17/02/12 de la CEDEAO;

**Constatant** le retard considérable accusé dans l'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres ;

**Constatant** que la route demeure le principal support de transport avec environ plus de 90 % du trafic voyageurs et de biens, notamment en Afrique de l'Ouest ;

**Constatant** que la surcharge des véhicules poids lourds de transport de marchandises constitue l'une des principales causes de la réduction de la durée de vie des routes de la sous-région ;

**Constatant** que l'accès aux financements destinés aux infrastructures et transports routiers est de plus en plus conditionné par la mise en place de mesures effectives visant à la préservation du patrimoine routier dans les Etats ;

2

AKL SB

2

AR

2

**Soucieux** d'améliorer la compétitivité des économies des Etats de la sous-région et de développer les échanges de personnes et de biens entre les Etats et avec l'extérieur ;

**Soucieux** de préserver le patrimoine routier des Etats de la sous-région ;

**Soucieux** d'éviter une concurrence déloyale entre les Ports et plateformes industrielles des Etats ;

**Désireux** d'une application effective et concomitante dudit Règlement N°14/2005/CM/UEMOA ;

Après avoir salué la Commission de l'UEMOA, l'Union Européenne et la Côte d'Ivoire, pour l'organisation de cette réunion d'évaluation de l'application intégrale et concomitante du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA,

**Adoptons la Déclaration qui suit :**

**1. Concernant l'état actuel de mise en œuvre du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005**

L'examen de l'état de la situation identifie les principales causes ci-après des difficultés d'application intégrale et concomitante du Règlement 14 :

- des disparités de seuils de tolérances et d'amendes : globalement, les niveaux des amendes appliquées sont disparates, faibles et donc peu dissuasifs, conduisant dans certains cas, les transporteurs à intégrer les amendes à payer pour cause de surcharge dans leurs coût de revient ;
- l'absence de délestage : dans son principe, le délestage est le levier le plus contraignant pour le transporteur. Il consiste à décharger sur le site de pesage/transborder sur un autre camion, le poids supérieur à la norme. S'il est appliqué avec rigueur, il constitue le meilleur moyen pour éradiquer la surcharge sur les routes de la sous-région ;
- la faible implication des ports et plateformes générant plus de 200 000 t/an : Le règlement 14 de l'UEMOA oblige les ports et plates-formes générant plus de 200 000 tonnes de fret annuel à s'équiper en pèse-essieux fixes et à procéder à la vérification des poids et gabarits des véhicules à l'intérieur des enceintes. Il apparaît de toute évidence plus aisée de mettre les camions en conformité à l'origine du chargement. Cependant, les ports qui appliquent le Règlement 14 dénoncent régulièrement des baisses de trafic au profit des ports voisins qui ne respectent pas les dispositions du Règlement communautaire;
- *la persistance et le nombre élevé de points de contrôle sur les corridors*
- *les impacts socio économiques de l'application du Règlement 14 ;*
- *le retard dans la mise en place des mesures d'accompagnement, au profit des transporteurs dont certains perçoivent parfois comme une conditionnalité liée à l'application du Règlement 14.*

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large '3' at the top right and various scribbles and initials below.



Aussi, notons-nous que douze (12) ans après son adoption par le Conseil des Ministres, l'application du Règlement 14 par les Etats reste en deçà des résultats escomptés, malgré les efforts en matière de sensibilisation et d'acquisition d'équipements de pesage.

Nous constatons avec regret que la surcharge reste à un niveau élevé, en particulier l'extrême surcharge qui, à elle seule, contribue à la dégradation accélérée des réseaux routiers, ce qui pourrait entraîner un tarissement des ressources affectées au développement et à l'entretien des infrastructures de transport, en particulier les appuis budgétaires;

A cet effet, nous prenons acte de la volonté affichée des partenaires techniques et financiers d'assortir leurs appuis au financement des infrastructures routières, à des progrès substantiels dans l'application du Règlement 14.

## 2. Concernant les modalités de mise en œuvre du R14

Nous réaffirmons notre engagement à une application intégrale et concomitante du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 et à prendre toutes les dispositions administratives, techniques et financières nécessaires pour mettre en œuvre ledit Règlement 14 et les actions prévues dans la Déclaration du 19 juin 2015 et celle du 23 septembre 2016.

A cet effet nous recommandons que :

### 2.1 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 s'engagent à mettre en place dans un délai de trois (3) mois à compter de la signature de la présente Déclaration,
  - un Comité interministériel comprenant les Ministres en charge des infrastructures, des transports, de la défense, de la sécurité, de l'économie et des finances, de l'industrie et du Commerce. Ce Comité chargé de la coordination des actions de mise application du R14 se réunira deux fois/an ;
  - un Comité national de suivi de l'application du Règlement 14 comprenant tous les experts et acteurs impliqués dans le secteur des transports et des infrastructures et dont le fonctionnement est assuré par les ressources de l'Etat.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "AR" and "4".

## 2.2 Au niveau technique – mise en œuvre et sanctions

### a) Les ports (zone sous Douane), les plateformes générant un trafic de plus de 200 000 t/an et les stations de pesage situées sur les corridors routiers :

– à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2017

- procèdent au pesage du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) et de la charge à l'essieu et s'assurent de la conformité du chargement avec les dispositions du Règlement 14. Aucun véhicule en **situation d'extrême surcharge** ne pourra quitter l'enceinte portuaire. Les modalités et les seuils seront précisées par Commission ;
- procèdent au contrôle du gabarit et s'assurent de la conformité du chargement avec les dispositions du Règlement 14 avant de laisser le véhicule quitter la plateforme muni des documents attestant le poids chargé.

– à compter du 1<sup>er</sup> avril 2018

- procèdent à l'évaluation de la mise en œuvre de la mesure afin d'identifier les avancées et les contraintes afin d'aller à **l'application intégrale et concomitante du Règlement 14**
- délivrent un certificat de conformité au véhicule et conforme au Règlement 14 et empêchent par tous les moyens la sortie de l'enceinte portuaire et des plateformes de tout véhicule chargé non conforme audit Règlement,
- tous les ports et plateformes seront soumis au régime de sanctions du Règlement 14 pour défaut d'application dudit Règlement.

### b) tout manquement par les Ports et les Plateformes à l'obligation de s'équiper en pèse-essieux est passible d'une amende conformément au Règlement 14 au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2018.

### c) Pour toutes les plateformes

- les équipements de pesée feront l'objet de contrôles réguliers par les Organes Nationaux de contrôle-vérification des instruments de mesures, pour s'assurer de leur bon fonctionnement et de leur fiabilité ;
- les statistiques brutes de pesée journalière seront transmises trimestriellement au point focal national chargé du suivi de l'application du Règlement 14, **à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2017** ;

## 3. En ce qui concerne les mesures d'accompagnement

Les Etats s'engagent à :

Handwritten signatures and initials in blue and red ink at the bottom of the page. The signatures are somewhat stylized and include the letters 'SS' and '5'.

- mettre en œuvre, **au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2019**, les mesures d'accompagnement nécessaires à l'application du Règlement 14, notamment la limitation du nombre de points de contrôle indépendamment de ceux liés à la sécurité des Etats, le renouvellement du parc de camions, la limitation des délais de passage portuaires, l'accès au fret ; ces mesures n'étant pas des conditions à l'application du Règlement 14 ;
- communiquer à la Commission de l'UEMOA, au plus tard le **1<sup>er</sup> novembre 2017**, le nombre indicatif et la liste des points de contrôle des véhicules de transport par corridor routier
- poursuivre l'amélioration de la gouvernance du secteur des transports dans l'espace communautaire ;
- à mettre en œuvre des initiatives innovantes dans le cadre des mesures d'accompagnement, à l'échelle communautaire avec notamment

#### 4. En matière de suivi-évaluation

Les Etats s'engagent à :

- se soumettre au mécanisme de contrôle suivi-évaluation mis en place par la Commission de l'UEMOA ;
- fournir trimestriellement à la Commission de l'UEMOA, les statistiques brutes de pesée journalière de tous les postes de pesage ;

#### 5. Au titre de la promotion de modes alternatifs de transport

- les Etats, s'engagent à définir les conditions de complémentarité de tous les modes de transport et à promouvoir le développement du transport ferroviaire pour servir d'alternative au transport routier : ce qui contribuera à la diminution de la surcharge routière ;

#### 6. En ce qui concerne la communication

- les Etats, s'engagent à 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, **à compter de la date de signature jusqu'au 31 octobre 2017** ;
- les Etats s'engagent à améliorer la sensibilisation, la communication et la visibilité dans la lutte contre la surcharge routière, en élargissant les cibles et en impliquant d'autres acteurs telles que les Organisations de la Société Civile et les Associations des Consommateurs;

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the word "Nécessaire" and various initials and dates.



## 7. Au titre des mesures diverses

Les Etats s'engagent

- à promouvoir la littérature, la recherche et le développement en matière de conception, de mise en œuvre de travaux routiers et de facilitation du transport dans l'espace UEMOA, par : l'aide à l'édition/diffusion d'expériences et bonnes pratiques, l'octroi de bourses d'études pour des travaux de recherche-développement, l'organisation de concours des écoles d'ingénieurs (génie-civil, transport, informatique, etc.) ;

## 8. Au titre des recommandations

### 8.1 A l'endroit de la Commission de l'UEMOA

- mettre en place dans un délai de trois (3) mois à compter de la signature de la présente Déclaration :
  - un Comité de Pilotage au niveau régional, composé des Ministres des Etats membres, du Ghana et de la Guinée, en charge des infrastructures, des transports, de l'industrie, du Commerce, de la sécurité ainsi que les Commissaires en charge des transports et du Commerce de la Commission de l'UEMOA. Ledit comité se réunit une fois/an avec la participation des partenaires techniques et financiers du secteur transport ;
  - une cellule de coordination en son sein comprenant les experts des départements concernés et avec l'appui des points focaux des Etats membres, du Ghana et de la Guinée. Elle est chargée spécifiquement du suivi-évaluation de la lutte contre la surcharge routière, de la mobilisation des financements pour la mise en œuvre des différents engagements.
- accompagner les Etats dans la mise en application des réformes en matière de facilitation du transport et du transit routiers.
- organiser des forum d'échanges entre les constructeurs automobiles, les acteurs du transport, les banques et assurances, etc.;
- promouvoir le développement de bourses de fret physique et virtuel à vocation régionale ;
- poursuivre la mise en place du dispositif indépendant de contrôle et de suivi-évaluation de l'application dudit Règlement, **au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2018**, avec notamment la publication trimestrielle des statistiques relatives à la surcharge routière dans l'espace communautaire, l'instauration du prix d'excellence de l'application du Règlement 14, l'instauration d'un système de notation/évaluation des Etats et le reporting/réédition au Conseil des Ministres statutaire ;
- renforcer les concertations pour le suivi-évaluation de l'application du Règlement 14 ;

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the name "Alka" and various initials and numbers.

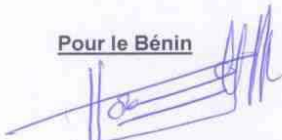
- poursuivre l'accompagnement des Etats dans le développement du transport ferroviaire et fluvial devant servir d'alternative au transport routier.

#### 8.2 A l'endroit des PTFs :

- soutenir le secteur privé par des mécanismes financiers appropriés pour la modernisation de l'industrie des transports ;
- à poursuivre l'accompagnement des Etats dans le financement de la construction des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales ainsi que des pipelines ;
- accompagner les Etats et la Commission de l'UEMOA dans la mise en œuvre des mesures d'accompagnement.
- renforcer l'appui aux efforts des Etats et de la Commission de l'UEMOA dans la mise en place des équipements de contrôle de la charge à l'essieu et d'un dispositif de contrôle indépendant ;

Fait à Abidjan, le 28 septembre 2017

#### Pour le Bénin



**Roch Célestin HOUNDJE**  
Secrétaire Général  
Représentant le Ministre des  
Infrastructures et des Transports

#### Pour le Burkina Faso



**Souleymane SOULAMA**  
Ministre des Transports, de la Mobilité  
urbaine et de la Sécurité routière

#### Pour la Côte d'Ivoire



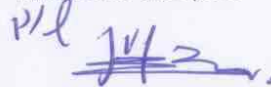
**Amadou KONE**  
Ministre des Transports



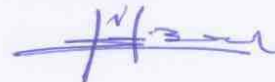
**Amédé Koffi KOUAKOU**  
Ministre des Infrastructures  
Economiques

#### Pour la Guinée Bissau

**Forbes FIDELIS**  
Ministre des Transports



**Barbelio Marciano SILVA**  
Ministre des Travaux Publics





Pour le Mali

  
**TRAORE Seynabou DIOP**  
Ministre de l'Équipement,  
et du Désenclavement

Pour le Niger

  
**Omar Hamidou TCHIANA**  
Ministre d'Etat, Ministre des Transports

  
**Sina SANOGO**  
Secrétaire Général  
Représentant le Ministre des Transports

**Abdoulaye KADI**  
Ministre de l'Équipement



Pour le Sénégal

  
**Aubin Jules Marcel SAGNA**  
Secrétaire Général représentant  
le Ministre des Infrastructures, des Transports  
Terrestres et du Désenclavement

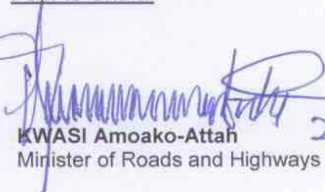
Pour le Togo

  
**Ninsao GNOFAM**  
Ministre des Infrastructures et des  
Transports

Pour la Guinée

  
**Oumou CAMARA**  
Ministre des Travaux Publics

Pour le Ghana

  
**KWASI Amoako-Attah**  
Minister of Roads and Highways  
28/09/17