

**Séminaire International sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne - SITRASS 10 Lomé
(Togo) les 10, 11 et 12 septembre 2025 à l'Hôtel Sarakawa**



**Les pays sahéliens ouest-africains sans littoral et la
problématique de la transposition et de l'application
des directives communautaires de l'UEMOA et de la
CEDEAO en matière de transport routier : cas du Mali**

Pr Ahmadou Halassi DICKO

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB)

Introduction

- **Contexte :**
- Le transport routier est l'artère vitale de l'économie ouest-africaine, un pilier de l'intégration régionale. Pour les pays enclavés comme le Mali, cette artère est d'une importance capitale pour leur survie économique.
- La CEDEAO et l'UEMOA ont élaboré un cadre juridique ambitieux pour fluidifier les échanges. Les Convention TRIE et TIE de la CEDEAO et les Règlements n°14 et n°15 de l'UEMOA sont des instruments clés pour harmoniser le transport routier et réduire les barrières non-tarifaires.

Introduction (suite)

- **Problématique** : Malgré l'existence de ces textes, le Mali, à l'instar d'autres pays sans littoral du Sahel, continue de faire face à des difficultés majeures dans la transposition et l'application effective de ces directives. Pourquoi ces textes ne sont-ils pas pleinement mis en œuvre et quelles en sont les conséquences pour l'économie malienne et l'intégration régionale ?
- **Annonce du plan** : Pour répondre à cette question, notre présentation s'articulera autour de quatre points majeurs :
 1. L'état des lieux des cadres communautaires (CEDEAO et UEMOA) en matière de transport routier.
 2. Les obstacles à la transposition et à l'application des textes au Mali.
 3. Les impacts de cette problématique et les perspectives d'amélioration.
 4. Des questions clés.

I. L'état des lieux du cadre communautaire

- **A. Le cadre de la CEDEAO : Convention TRIE et TIE**
 - **La Convention TRIE (1982)** : Son objectif est de simplifier les procédures douanières pour les marchandises en transit. Elle introduit la "déclaration TRIE" et la "carte brune" pour les véhicules. Elle est conçue pour réduire les formalités et la durée des trajets.
 - **Les limites** : Malgré le principe, l'application est souvent compromise par l'existence de multiples documents et de nombreux points de contrôle, qui transforment un transit censé être fluide en un parcours semé d'embûches.

I. L'état des lieux du cadre communautaire

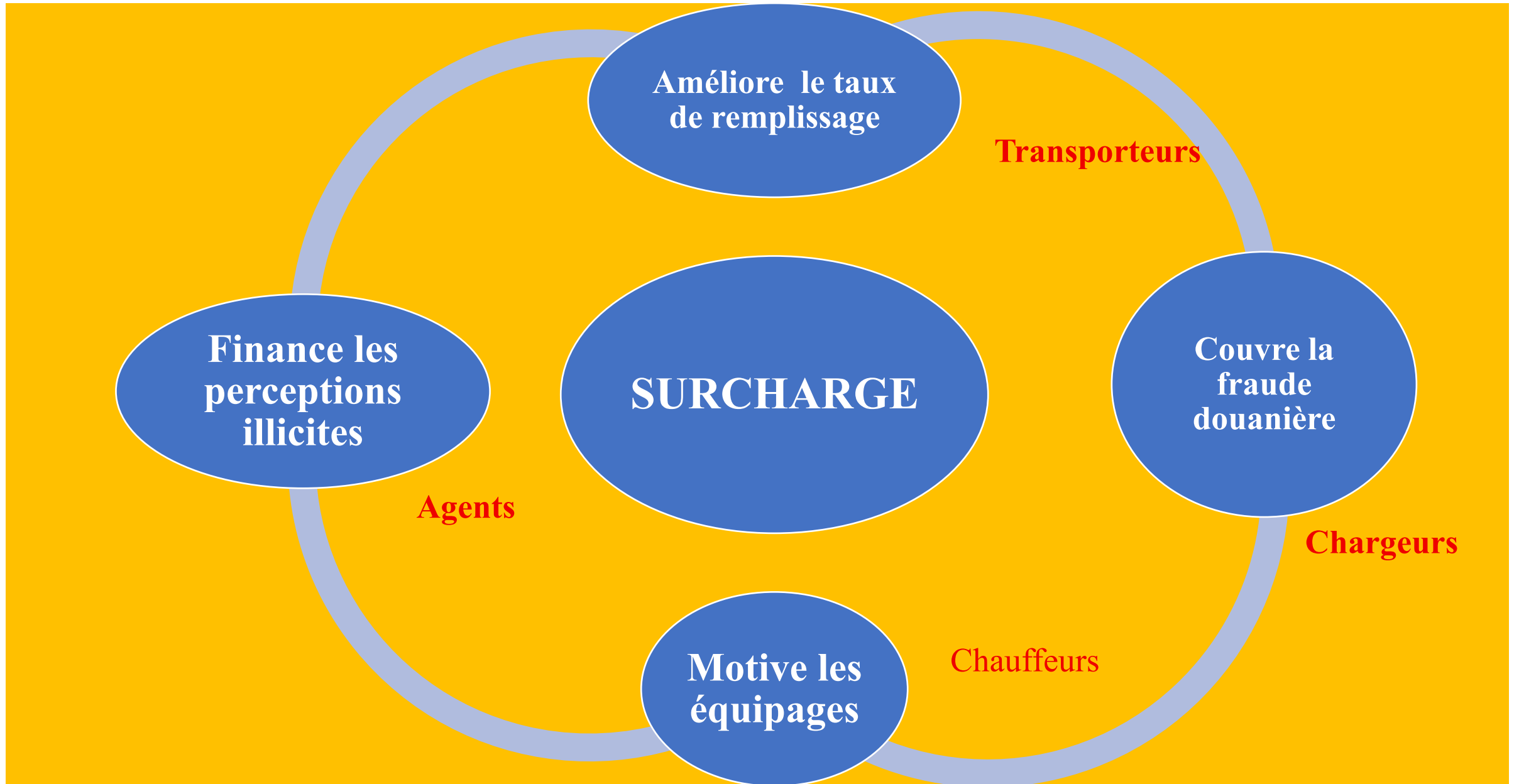
- **B. Le cadre de l'UEMOA : Règlements 14 et 15**
 - **Le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA** : Vise à harmoniser les normes de poids et de gabarit des véhicules pour protéger les infrastructures routières. Il prescrit l'installation de stations de pesage pour lutter contre la **surcharge**.

état d'application du Règlement 14

stations de pesage fonctionnelles	la tolérance appliquée	pèse-essieux fonctionnel	le régime d'application des amendes
(6 au Bénin, 6 au Burkina Faso, 7 en Côte d'Ivoire, 10 au Mali, 5 au Niger, 1 au Togo, 24 au Sénégal), renforcées par les unités mobiles de pesage embarquées dans des fourgonnettes (5 au Sénégal et 6 au Togo)	la tolérance de 15% est appliquée dans tous les Etats visités sauf le Burkina-Faso et le Sénégal. Le Burkina Faso et Sénégal appliquent encore une tolérance de 20% ;	tous les Etats visités disposent d'équipement de pèse-essieux fonctionnel sur leur réseau routier à l'exception du Bénin	le régime d'application des amendes varie d'un Etat à l'autre, avec ou sans délestage

Source: Rapport réunion des experts et des acteurs du transport routier pour le suivi de l'application du règlement 14, 2024

La Surcharge: un consensus informel



Résultats tangibles

Progrès

- 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.

Difficultés

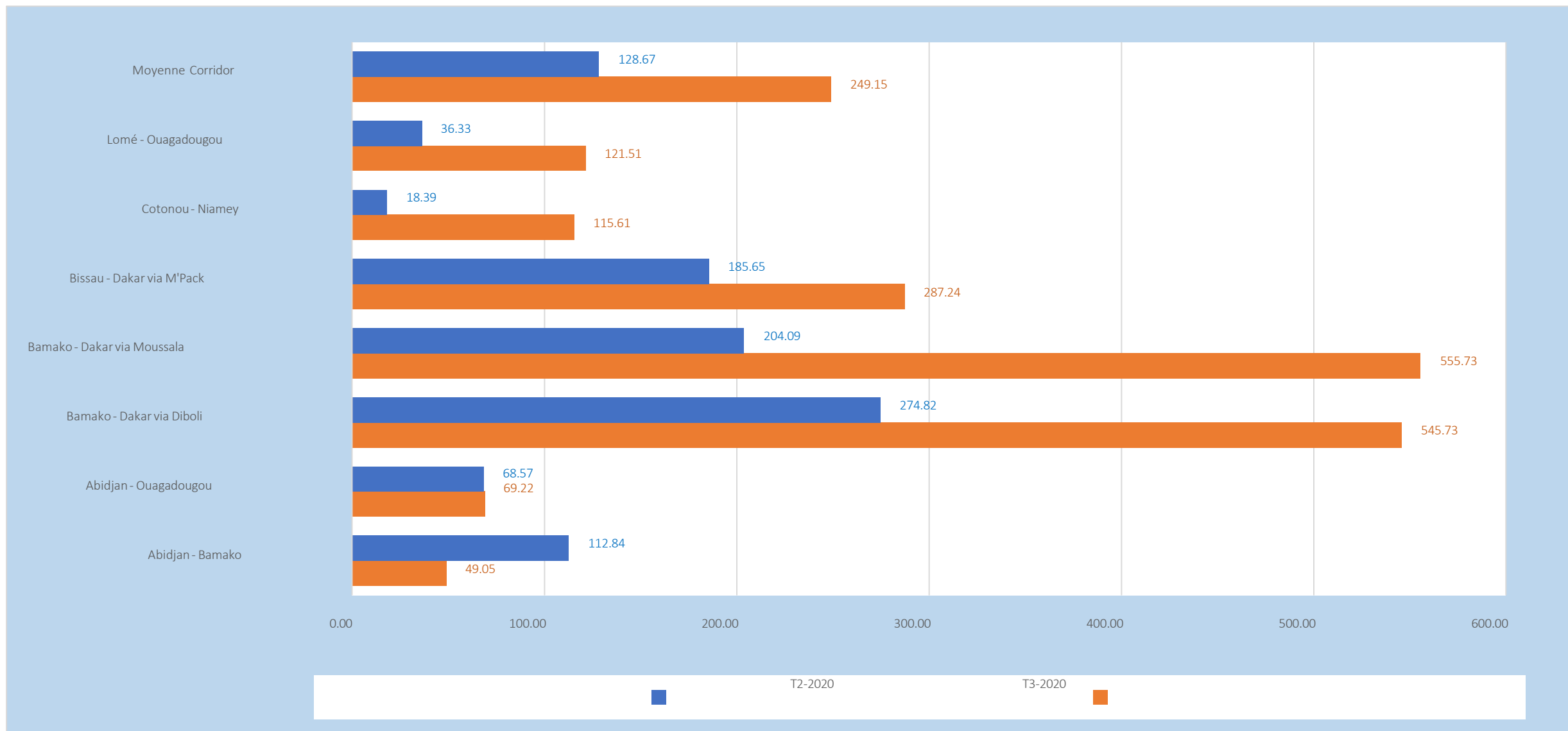
- la non application concomitante du R14 dans tous les Etats membres ;
- le faible maillage des pays membres en station de pesée ;
- l'insuffisance des équipements de pesage au niveau des plateformes de chargement;
- le problème de l'étalonnage causant des écarts de données de pesée d'une station à une autre ou d'un Pays à un autre.

I. L'état des lieux du cadre communautaire

- **B. Le cadre de l'UEMOA : Règlements 14 et 15**
 - **Le Règlement n°15/2009/CM/UEMOA** : Porte sur le régime juridique des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ). L'idée est de regrouper les contrôles douaniers et de police des pays voisins en un seul point, afin de réduire le temps de passage.

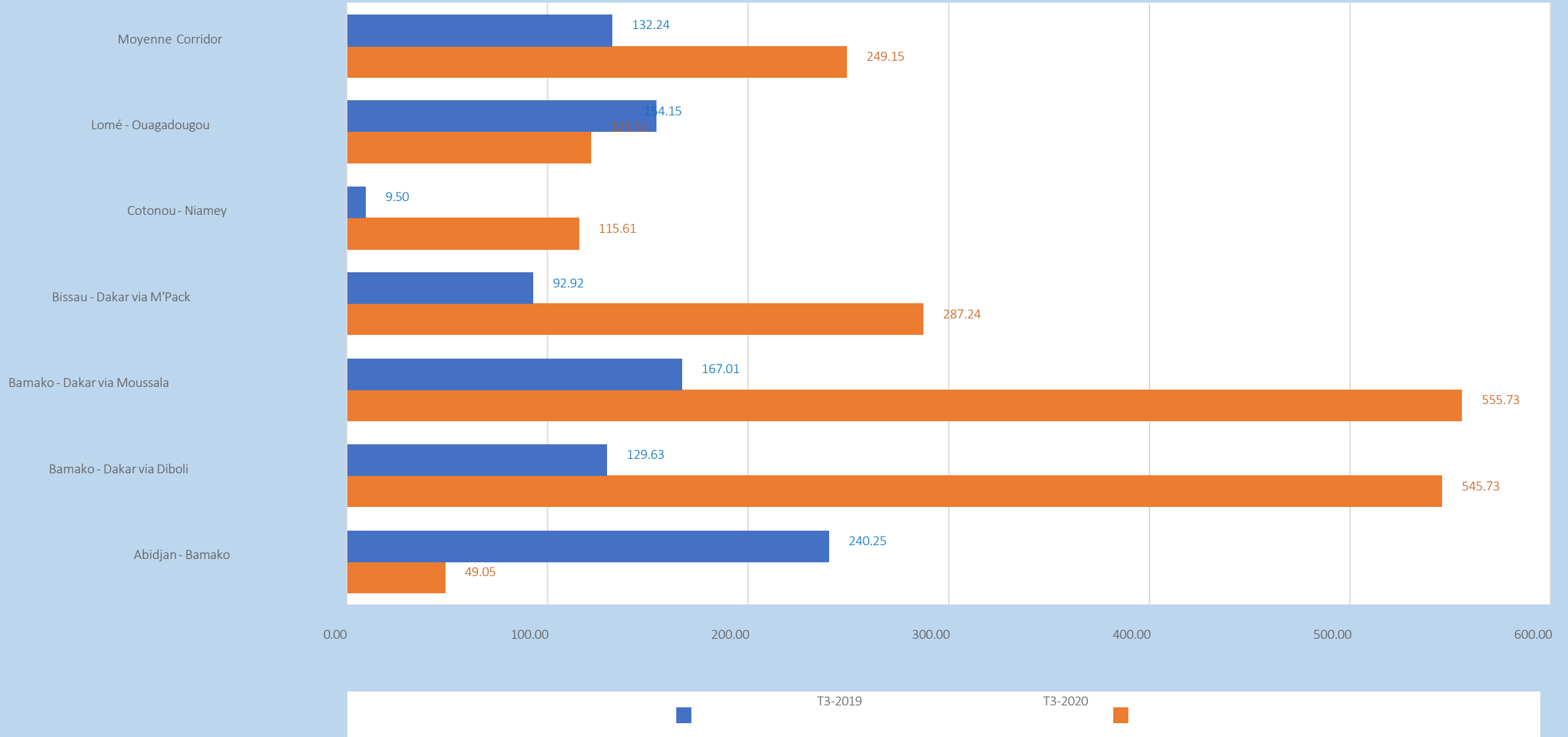
Graphique 1. : Illustration Comparaison temps de contrôles par corridor T2-2020 / T3-2020 (en mn)

Source: OPA, 2020.

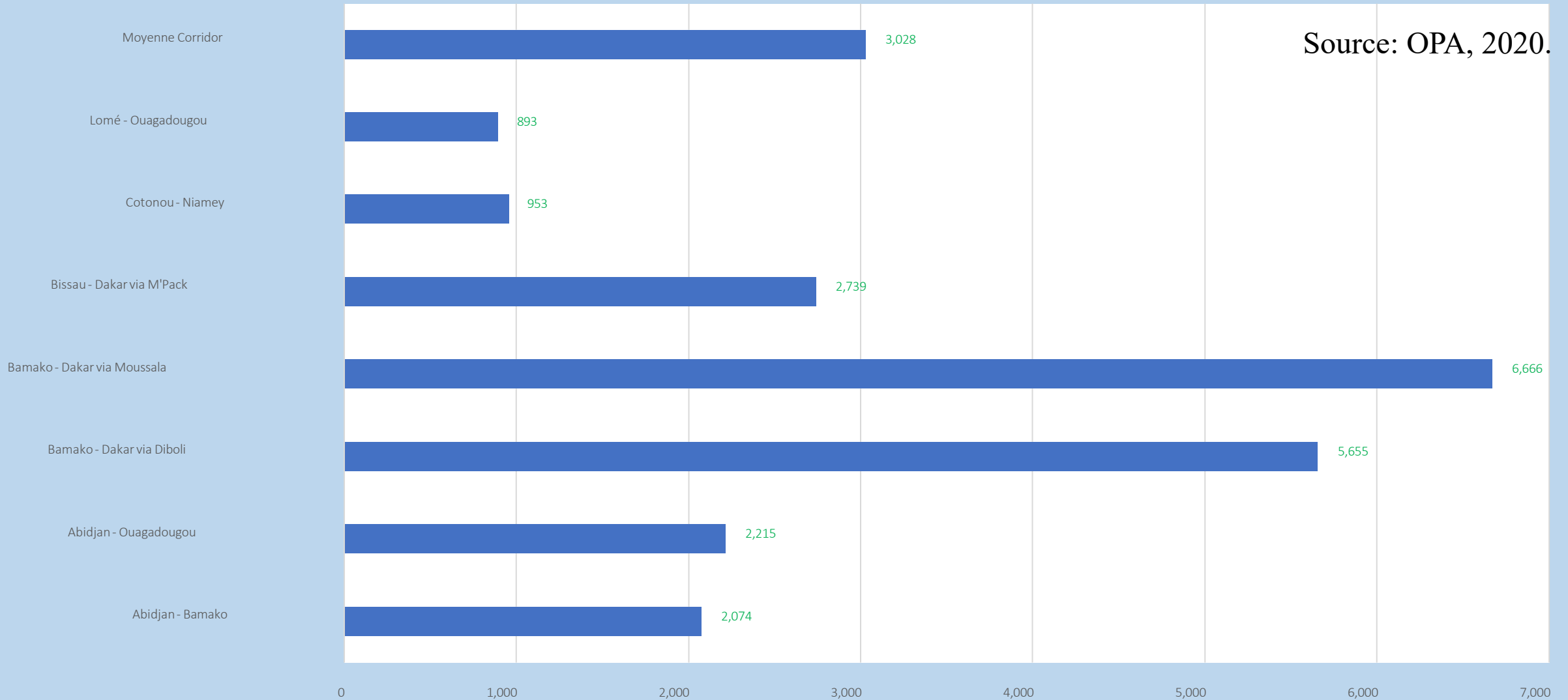


Graphique 2. : Illustration Comparaison temps de contrôles par corridor T3-2019 / T3-2020 (en mn)

Source: OPA, 2020.



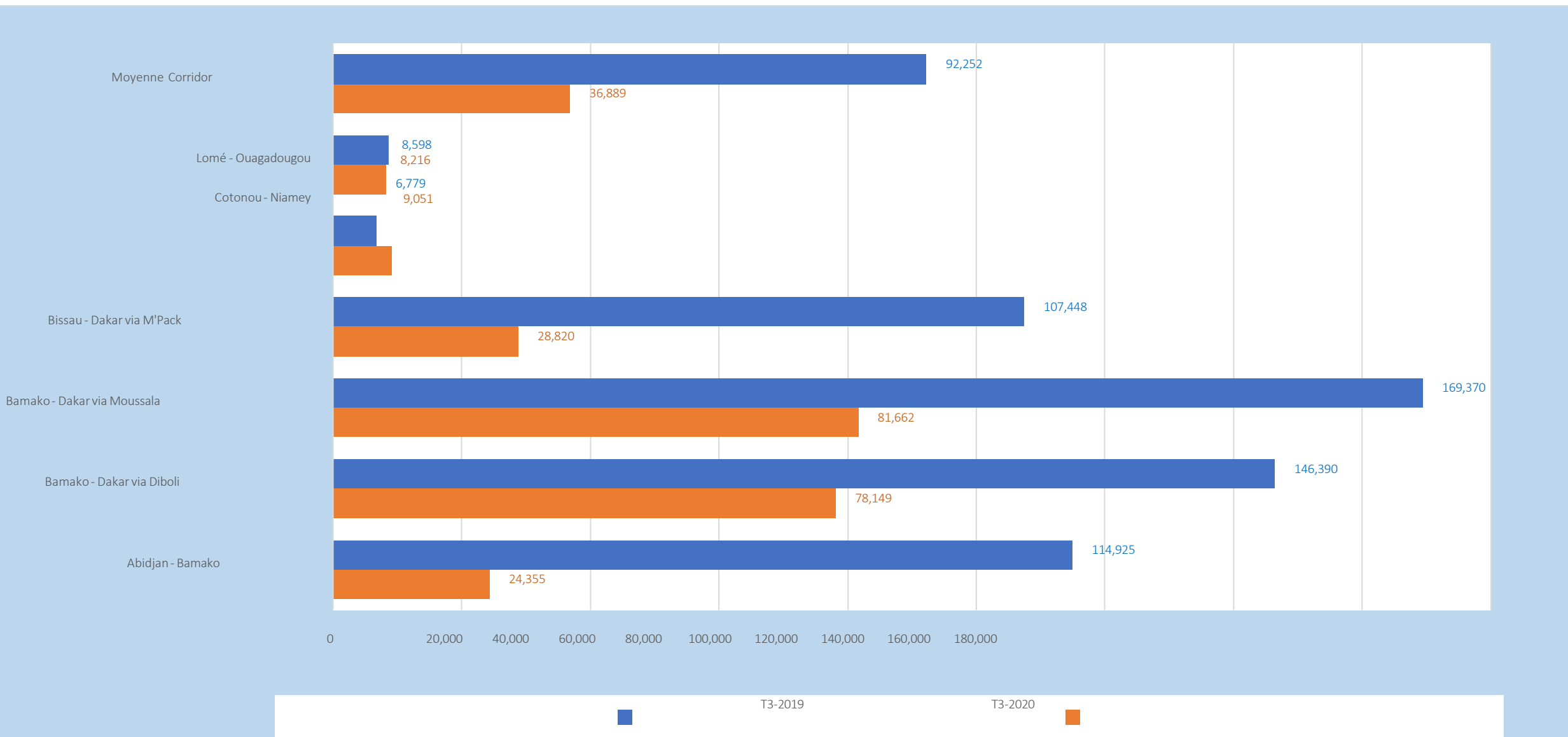
Graphique 3. : Illustration montants des perceptions illicites aux 100 km par corridor



Source: OPA, 2020.

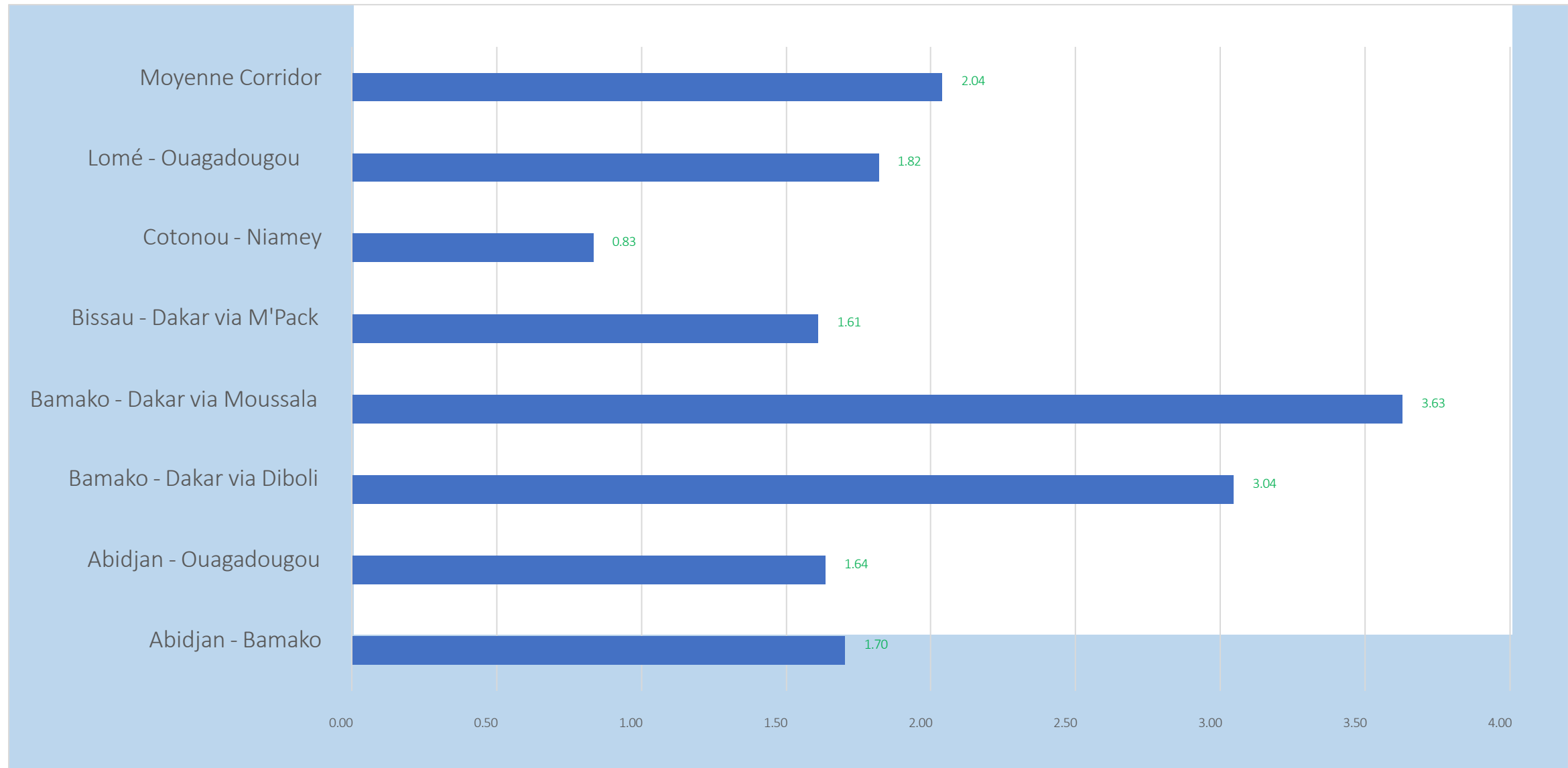
Graphique 4. : Illustration comparaison montants des perceptions illicites T2-2019/T2-2020 (en FCFA)

Source: OPA, 2020.



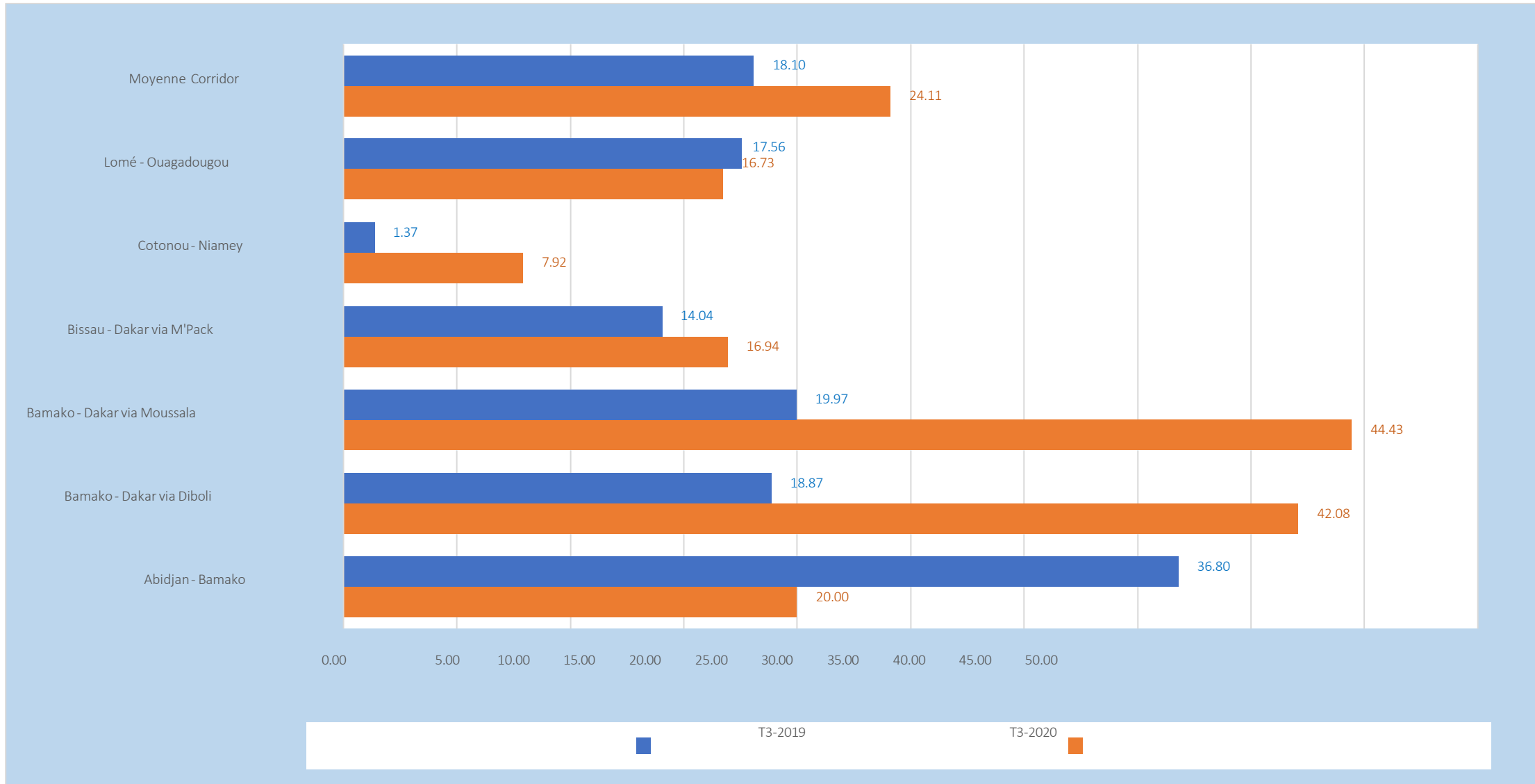
Graphique 5. : Illustration nombre de postes aux 100 km par corridor

Source: OPA, 2020.



Graphique 6. : Illustration comparaison nombre de postes de contrôles T3-2019 et T3-2020

Source: OPA,2020.



II. Les obstacles à la transposition et à l'application au Mali

- **A. Les défis de la transposition**

- **Processus législatif lent** : La transposition des directives communautaires dans le droit national est un processus long et complexe, qui nécessite l'adoption de lois et de décrets.
- **Manque de capacité institutionnelle** : Les institutions maliennes sont parfois confrontées à un manque de ressources humaines et techniques pour traduire et mettre en œuvre efficacement les textes.

II. Les obstacles à la transposition et à l'application au Mali

• B. Les barrières de l'application sur le terrain

- **Multiplication des barrières et des contrôles** : Malgré les textes, les corridors routiers menant au Mali sont jalonnés de points de contrôle (gendarmerie, police, douanes) qui sont des sources de tracasseries et de coûts additionnels.
- **Corruption et pratiques informelles** : La corruption et les paiements illicites sont des freins majeurs à l'application de la réglementation. Ils créent des surcoûts et des retards pour les transporteurs.
- **Problèmes de sécurité** : L'instabilité sécuritaire au Mali et sur les corridors de transit rend le transport risqué et entrave les efforts de simplification.
- **Déficits d'infrastructures et d'interconnexion** : Le manque d'infrastructures de qualité (routes, postes frontaliers, systèmes informatiques) et la mauvaise interconnexion des systèmes douaniers entre les pays ralentissent le transit.

II. Les obstacles à la transposition et à l'application au Mali

- **C. Les spécificités des pays sahéliens enclavés**
- Bien que les problèmes soient partagés, l'enclavement des pays sahéliens intensifie ces défis. Leur dépendance aux corridors de transit les rend particulièrement vulnérables aux problèmes qui se produisent sur l'ensemble du parcours, c'est-à-dire aussi bien sur les routes des pays côtiers que sur les leurs.

III. Impacts et perspectives

- **A. Impacts sur l'économie malienne**

- *Augmentation des coûts et des délais de transport;*
- *Faible intégration régionale ;*
- *Impact sur l'inflation et le coût de la vie;*
- *Dégâts de la surcharge: Selon une étude sur les impacts de la surcharge sur les transports terrestres maliens, réalisée en 2011, sur le financement de l'Union européenne (UE), « les pertes occasionnées par la dégradation de la chaussée due à la surcharge varient entre 25 et 37 milliards de francs CFA par an, soit le coût de réalisation de 80 à 120 km de route avec le béton bitumé » et (80 % des accidents des poids lourds sont dus à la surcharge).*

III. Impacts et perspectives

• B. Perspectives et recommandations

- **Renforcement de la volonté politique** : Une volonté politique forte est essentielle pour accélérer la transposition et imposer l'application des textes.
- **Informatisation et interconnexion des systèmes** : Le développement de systèmes informatisés et leur interconnexion entre les pays de l'UEMOA et de la CEDEAO sont cruciaux.
- **Sensibilisation et formation** : La formation des agents des douanes, de la police et des transporteurs est nécessaire pour qu'ils s'approprient les conventions et les règlements.
- **Implémentation effective des PCJ** : Le Mali et les autres pays sans littoral doivent travailler avec ses voisins pour mettre en place et rendre pleinement fonctionnels les Postes de Contrôle Juxtaposés.

Conclusion

- Bien que les cadres juridiques de la CEDEAO et de l'UEMOA constituent une base solide pour faciliter le transport routier, leur transposition et leur application au Mali restent un défi. Les obstacles sont à la fois législatifs, institutionnels et pratiques, et ils freinent le développement du pays.
- L'analyse des performances des corridors selon les dernières données des OPA fait ressortir un niveau de criticité plus élevé sur les corridors qui traversent le Sénégal et ce sur tous les indicateurs. Par voie de conséquence le Mali dont l'essentiel du fret international passe par Dakar souffre plus que tout autre pays des pratiques anormales .
- En surmontant ces défis par une action concertée et une volonté politique accrue, le Mali pourrait tirer pleinement parti de son rôle de carrefour économique et accélérer son développement.

IV. Questions clés demeurent

- **Questions sur la gouvernance** : Comment renforcer la volonté politique des États membres et les mécanismes de sanction de la CEDEAO et de l'UEMOA pour une meilleure application des textes ?
- **Questions sur l'innovation** : Dans quelle mesure la digitalisation des procédures et l'interconnexion des systèmes douaniers peuvent-elles réellement contourner les problèmes de corruption et de barrières physiques ?
- **Questions sur la société civile** : Quel rôle les syndicats de transporteurs et les associations d'usagers peuvent-ils jouer pour surveiller et dénoncer les entraves à la libre circulation des marchandises ?
- **Questions sur la sécurité** : Comment concilier l'impératif de sécurité, qui conduit à la multiplication des contrôles, notamment dans les pays sahéliens avec l'objectif de fluidification du commerce et d'intégration régionale ?

MERCI