

# UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE



**Bénin**



**Burkina Faso**



**Côte-d'Ivoire**



**Guinée-Bissau**



**Mali**



**Niger**



**Sénégal**



**Togo**



## ACQUIS ET DEFIS DE LA LUTTE CONTRE LA SURCHARGE ROUTIERE

**Aboubakar Sidiki TOURE, Claude DOSSOU, Paulin KOUASSI**  
(Dir. des infrastructures – Commission UEMOA)

# SOMMAIRE

- **Introduction**
- **Problématique**
- **Etat des lieux**
- **Conclusion**



## DISPOSITIF DE SUIVI-EVALUATION DE L'APPLICATION DU REGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA

*Les Ministres invitent la Commission de l'UEMOA à mettre en place un dispositif de collecte de données de pesage et de suivi-évaluation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, permettant d'évaluer les efforts des Etats dans l'application du Règlement 14 (Ouagadougou, 19 juin 2015)*

# INTRODUCTION

Faute de voies ferrées en bon état et interconnectées, la route assure plus de 90% des demandes et offres de transports des voyageurs dans l'espace UEMOA

Les Etats de l'UEMOA ont investi ces vingt dernières années des ressources importantes à l'aménagement et la réhabilitation de routes:

- ❑ 1 561 milliards (Plan Sénégal Emergent – 2014-2018)
- ❑ 3 631,23 milliards (PND Côte d'Ivoire – 2016-2020)
- ❑ 1 070 milliards (UEMOA et Etats – 2009-2021)



Carte du réseau ferroviaire de l'UEMOA en 2023

**L'usage abusif des infrastructures routières, notamment à travers la surcharge des véhicules, conduit à une dégradation prématurée des routes et la perte d'investissements importants.**

**Les pertes annuelles attribuables à la surcharge varient entre 15 et 50 milliards de FCFA selon les pays de l'UEMOA**

**Face à cette menace, l'UEMOA a adopté des mesures législatives pour contrer ce fléau. Le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA, promulgué le 16 décembre 2005, i) **harmonise les normes et procédures de contrôle** du poids et de la charge à l'essieu des véhicules de transport de marchandises, ii) **fixe les limites de poids** pour chaque type de camion, les charges maximales autorisées par essieu, ainsi que les dimensions admissibles des véhicules en termes de longueur, largeur et hauteur, iii) **précise les modalités de contrôle** sur les routes et aux frontières, tout en **établissant un régime de sanctions** à l'encontre des contrevenants.**

**Règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif a l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge a l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les états membres**

Les textes (UEMOA et CEDEAO) ont été précédés par la **Décision A/DEC.6/7/96** relative aux normes de la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) adoptée le 27/07/1996 qui stipule que pour la construction des routes communautaires, **la charge de référence à l'essieu pour le dimensionnement est de 13 tonnes et la charge maximum à l'essieu autorisée pour l'exploitation est de 11,5 tonnes.**

## 2005 – moratoire de deux ans, début de l'application en 2007

Taux moyen de camions en surcharge de plus de **70 %** et une **agressivité cinq fois supérieure** à la norme constatés entre 2005-2016, la durée de vie moyenne de conception des routes fixée à **15-20 ans** est ramenée à **5-7 ans**,

**Les Etats se sont inscrits dans la logique de la concomitance dans l'application intégrale du Règlement 14, pour**

**s'assurer de l'efficacité des mesures de lutte contre la surcharge.**

**éviter une concurrence déloyale entre Ports, plateformes de génération de trafic et corridors de transport.**

**Vingt (20) ans après son adoption, l'application du règlement communautaire se heurte à des difficultés pratiques. La concurrence entre les ports et les corridors de transport de la région, où le fret à destination et en provenance des pays de l'hinterland constitue un enjeu majeur, crée des tensions.**

# PROBLEMATIQUE

## Camions surchargés



## Routes en bon état



## Routes dégradées



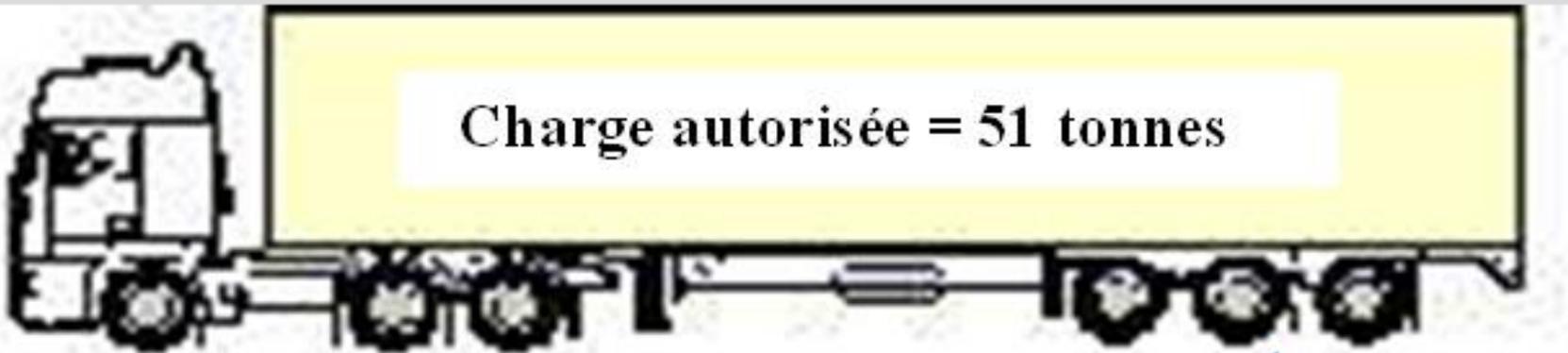
Pour favoriser l'application intégrale et concomitante du Règlement 14, la réunion des Ministres de 2015, mandate la Commission de l'UEMOA à **mettre en place un mécanisme de suivi-évaluation** avec les données de pesage que les Etats lui transmettent chaque trimestre.

① Normaliser les **charges des camions** selon les silhouettes des camions.

② Adopter **un format standard des données** à collecter à partir des logiciels de pesée en mouvement à basse vitesse, communément appelés **LS-WIM** (low speed-weigh in motion).

③ Mise en place d'une **plateforme de partage** de données renseignée directement par les Points Focaux R14

Longueur



Hauteur

Essieux simple et tandem à l'avant & essieux tridem à l'arrière

**Semi-remorque T12 S3: Véhicules à 6 essieux**

## Charges autorisées sur essieux

		(tonne)
	Isolé avant	6
	Isolé moteur	12
	Tandem	20
	Tridem	25
	Quadem	30

## Gabarit des véhicules lourds

		Mètres
Largeur hors tout	Véhicule de transport sous température dirigée	2,60
	Autres véhicules	2,55
Longueur hors tout	Véhicule à moteur isolé	12,00
	Remorque non compris le dispositif d'attelage	12,00
	Semi-remorque (entre le pivot d'attelage et l'arrière)	12,00
	Véhicule articulé	16,50
	Train routier "véhicule porteur+remorque"	18,75
	Train double pour transport de voiture	18,00
	Autre train routier et autre train double	22,00
Hauteur hors tout	Tous véhicules	4,50

## Poids autorisés pour le transport de conteneurs

		PTAC/PTRA (tonne)
T11-S3		46
T12-S3		56
T12-S2-S2		70
T12-S3-S2		75
T12-S3-S3		80

## Poids autorisés pour le transport de marchandises générales

		PTAC/PTRA (tonne)
P11		18
P12		26
P13		31
P22		36
T11-S1		30
T11-S2		38
T12-S1		38
T11-S3		43
T12-S2		46
T12-S3		51
T11-S2-S2		58
T11-S4		48
T22-S2		56
T12-S4		56
T22-S3		61
T13-S4		61
T22-S4		66
P11-R11		36
P12-R1		38
P11-R12		44
P12-R11		44
P13-R2		51
P112-R2		58
T12-S2-S2		66
T12-S3-S2		71
T12-S3-S3		76

## Poids autorisés pour le transport d'hydrocarbures

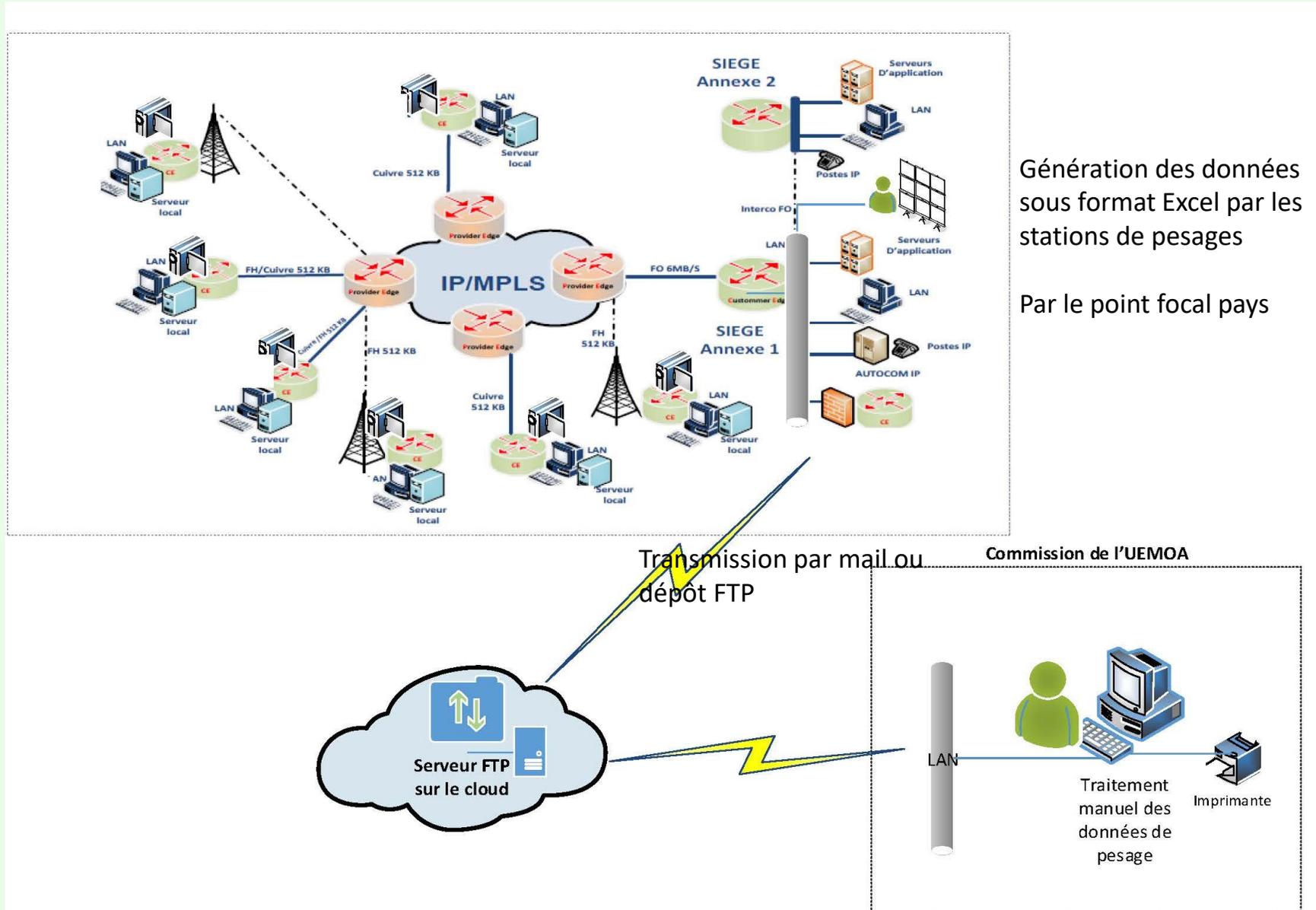
		PTAC/PTRA (tonne)
P11		18
P12		26
P13		31
P22		36
T11-S1		30
T11-S2		38
T12-S1		38
T11-S3		43
T12-S2		46
T12-S3		59
T11-S2-S2		59
T11-S4		48
T22-S2		59
T12-S4		62
T22-S3		61
T13-S4		65
T22-S4		66
P11-R11		36
P12-R1		38
P11-R12		44
P12-R11		44
P13-R2		59
P112-R2		58
T12-S2-S2		66
T12-S3-S2		71
T12-S3-S3		76

## Généralités : aperçu du réseau communautaire et des stations de pesage – Les principales informations communes de pesage aux états

Nom de variable (données/information)
Site de Pesage
Date
Heure
Origine
Destination
Produit/marchandise transporté
Type/classe de véhicule
Immatriculation et lieu d'immatriculation (camion et remorque)

Nom de variable (données/information)
Nom du conducteur
Nom du propriétaire du camion
Nom du chargeur ou du propriétaire de la marchandise
Nombre d'essieux
Groupe d'essieux
Poids par essieu
Poids par groupe d'essieux
Poids total
Surcharge par essieu
Surcharge par groupe d'essieux
Surcharge total

# Généralités : Rappel de la méthode actuelle de collecte de données et de transmission des données



Génération des données sous format Excel par les stations de pesages

Par le point focal pays

# Menu principale de la plateforme de partage de données de pesage

The screenshot displays the main interface of the infomaniak FTP Manager. The browser address bar shows the URL <https://manager.infomaniak.com/ftp/>. The interface includes a navigation pane on the left with a tree view of folders: **donnees\_pesage**, **Benin**, **Burkina\_Faso**, **Commun**, **Cote\_d\_Ivoire**, and **Guinee\_Bissau**. Below the tree, it shows "Fichier(s) selectionne(s) : 0" and "Taille : 0 Ko".

The main area features a toolbar with icons for "Envoyer des fichiers", "Restaurer", "Deplacer", "Copier", "Telecharger", "Compresser", "Proprietes", and "Supprimer". Below the toolbar is a search bar labeled "Rechercher...".

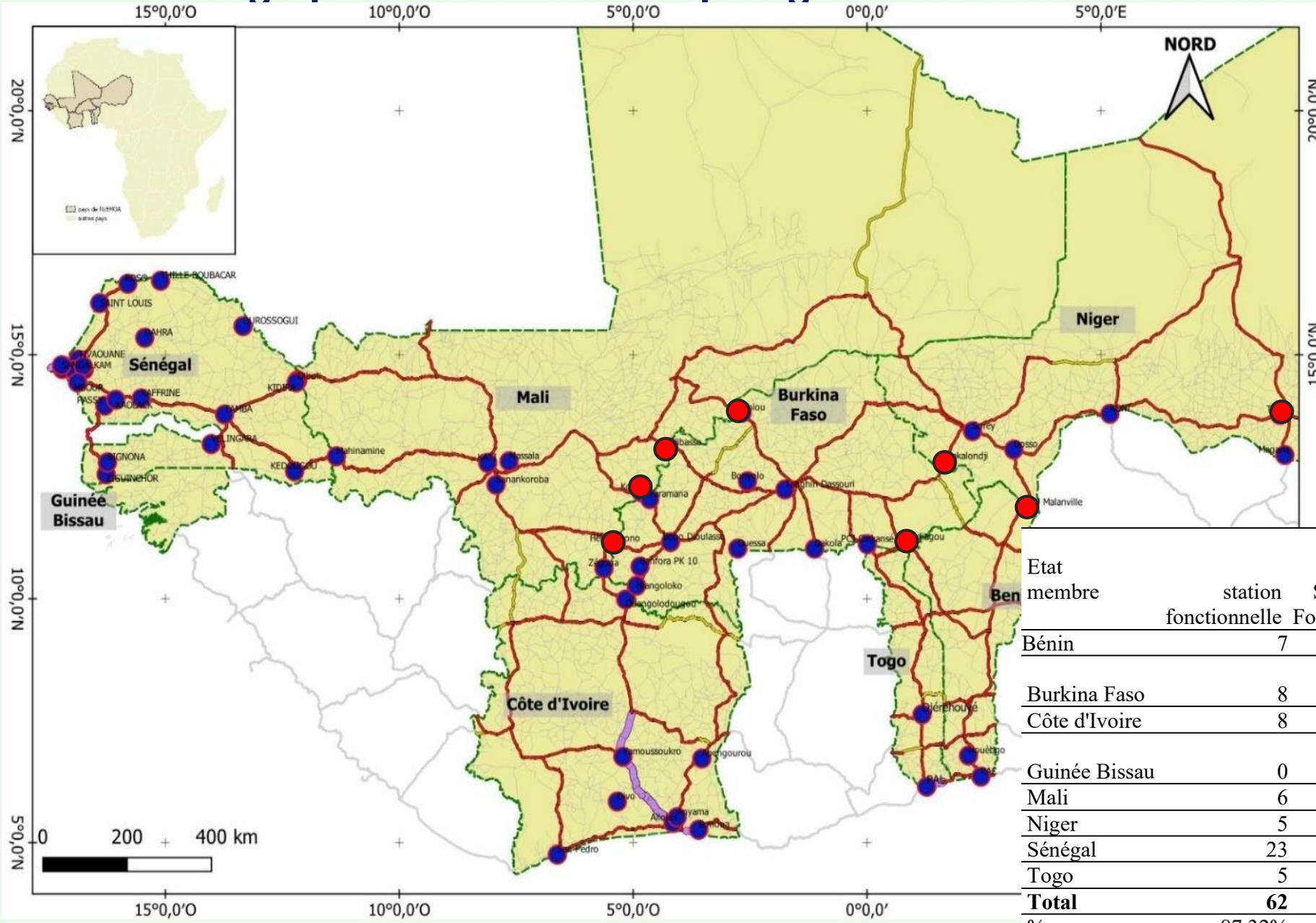
The central part of the interface is a table listing files and folders. The table has the following columns: **Nom**, **Taille**, **Type**, **Date de modification**, **Droits**, **Proprietaire**, and **Actions**. The data rows are as follows:

Nom	Taille	Type	Date de modification	Droits	Proprietaire	Actions
Benin		Dossier	24/10/2024 10:04	0767	mw1r0_astoure	[Icons]
Burkina_Faso		Dossier	13/09/2024 14:56	2775	mw1r0_astoure	[Icons]
Commun		Dossier	29/09/2023	2775	mw1r0_astoure	[Icons]
Cote_d_Ivoire		Dossier	28/08/2024 12:35	2775	mw1r0_astoure	[Icons]
Guinee_Bissau		Dossier	10/12/2022	2775	mw1r0_astoure	[Icons]
Mali		Dossier	03/03/2023	2775	mw1r0_astoure	[Icons]
Niger		Dossier	03/10/2024 12:28	2775	mw1r0_astoure	[Icons]

At the bottom of the interface, there is a progress bar section with columns for **Fichier**, **Destination**, **Progression**, and **Actions**. A small progress indicator shows 5% completion.

# ÉTAT DES LIEUX DES DONNÉES DE PESAGE ET QUELQUES RESULTATS

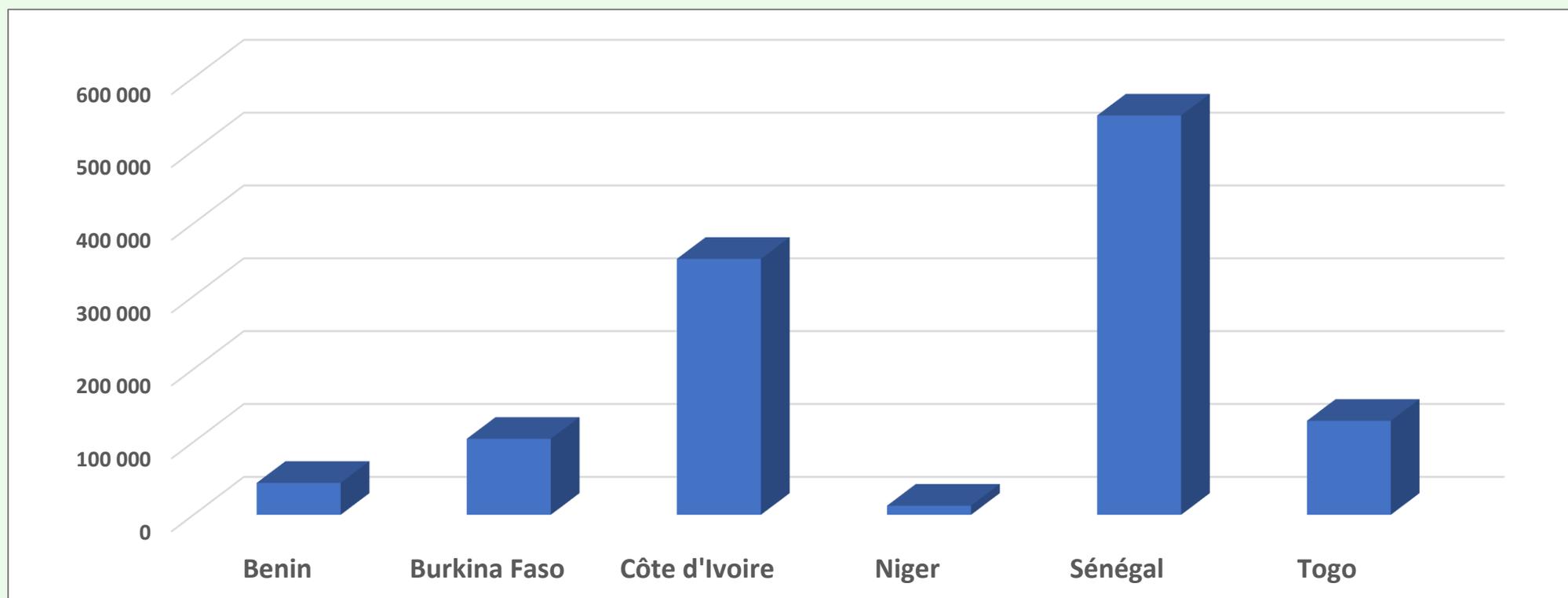
# Cartographie des stations de pesage sur les corridors communautaires



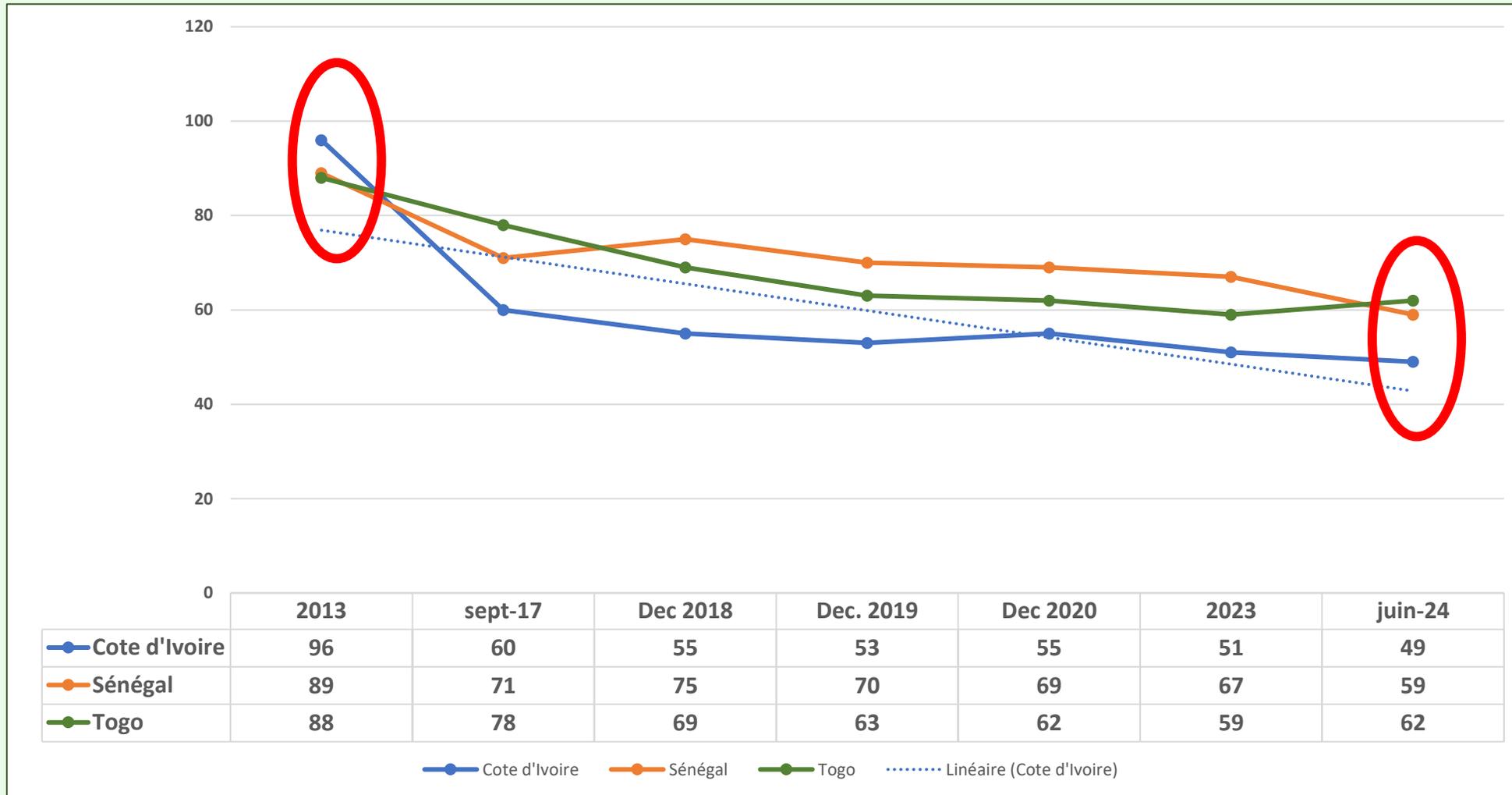
Etat membre	station fonctionnelle	Station non Fonctionnelle	Total station pesage	Linéaire Routes bitumées	Ratio route bitumée/ Station
Bénin	7	1	8	4829	603,62
Burkina Faso	8	4	12	2 528	212,66
Côte d'Ivoire	8	1	9	6 514	586,26
Guinée Bissau	0	0	0	768	0
Mali	6	2	8	5 220	652,5
Niger	5	1	6	4 332	722
Sénégal	23	0	23	5 955	258,91
Togo	5	0	5	1 732	86
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>9</b>	<b>71</b>	<b>31 879</b>	<b>449</b>
%	87,32%	12,68%			

## Nombre de pesé de camions par pays (données Semestre 1 : 2024)

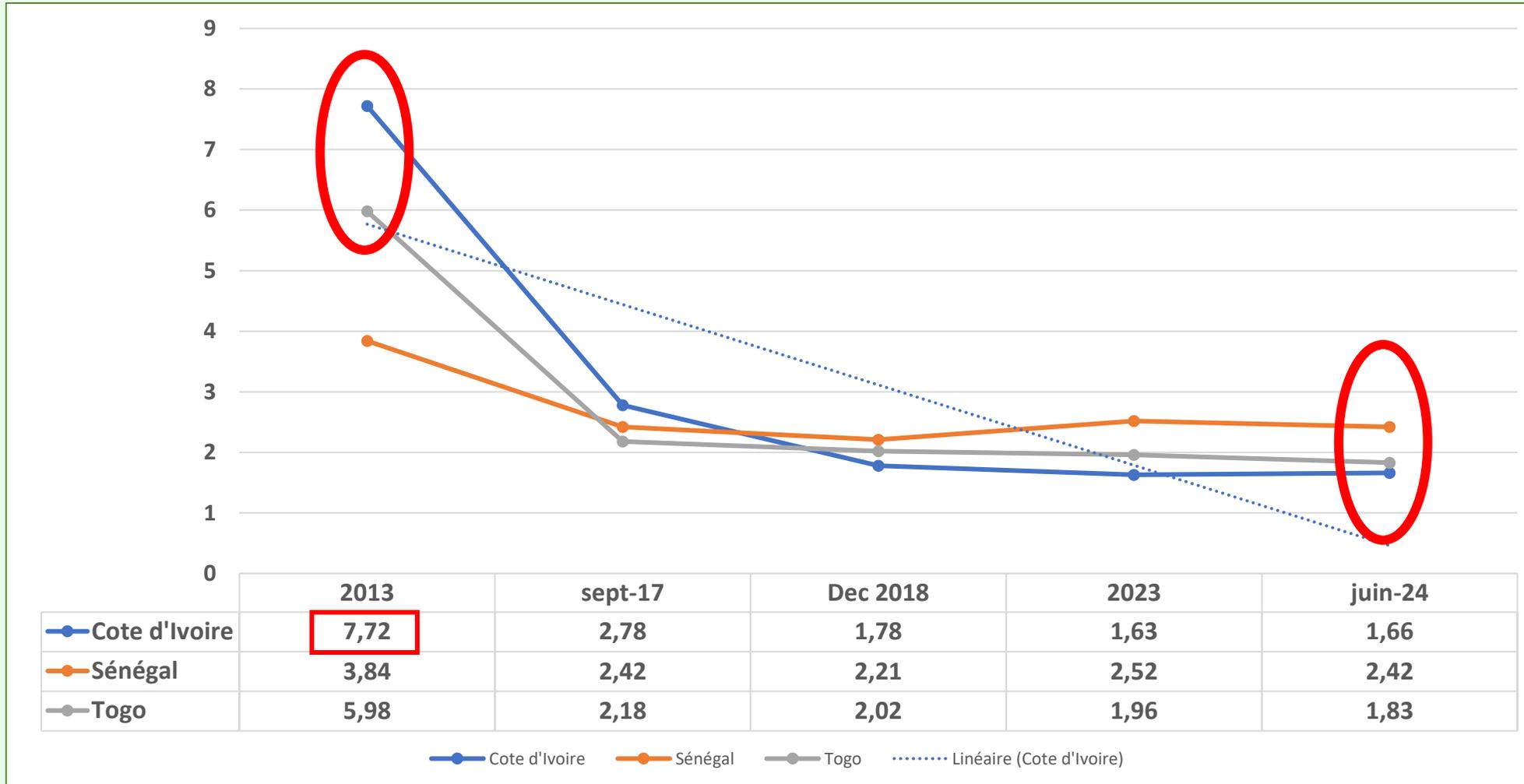
	Benin	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Niger	Sénégal	Togo	Total annuel
Totaux	43 722	104 248	351 198	12 449	548 080	128 966	1 176 214



# Evolution % de PL en surcharge PTAC vs R14 (sans tolérance) de 2013 à juin 2024

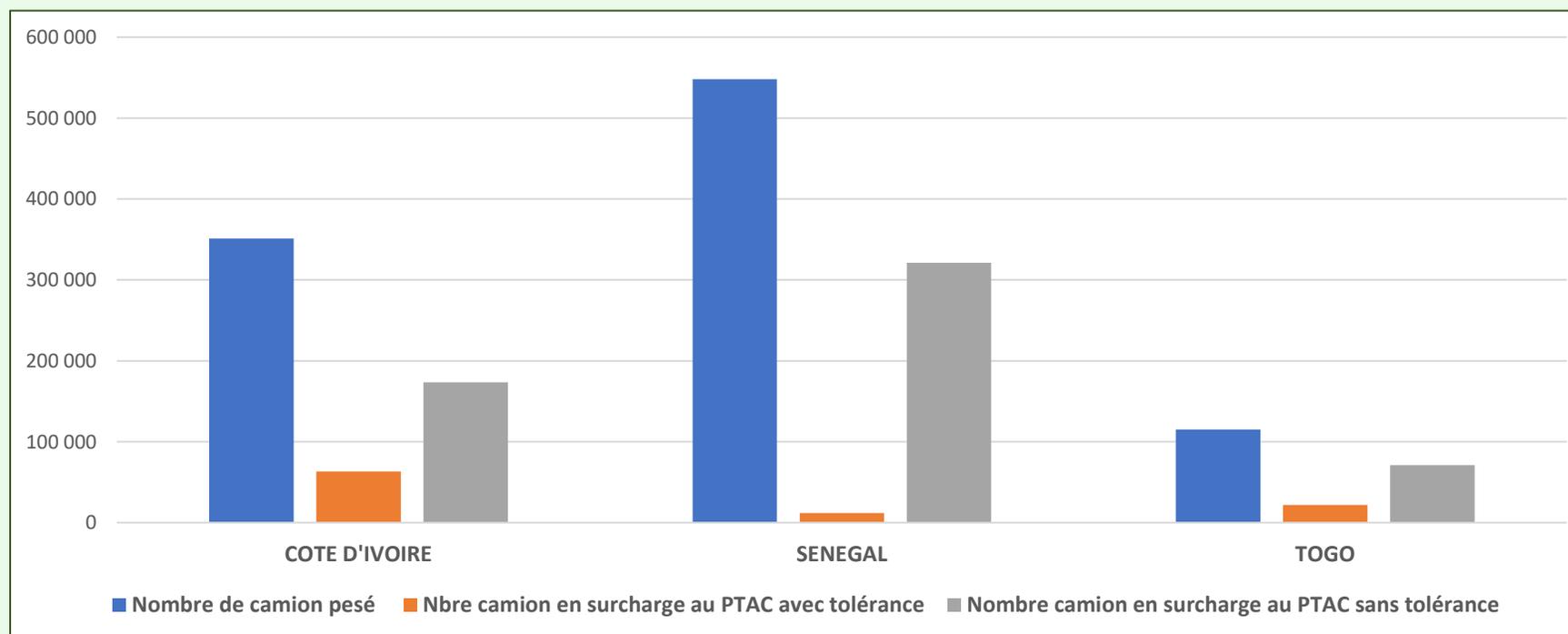


# Evolution du coefficient d'agressivité moyen (CAM) de 2013 à juin 2024



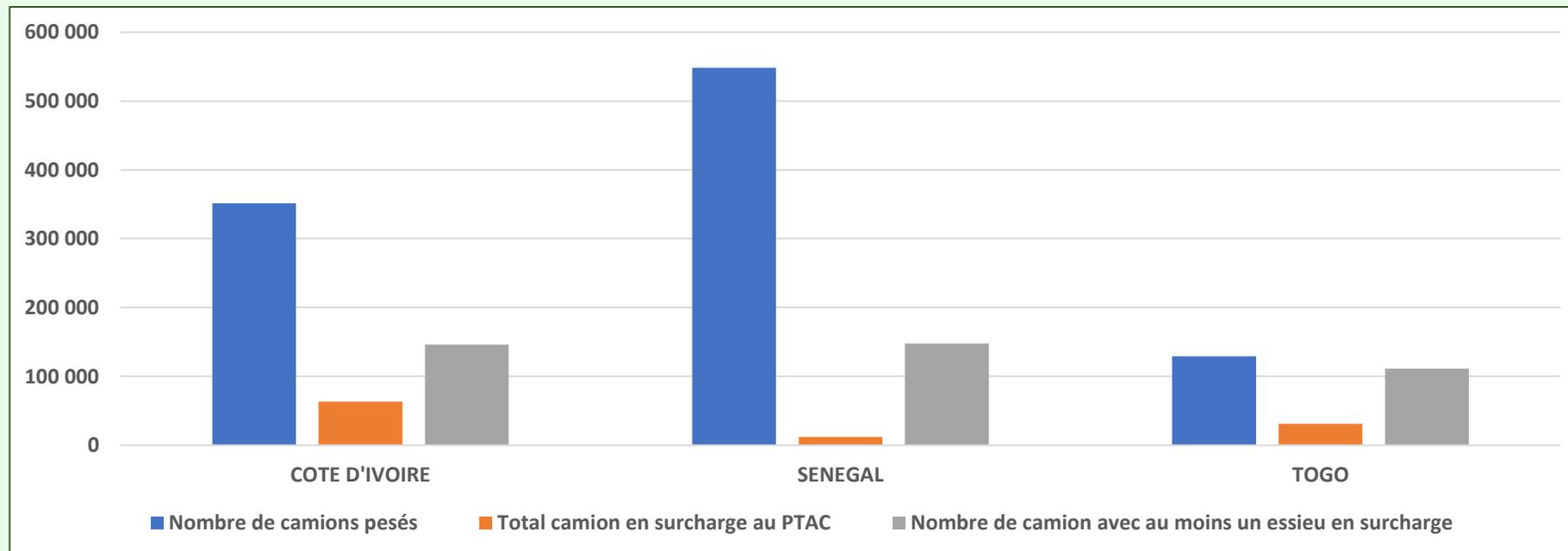
## Nombre de camion en surcharge au PTAC sans tolérance vs nombre de camions pesés (données Semestre 1 : 2024)

	Nombre de camion pesé	Nbre camion en surcharge au PTAC avec tolérance	Taux camion en surcharge au PTAC avec tolérance	Nombre camion en surcharge au PTAC sans tolérance	Taux camion en surcharge au PTAC sans tolérance
<b>COTE D'IVOIRE</b>	<b>351 198</b>	<b>63 184</b>	<b>18%</b>	<b>173 511</b>	<b>49%</b>
<b>SENEGAL</b>	<b>548 080</b>	<b>12 104</b>	<b>2%</b>	<b>321 100</b>	<b>59%</b>
<b>TOGO</b>	<b>115148</b>	<b>22032</b>	<b>19,13%</b>	<b>71269</b>	<b>61,89%</b>



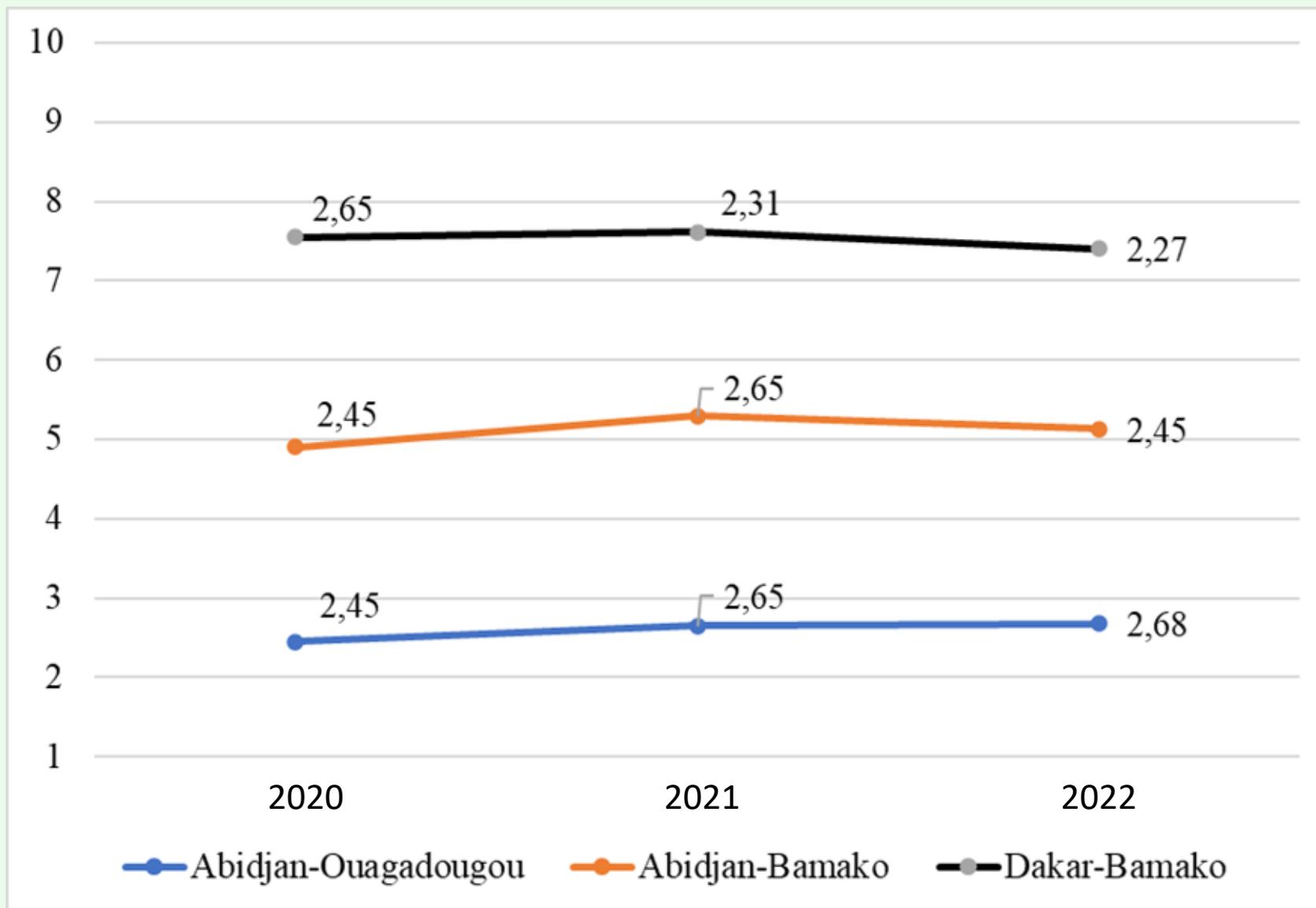
## Nombre de véhicule en surcharge au PTAC vs à l'essieu (données Semestre 1 : 2024)

Station	Nombre de camions pesés	Total camion en surcharge au PTAC	Taux de surcharge au PTAC	Nombre de camion avec au moins un essieu en surcharge	Taux de camion avec au moins un essieu en surcharge
<b>COTE D'IVOIRE</b>	351 198	63 184	<b>18%</b>	146 414	<b>42%</b>
<b>SENEGAL</b>	548 080	12 104	<b>2%</b>	147 838	<b>27%</b>
<b>TOGO</b>	128 966	31 268	<b>24%</b>	111 358	<b>86%</b>



**ANALYSE DÉTAILLÉE DE LA SURCHARGE SUR LES  
CORRIDORS ABIDJAN-OUAGA; ABIDJAN-BAMAKO  
ET DAKAR-BAMAKO**

# Stabilisation du CAM entre 2,3 et 3,5



# VI- RESULTATS OBTENUS

## VI-1 Agressivité des chaussées

CAM selon trois classes: 0,1-2,3 ; 2,31-3; >3)

2020

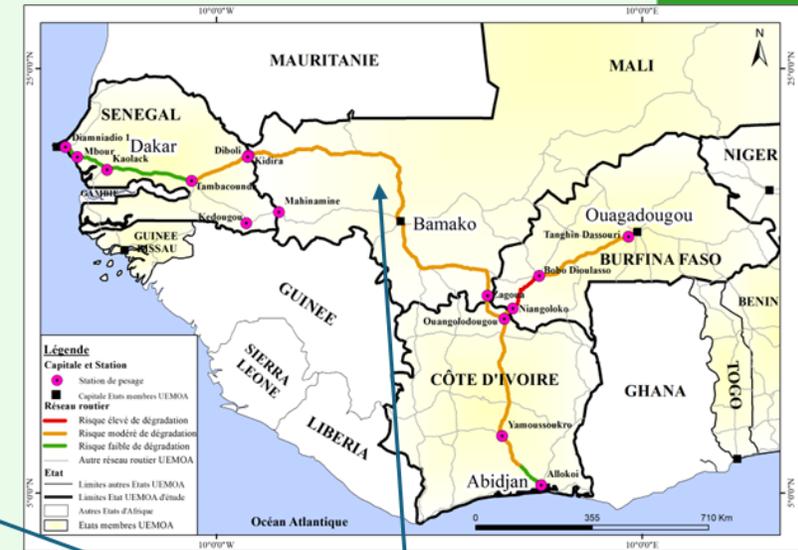
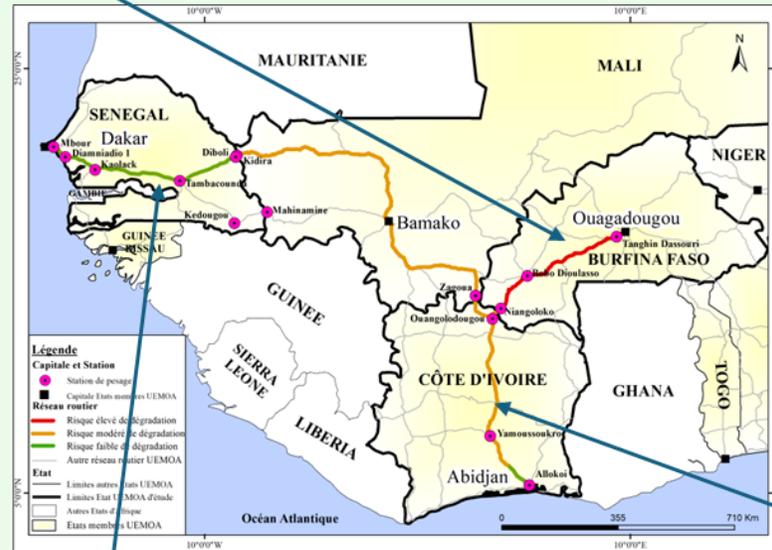
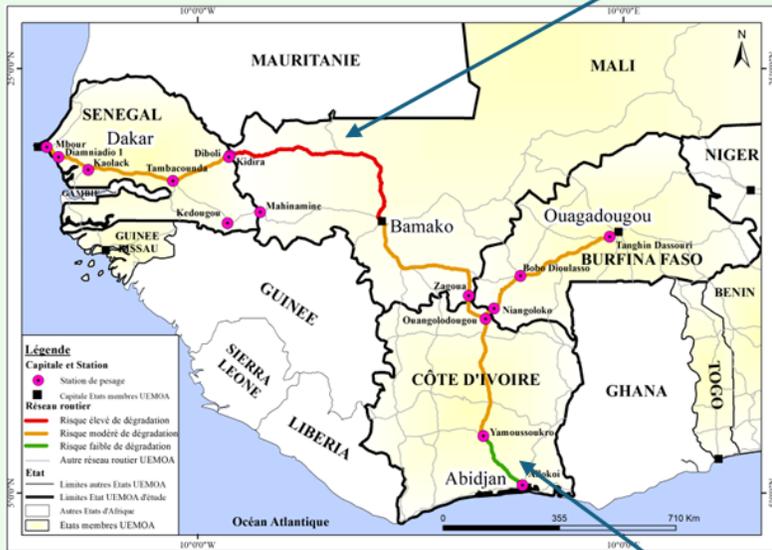
2021

2022

Chaussée exposée à fort risque d'agressivité

Chaussée exposée à faible risque d'agressivité

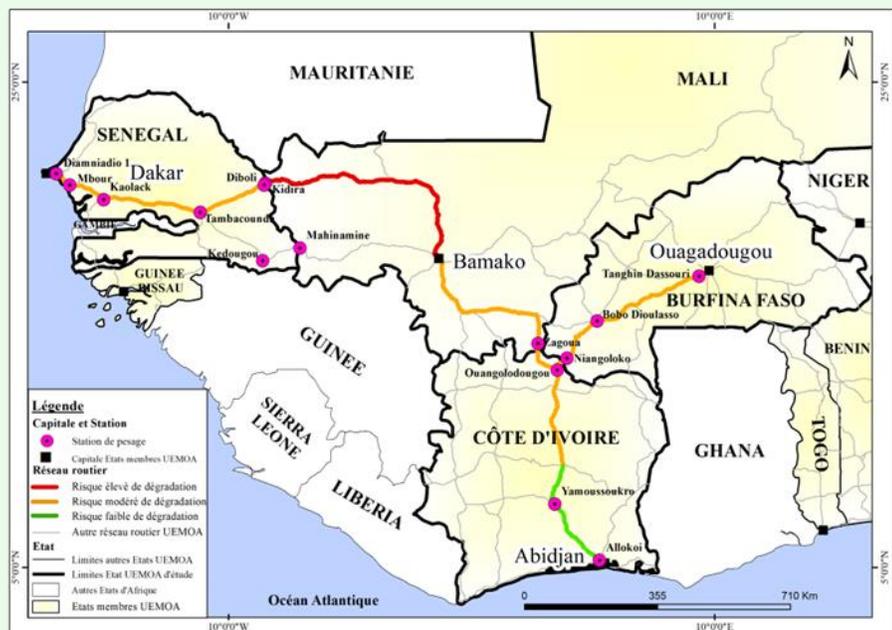
Chaussée exposée à risque modéré d'agressivité



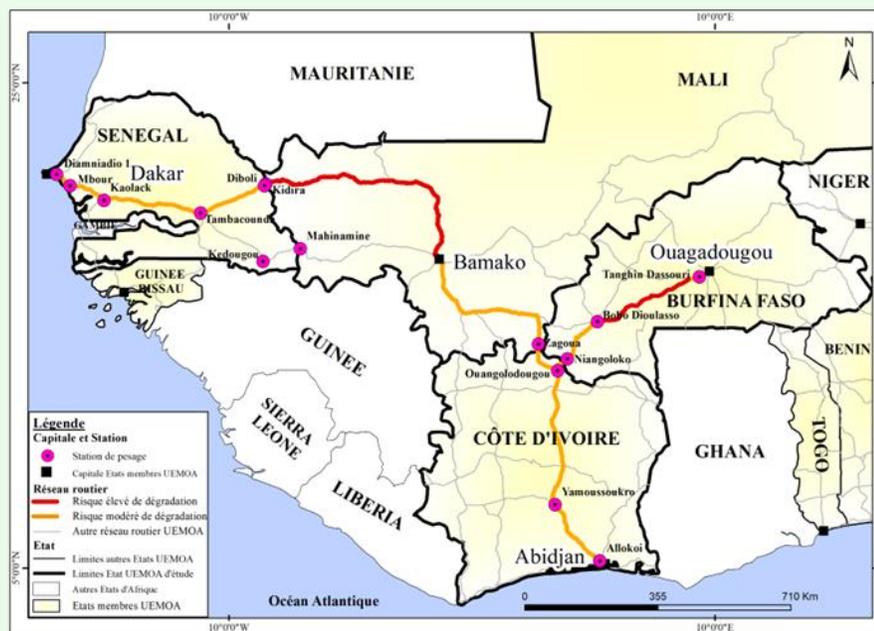
# VI-1 Agressivité des chaussées

CAM selon trois classes: 0,1-2,3 ; 2,31-3; >3)

## Trafic national en 2022



## Trafic international en 2022



Le trafic international est plus agresif que le trafic national

# Agressivité prononcée du trafic international

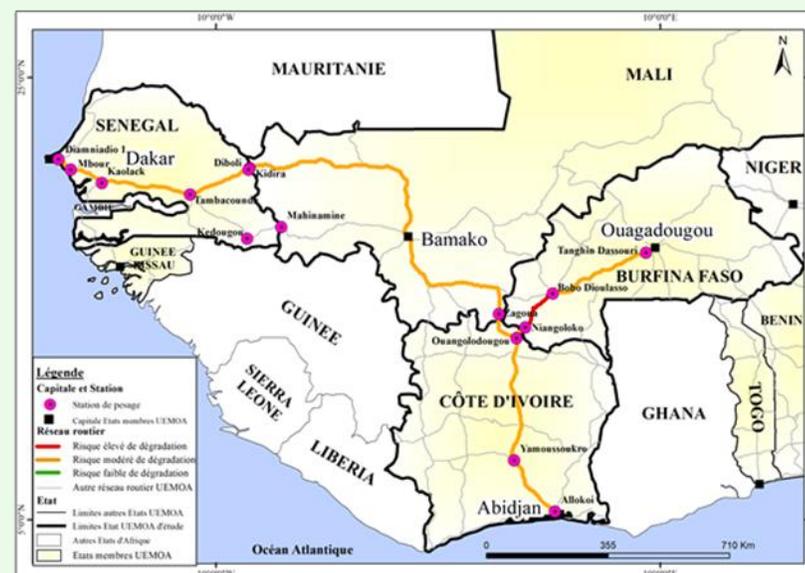
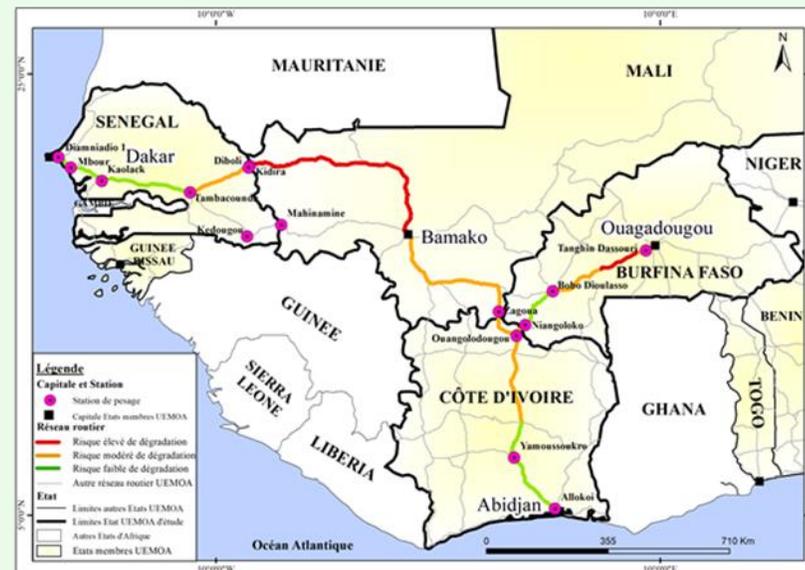
2020



trafic National



trafic international



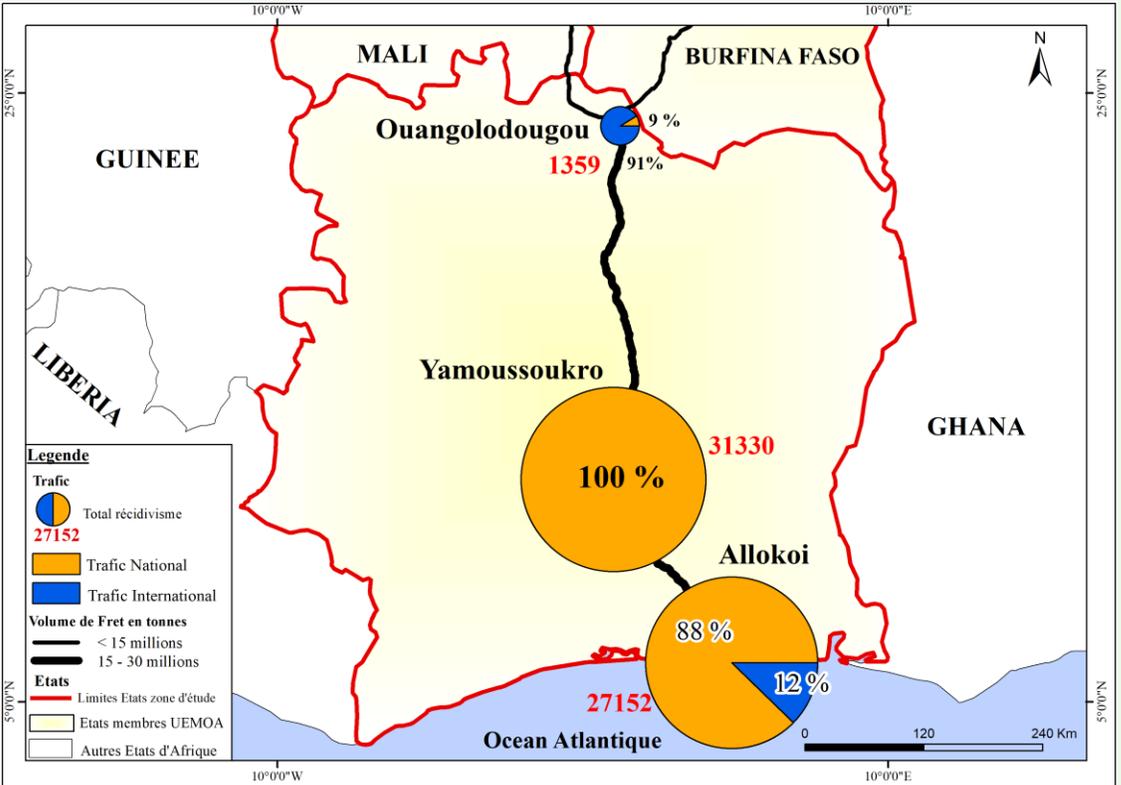
2022



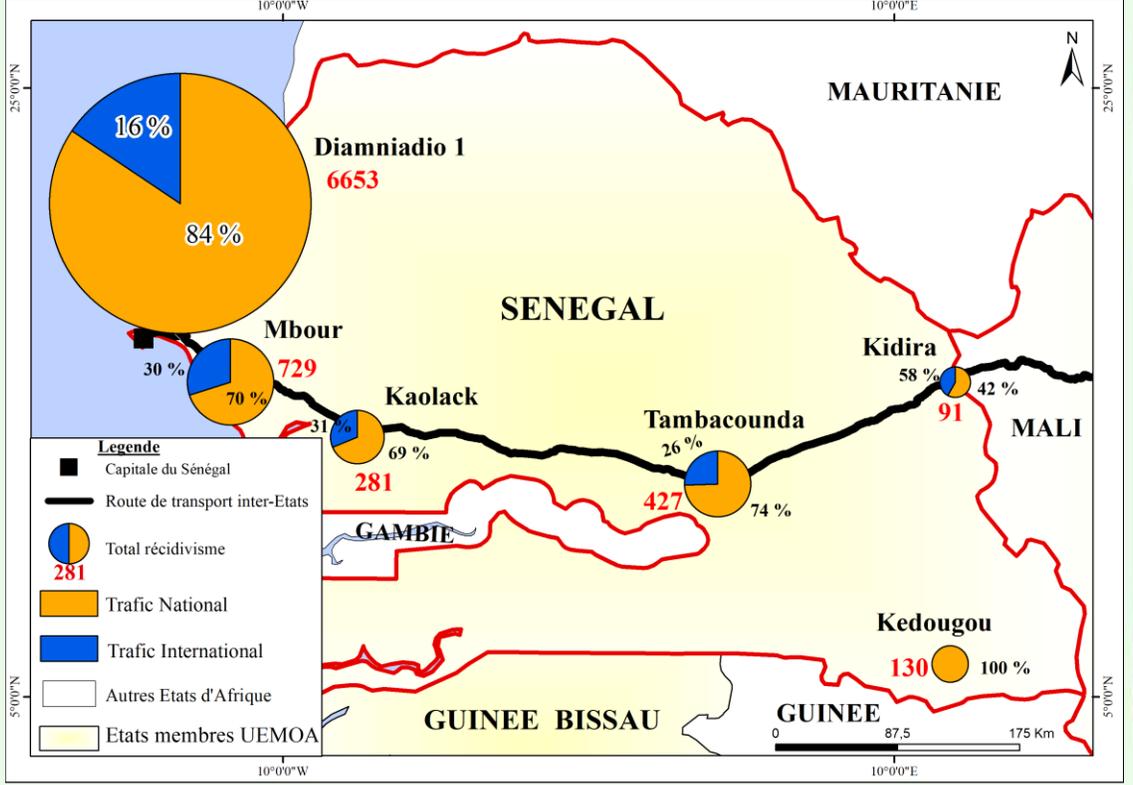
# VI-1 Agressivité des chaussées-Récidives

CAM selon trois classes: 0,1-2,3 ; 2,31-3; >3)

Récidives= nombre d'infractions à la surcharge par an >3 dans une même année calendaire dans un Etat



Le phénomène de la récidive à la surcharge routière concerne environ **10% des camions pesés** dans les stations de pesage. Il est préoccupant en Côte d'Ivoire avec une augmentation d'environ 80% des effectifs de 2020 à 2021 et 2022, passant d'environ 13 000 à environ 23 000 infractions



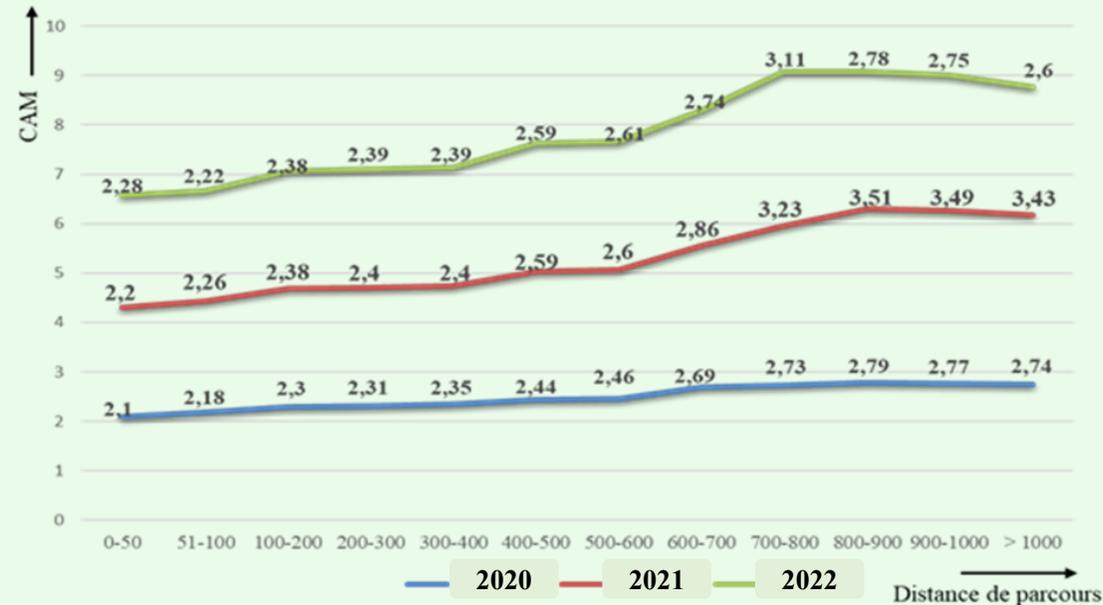
Au Sénégal, les effectifs des récidivistes ont chuté de 85% de 2020 à 2021 (d'environ 5 000 cas à environ 730) pour remonter de 50% en 2022 (environ 1600 cas)

**Incidence financière de la récidive: environ 5,48 milliards FCFA en Côte d'Ivoire et environ 1,8 milliards FCFA au Sénégal**

## VI-1 Agressivité des chaussées-Facteurs explicatifs-distance de parcours et agressivité des chaussées

**Tableau XXV: Distance parcourue et CAM sur le corridor Abidjan-Ouagadougou**

Distance (km)/ CAM	CAM 2020	CAM 2021	CAM 2022
0-50	2,1	2,2	2,28
51-100	2,18	2,26	2,22
100-200	2,3	2,38	2,38
200-300	2,31	2,4	2,39
300-400	2,35	2,4	2,39
400-500	2,44	2,59	2,59
500-600	2,46	2,6	2,61
600-700	2,69	2,86	2,74
700-800	2,73	3,23	3,11
800-900	2,79	3,51	2,78
900-1000	2,77	3,49	2,75
> 1000	2,74	3,43	2,6



**Figure 61 : Distance parcourue et CAM sur le corridor Abidjan-Ouagadougou**

Les résultats obtenus révèlent une augmentation de l'agressivité au fur et à mesure de l'éloignement de la zone portuaire, principal point de départ de l'essentiel du trafic marchandises et hydrocarbure en transit

# Marchandises porteurs 2- 4 essieux



# Marchandises semi-remorques 5-6 essieux



# Marchandises semi-remorques 7-9 essieux



## CONCLUSION

- ❑ La stratégie de lutte contre la surcharge par paliers adoptée en 2017 a produit des résultats (sous impulsion de UEMOA avec le concours technique de SITRASS).
- ❑ Maillage du réseau en équipements de pesage (le Sénégal compte environ 23 stations de pesage fixe) et installation de pèse-essieux dans les Ports (Lomé, Dakar, Cotonou, Abidjan, San Pedro);
- ❑ Baisse générale du Coefficient d'Agressivité Moyen (CAM), malgré des indicateurs élevés du trafic international;
- ❑ Contrôle effectif du poids par les Etats et application des sanctions;
- ❑ Lutte contre la modification anarchique des camions ( en cours de façon vigoureuse au Mali et au Burkina Faso);
- ❑ **Défis du délestage et des sanctions à appliquer aux ports et plateformes;**

**Merci pour votre aimable  
attention**