



# TRANSFORMATION NON CONFORME DES POIDS LOURDS DANS L'ESPACE UEMOA : ENTRE ENJEUX ECONOMIQUES ET RISQUES OPERATIONNELS

Par : Mamadou DIAWARA & Abdoulaye Makan KEITA

# SOMMAIRE

I. CADRE REGLEMENTAIRE UEMOA  
/ CEDEAO

II. CADRE REGLEMENTAIRE  
NATIONAL

III. FORMES DE TRANSFORMATIONS  
NON CONFORMES

IV. CAS PRATIQUES

V. CONSEQUENCES

VI. PISTES DE SOLUTIONS

# I. CADRE REGLEMENTAIRE UEMOA / CEDEAO

Le transport de marchandises dans l'espace communautaire est régi par le règlement N°14/2005/CM/UEMOA, adopté en 2005 et 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 états membres de l'UEMOA.

UEMOA		
GABARIT DES VEHICULES ET DIMENSIONS MAXIMALES AUTORISEES		
DIMENSIONS	VEHICULE	MAXIMUM AUTORISE
LONGUEUR HORS TOUT	Véhicule à moteur isolé	12 m
	Semi-remorque (entre le pivot d'attelage et l'arrière)	12 m
	Remorque (sans dispositif d'attelage)	12 m
	Véhicule articulé	16,50 m
	Train routier (véhicule porteur + remorque)	18,75 m
	Train double pour transport de voitures	18 m
	Autre train routier / train double	22 m
LARGEUR HORS TOUT	Véhicule de transport sous température dirigée	2,60 m
	Autres véhicules	2,55 m
HAUTEUR HORS TOUT	Tous véhicules	4 m

CEDEAO		
LIMITE DE GABARIT DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISE		
DIMENSIONS	VEHICULE	MAXIMUM AUTORISE
LONGUEUR HORS TOUT	Véhicule à moteur isolé	12 m
	Semi-remorque (entre le pivot d'attelage et l'arrière)	12 m
	Remorque (sans dispositif d'attelage)	12 m
	Véhicule articulé	18,75 m
	Train routier (véhicule porteur + remorque)	18,75 m
	Train double pour transport de voitures	18 m
	Train double pour transport de containers	24,20 m
	Autre train routier / train double	22 m
LARGEUR HORS TOUT	Véhicule de transport sous température dirigée	2,65 m
	Autres véhicules	2,55 m
	Véhicule porte containers avec twist lock	2,70 m
HAUTEUR HORS TOUT	Tous véhicules	4,50 m

## II. CADRE REGLEMENTAIRE NATIONAL

Le règlement R14 s'impose à tous les pays membre de l'UEMOA.

Le Mali, par exemple, dispose d'un nouveau code de la route adapté 2023, à travers la loi n°2023-045 du 31 août 2023, ainsi son Décret d'application n°2023-0509/PT-RM du 12 septembre 2023.

Nonobstant ces cadres réglementaires malien et régional, l'état des infrastructures routières reste à désirer avec une dégradation rapide et avancée. Ce contraste rythme avec une insécurité routière accrue. Cette réalité est aussi de nature à s'éloigner des résultats escomptés, en matière de préservation des routes, en raison du manque d'un contrôle efficace et la transformation observée des camions.

# III. FORMES DE TRANSFORMATIONS NON CONFORMES

Les pays enclavés comme le Mali, le Burkina Faso et le Niger, fortement dépendants du transport routier, voient des modifications illégales sur les véhicules pour réduire les coûts, ce qui présente des risques pour la sécurité et les infrastructures.

1

- **Allongement du châssis** : Augmente la capacité mais rend le véhicule difficile à manœuvrer

2

- **Rehaussement des ridelles** : Augmente le volume de charge mais instabilité le véhicule, surtout lors des freinages ou des vents

3

- **Modification des essieux** : Augmente la charge mais compromet la stabilité et accélère la dégradation des routes

4

- **Renfort des structures des véhicules** : Installation de pièces non conformes, fragilisant les camions et augmentant les risques d'accidents

# IV.CAS PRATIQUE 1 : LONGUEUR & LARGEUR



Ce véhicule articlé de 22,16 m sur 2,80 m, modifié au niveau des châssis et des essieux, illustre les limites techniques des transformations non conformes : le tracteur est incapable de tracter la marchandise. Le 31 mai 2025, sur 22 541 camions contrôlés au Mali, 15,16 % étaient hors normes, soit 3 419 véhicules, confirmant une présence encore préoccupante de camions modifiés dans le parc roulant.

## IV.CAS PRATIQUE 2: LONGUEUR, LARGEUR & HAUTEUR



Constat : Ridelles rehaussées pour transporter plus

Conséquences : Blocage de la circulation à la sortie d'entrepôt

## IV.CAS PRATIQUE 3: ROUTE & ACCIDENT



L'image montre la dégradation prématurée de la route Dakar-Bamako due aux surcharges. De plus, l'aménagement et le bitumage des routes restent insuffisants dans plusieurs pays de la région. En mai 2024, un camion hors normes s'est renversé entre Dabia et Kita, tuant 2 personnes et bloquant le corridor pendant 16 heures.

# V. CONSEQUENCES

Les modifications non conformes des véhicules lourds entraînent des conséquences graves à plusieurs niveaux.

**Impact sur le véhicule :** Toute modification perturbe l'équilibre du véhicule, réduisant la performance du moteur et entraînant une usure prématurée des organes essentiels comme le châssis, le système de freinage et les pneumatiques ;

**Impact sur l'infrastructure :** La surcharge des véhicules dépasse les capacités des routes, entraînant leur dégradation rapide et augmentant les coûts d'entretien ;

**Impact sur la sécurité routière :** Les véhicules hors normes rendent les croisements et dépassements dangereux, augmentant le risque d'accidents. La dégradation des routes et la surcharge perturbent la manœuvrabilité, surtout dans les virages et les pentes, augmentant ainsi les risques de renversements ;

**Impact social et économique :** Les conséquences sont lourdes : perte de vies humaines, de biens, et d'infrastructures. Les coûts pour l'État sont considérables, ce qui freine le développement de nouvelles routes. De plus, les accidents génèrent du chômage, perturbent l'approvisionnement et créent des pertes économiques importantes.

# VI. PISTES DE SOLUTIONS

Face à l'ampleur des transformations non conformes dans l'UEMOA, il est crucial d'adopter une approche coordonnée qui combine réglementation renforcée, soutien aux acteurs et professionnalisation du secteur.

## **1. Renforcement du dispositif de contrôle**

**Modernisation des infrastructures de pesée ;**

**Durcissement des sanctions ;**

**Renforcement de la transparence**

## **2. Financement pour l'acquisition de véhicules adaptés**

## **3. Professionnalisation du secteur du transport**

## **4. Amélioration de la qualité des infrastructures**

MERCI DE VOTRE ECOUTE