

Annexe 10 Résultat de l'évaluation économique par le HDM-4

Annexe 10-1 Résultats de l'évaluation économique pour le cas I-1

HDM - 4 Analyse économique : synthèse

DEVELOPPEMENT & GESTION DES ROUTES

Nom de l'étude : **PROJET 1: CONTOURNEMENT DE MALFAKASSA SAN:**
Date du passage : **30-07-2013**
Unité monétaire : **F CFA (millions)**
Taux d'actualisation : **12,00 %**
Mode d'analyse : **Analyse par projet**

Option : PROJET 1 : Malfakassa sans construction de Kachamba-Sadoli comparée a l'option : SANS PROJET

Scénario : Base Sensitivity Scenario

	Surcoûts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	6 418,30	489,54	0,00	-209,91	13,754.35	0,00	0,00	0,00	6,636.60
Actualisés	7 898,81	139,68	0,00	493,76	5 754,08	0,00	0,00	0,00	-1 790,66

Taux de rentabilité interne (TRI) = 7,1 % (Nbe de solutions = 1)

Option : PROJET 1 : Malfakassa sans construction de Kachamba-Sadoli comparée a l'option : SANS PROJET

Scénario : Augmentation des coûts de 20%

	Surcoûts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	7 701,96	489,54	0,00	-209,91	13,754.35	0,00	0,00	0,00	5,352.94
Actualisés	9 478,57	139,68	0,00	493,76	5 754,08	0,00	0,00	0,00	-3 370,42

Taux de rentabilité interne (TRI) = 4,7 % (Nbe de solutions = 1)

H D M - 4 Analyse économique : synthèse

Option : PROJET 1 : Malfakassa sans construction de Kachamba-Sadoli comparée a l'option : SANS PROJET

Scénario : Baisse du trafic de 20%

	Surcoûts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	6 418,30	489,54	0,00	-365,09	10,946,73	0,00	0,00	0,00	3,673,80
Actualisés	7 898,81	139,68	0,00	331,70	4 584,81	0,00	0,00	0,00	-3 121,97

Taux de rentabilité interne (TRI) = 3,8 % (Nbe de solutions = 1)

Option : PROJET 1 : Malfakassa sans construction de Kachamba-Sadoli comparée a l'option : SANS PROJET

Scénario : Augmentation des coûts de 20% et baisse du trafic de 20%

	Surcoûts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	7 701,96	489,54	0,00	-365,09	10,946,73	0,00	0,00	0,00	2,390,14
Actualisés	9 478,57	139,68	0,00	331,70	4 584,81	0,00	0,00	0,00	-4 701,73

Taux de rentabilité interne (TRI) = 2,0 % (Nbe de solutions = 1)

H D M - 4 Indicateurs économiques : synthèse

DEVELOPPEMENT & GESTION DES ROUTES

Nom de l'étude : PROJET 1: CONTOURNEMENT DE MALFAKASSA SANS KACHAMBA-SADOLI
Date de passage : 30-07-2013
Unité monétaire : F CFA (millions)
Taux d'actualisation : 12,00 %

Sensibilité Augmentation des coûts de 20%

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies couts usagers (B)	Avantages exogenes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	306.886	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0,000	0,000	0,000
PROJET 1 : Malfakassa sans construction de Kachamba-Sadi	8,345.377	7,898.808	9,618.254	6,247.832	0.000	-3,370.422	-0,404	-0,427	4,7 (1)

Le nombre entre parentheses indique le nombre de solutions de IRR dans la fourchette -90 a +900

Sensibilité Augmentation des coûts de 20% et baisse du trafic de 20%

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies couts usagers (B)	Avantages exogenes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	306.886	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0,000	0,000	0,000
PROJET 1 : Malfakassa sans construction de Kachamba-Sadi	8,345.377	7,898.808	9,618.254	4,916.518	0.000	-4,701.736	-0,563	-0,595	2,0 (1)

Le nombre entre parentheses indique le nombre de solutions de IRR dans la fourchette -90 a +900

Sensibilité Baisse du trafic de 20%

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies couts usagers (B)	Avantages exogenes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	306.886	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0,000	0,000	0,000
PROJET 1 : Malfakassa sans construction de Kachamba-Sadi	8,345.377	7,898.808	8,038.491	4,916.518	0.000	-3,121.973	-0,374	-0,395	3,8 (1)

Le nombre entre parentheses indique le nombre de solutions de IRR dans la fourchette -90 a +900

H D M - 4 Indicateurs économiques : synthèse

Sensibilité Base Sensitivity Scenario

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies coûts usagers (B)	Avantages exogènes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	306.686	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0,000	0,000	0,000
PROJET 1 : Malakassa sans construction de Kachamba-Sadi	8,345.377	7,698.808	8,038.491	6,247.832	0.000	-1,790.660	-0,215	-0,227	7,1 (1)

Le nombre entre parenthèses indique le nombre de solutions de l'IRR dans la fourchette -90 à +900

Annexe 10-2 Résultats de l'évaluation économique pour les cas I-2 et II-2

HDM - 4 Analyse économique : synthèse

DEVELOPPEMENT & GESTION DES ROUTES

Nom de l'étude : PROJET 3 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI ;
Date du passage : 30-07-2013
Unité monétaire : F CFA (millions)
Taux d'actualisation : 12,00 %
Mode d'analyse : Analyse par projet

Option : PROJET 3 :CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI ET DU CONTOURNEMT comparée a l'option : SANS PROJET
Scénario : Base Sensitivity Scenario

	Surcoûts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	41 010,59	1 059,32	0,00	-116,706.62	246,491.07	0,00	0,00	0,00	87,714.55
Actualisés	50 470,50	336,23	0,00	-22 957,79	101 475,93	0,00	0,00	0,00	27 711,41

Taux de rentabilité interne (TRI) = 30,1 % (Nbe de solutions = 1)

Option : PROJET 3 :CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI ET DU CONTOURNEMT comparée a l'option : SANS PROJET
Scénario : Coût augmenté de 20%

	Surcoûts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	49 212,71	1 059,32	0,00	-116,706.62	246,491.07	0,00	0,00	0,00	79,512.48
Actualisés	60 564,60	336,23	0,00	-22 957,79	101 475,93	0,00	0,00	0,00	17 617,31

Taux de rentabilité interne (TRI) = 21,0 % (Nbe de solutions = 1)

H.D.M.-4 Analyse économique : synthèse

Option : PROJET 3 :CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI ET DU CONTOURNEMT comparée a l'option : SANS PROJET
Scénario : Baisse de trafic de 20%

	Surcoûts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	41 010,59	1 059,32	0,00	-84,180.25	217,411.81	0,00	0,00	0,00	91,161.56
Actualisés	50 470,50	336,23	0,00	-16 910,80	84 736,45	0,00	0,00	0,00	17 018,91

Taux de rentabilité interne (TRI) = 20,6 % (Nbe de solutions = 1)

Option : PROJET 3 :CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI ET DU CONTOURNEMT comparée a l'option : SANS PROJET
Scénario : Coût augmenté de 20% et baisse de trafic de 20 %

	Surcoûts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	49 212,71	1 059,32	0,00	-84,180.25	217,411.81	0,00	0,00	0,00	82,959.43
Actualisés	60 564,60	336,23	0,00	-16 910,80	84 736,45	0,00	0,00	0,00	6 924,81

Taux de rentabilité interne (TRI) = 14,8 % (Nbe de solutions = 1)

HDM - 4

DEVELOPPEMENT & GESTION DES ROUTES

Indicateurs économiques : synthèse

Nom de l'étude : **PROJET 3 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI & CONTOURNEMENT DE MALAKASSA**
Date du passage : **30/07/2013**
Unité monétaire : **F CFA (millions)**
Taux d'actualisation : **12,00 %**

Sensibilité Baisse de trafic de 20%

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies coûts usagers (B)	Avantages exogènes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	306.886	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0,000	0,000	0,000
PROJET 3 :CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI ET	51.113.626	50.470.498	50.806.743	67.825.644	0.000	17.018.900	0,333	0,337	20,6 (1)

Le nombre entre parenthèses indique le nombre de solutions de l'IRR dans la fourchette -90 à +900

Sensibilité Base Sensitivity Scenario

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies coûts usagers (B)	Avantages exogènes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	306.886	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0,000	0,000	0,000
PROJET 3 :CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI ET	51.113.626	50.470.498	50.806.743	78.518.157	0.000	27.711.414	0,542	0,549	30,1 (1)

Le nombre entre parenthèses indique le nombre de solutions de l'IRR dans la fourchette -90 à +900

Sensibilité Coût augmenté de 20%

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies coûts usagers (B)	Avantages exogènes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	306.886	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0,000	0,000	0,000
PROJET 3 :CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI ET	51.113.626	50.470.498	60.900.844	78.518.157	0.000	17.617.314	0,345	0,349	21,0 (1)

Le nombre entre parenthèses indique le nombre de solutions de l'IRR dans la fourchette -90 à +900

H D M - 4 Indicateurs économiques : synthèse

Sensibilité Coût augmenté de 20% et baisse de trafic de 20 %

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies coûts usagers (B)	Avantages exogènes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	306.886	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0,000	0,000	0,000
PROJET 3 :CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI ET	51.113.626	50.470.498	60.900.844	67.825.644	0.000	6.924.800	0,135	0,137	14,8 (1)

Le nombre entre parenthèses indique le nombre de solutions de l'IRR dans la fourchette -90 à +900

Annexe 10-3 Résultats de l'évaluation économique pour le cas II-1

HDM - 4 Analyse économique : synthèse

DEVELOPPEMENT & GESTION DES ROUTES

Nom de l'étude : PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI :
Date du passage : 30-07-2013
Unité monétaire : F CFA (millions)
Taux d'actualisation : 12,00 %
Mode d'analyse : Analyse par projet

Option : PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI SANS CONTOURNEMENT DE MALFAKASSA comparée a l'option : SANS PROJET
Scénario : Base Sensitivity Scenario

	Surcouts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	34 592,29	569,78	0,00	-100,786.42	235,868.31	0,00	0,00	0,00	99,919.82
Actualisés	42 571,69	196,54	0,00	-18 593,82	96 639,83	0,00	0,00	0,00	35 277,77

Taux de rentabilité interne (TRI) = 38,6 % (Nbe de solutions = 1)

Option : PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI SANS CONTOURNEMENT DE MALFAKASSA comparée a l'option : SANS PROJET
Scénario : Coût augmenté de 20%

	Surcouts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	38 051,52	569,78	0,00	-100,786.42	235,868.31	0,00	0,00	0,00	96,460.60
Actualisés	46 828,86	196,54	0,00	-18 593,82	96 639,83	0,00	0,00	0,00	31 020,61

Taux de rentabilité interne (TRI) = 32,4 % (Nbe de solutions = 1)

H.D.M.-4 Analyse économique : synthèse

Option : PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI SANS CONTOURNEMENT DE MALFAKASSA comparée a l'option : SANS PROJET
Scénario : Baisse de trafic de 20%

	Surcouts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	34 592,29	569,78	0,00	-70,342.03	209,009.61	0,00	0,00	0,00	103,505.43
Actualisés	42 571,69	196,54	0,00	-13 057,50	80 926,48	0,00	0,00	0,00	25 100,78

Taux de rentabilité interne (TRI) = 26,8 % (Nbe de solutions = 1)

Option : PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI SANS CONTOURNEMENT DE MALFAKASSA comparée a l'option : SANS PROJET
Scénario : Coût augmenté de 20% et baisse de trafic de 20 %

	Surcouts administration			Economies CEV motor.	Economies cout du temps véh. motorisés	Economies CEV+temps véh. non mot.	Réduction cout des accidents	Avantages nets sociaux/ exogenes	Avantages nets totaux (NPV)
	Investis.	Fonction.	Spécial						
Non actualisés	41 510,75	569,78	0,00	-70,342.03	209,009.61	0,00	0,00	0,00	96,586.96
Actualisés	51 086,03	196,54	0,00	-13 057,50	80 926,48	0,00	0,00	0,00	16 586,44

Taux de rentabilité interne (TRI) = 19,7 % (Nbe de solutions = 1)



Indicateurs économiques : synthèse

Nom de l'étude : **PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI SANS CONTOURNEMENT DE MALFAKASSA**
 Date du passage : **30/07/2013**
 Unité monétaire : **F CFA (millions)**
 Taux d'actualisation : **12,00 %**

Sensibilité Baisse de trafic de 20%

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies coûts usagers (B)	Avantages exogènes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI SA	42,768.249	42,571.690	42,768.249	67,869.024	0,000	25,100.775	0,587	0,590	26,8 (1)

Le nombre entre parenthèses indique le nombre de solutions de l'IRR dans la fourchette -90 a +900

Sensibilité Base Sensitivity Scenario

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies coûts usagers (B)	Avantages exogènes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI SA	42,768.249	42,571.690	42,768.249	78,046.003	0,000	35,277.754	0,825	0,829	38,8 (1)

Le nombre entre parenthèses indique le nombre de solutions de l'IRR dans la fourchette -90 a +900

Sensibilité Coût augmenté de 20%

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies coûts usagers (B)	Avantages exogènes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI SA	42,768.249	42,571.690	47,025.418	78,046.003	0,000	31,020.585	0,725	0,729	32,4 (1)

Le nombre entre parenthèses indique le nombre de solutions de l'IRR dans la fourchette -90 a +900

H D M - 4 Indicateurs économiques : synthèse

Sensibilité Coût augmenté de 20% et baisse de trafic de 20 %

Option	Coûts totaux actualisés administration (RAC)	Coûts invest. actualisés administration (CAP)	Surcoûts administration (C)	Economies coûts usagers (B)	Avantages exogènes (E)	Bénéfice actualisé (NPV = B + E - C)	Rapport BA/Cout (NPV/RAC)	Rapport BA/Cout inv (NPV/CAP)	Taux de rentabilité interne (IRR)
SANS PROJET	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PROJET 2 : CONSTRUCTION DE KACHAMBA-SADOLI SA	42,768.249	42,571.690	51,282.588	67,869.024	0,000	16,586.437	0,388	0,390	19,7 (1)

Le nombre entre parenthèses indique le nombre de solutions de l'IRR dans la fourchette -90 a +900

Annexe 11 Liste de contrôle environnementale

Tableau A11-1 Liste de contrôle environnementale (1)

Catégorie	N°	Items environnementaux	Jugement	Remarques
1. Permis et approbations, explications	-	EIE et permis environnementaux	Requis	La condition requise pour le développement de l'EIE est définie dans la loi pertinente du Togo.
	-	Explication au public	Requis	La condition requise de la consultation publique est définie dans la loi pertinente du Togo.
2. Mesures anti-pollution	1	Qualité de l'air	Requis	Environmental Analysis is required under the EIA policy of Togo.
	2	Qualité de l'eau	Requis	idem
	3	Gestion des déchets	Requis	idem
	4	Contamination des sols	Requis	idem
	5	Bruit et vibrations	Requis	idem
	6	Affaissement de terrain	Requis	idem
	7	Odeurs insalubres	Requis	idem
	8	Sédiments de fonds	Requis	The construction project includes involvement of river environment.
3. Milieu naturel	9	Zones protégées	Requis	La zone naturelle protégée au Togo serait concernée par le projet de construction.
	10	Ecosystème	Requis	L'analyse environnementale est exigée par la politique de l'EIE du Togo.
	11	Hydrologie	Requis	Le projet de construction implique l'environnement hydrologique tel que les fleuves et les ruisseaux.
	12	Topographie et géologie	Requis	La construction des routes dans la zone rurale aurait les impacts environnementaux en termes de topographie et géologie.
	-	Gestion des sites abandonnés	Non requis	Aucun site abandonné n'est identifié dans d'éventuels sites du projet.
	13	Changement climatique	Requis	Pour l'intérêt public récent, l'analyse du changement climatique devrait être prévue.
4. Milieu social	14	Réinstallation	Requis	La condition requise pour le développement de l'EIE est définie dans la loi pertinente du Togo.
	15	Conditions de vie et de subsistance	Requis	L'amélioration des communautés concernées en termes d'accessibilité aux installations publiques doit être mentionnée dans l'EIE.
	16	Patrimoine culturel	Requis	L'existence des patrimoines régionaux ou internationaux devrait être analysée dans l'évaluation.
	17	Paysage	Requis	Pour la préoccupation des habitations, l'analyse d'impact au paysage devrait être prévue. Il doit concerner d'éventuelles modifications du relief ou de la forme de terrain et de la couleur des installations visées.
	18	Minorités ethniques et populations autochtones	Requis	Une éventuelle existence de la minorité ethnique et des populations autochtones ne doit pas être ignorée afin de suivre la politique de la BM.
	19	Conditions de travail	Requis	Le projet de construction offrira des opportunités de nouveaux emplois de façon temporaire et permanente.
	20	Utilisation/droits d'usage de l'eau	Requis	Le projet de construction s'implique dans l'environnement des fleuves utilisés par des habitations entre autres l'activité de lavage.
	21	Groupe de pauvreté	Requis	La détermination de la situation de pauvreté devrait être clarifiée, puisque l'une des caractéristiques sociales des zones rurales du Togo peut se représenter par la pauvreté.

Tableau A11-1 Liste de contrôle environnementale (2)

Catégorie	N°	Items environnementaux	Jugement	Remarques
4. Milieu social	22	Infrastructures et services sociaux existant	Requis	L'impact des infrastructures existantes et des services devra être analysé du fait du type de construction
	23	Mauvaise distributions des avantages et des bénéfices	Requis	Un éventuel dérangement des circonstances des affaires dans une autre région relative au projet de construction devra être analysé.
	24	Conflits d'intérêts locaux	Requis	Les programmes de consultation publique exigés par la politique de l'EIE du Togo doivent être clarifiés afin d'éviter le conflit avec les personnes concernées.
	25	Utilisation des terres et unification des ressources locales	Requis	Il est prévu qu'il y aura l'impact économique de la région du projet à long terme, après l'amélioration de l'accessibilité de la route nationale au Togo.
	26	Hygiène et sécurité	Requis	Le campement de chantier apporte généralement un impact négatif en matière d'environnement sanitaire de même aue durant la phase opérationnelle.
	27	Infections aux VIH/SIDA	Requis	Il est possible que des maladies infectieuses se propagent à travers les services concernés au cas où il n'y ait pas de système de gestion de la sécurité.
5. Autres	-	Impact pendant la construction	Requis	Décrit dans la section consacrée à l'EIE.
	28	Mesures de prévention des accidents	Requis	La construction nécessite le contrôle temporaire du trafic, qui pourrait provoquer des accidents de voiture à cause du manque de la gestion.
	-	Suivi	Requis	Décrit dans la section consacrée à l'EIE.

Source: Équipe d'étude

Annexe 12 Modèle de formulaires de suivis

(1) Formulaire de suivi (Phase de construction)

Tableau A12-1 Formulaire de suivi pour la phase de construction

a) Réponse/action pour les commentaires et conseils de la part des autorités gouvernementales et du public

Élément objet de suivi	Résultat de suivi pendant la période de rapport
Nombre et contenus des commentaires formels faits par le public	
Nombre et contenus des réponses de la part des agences gouvernementales	

b) Pollution

1) Qualité de l'eau

Item	Unité	Valeur mesurée (en moyenne)	Valeur mesurée (max)	Norme du pays	Norme pour le Contrat	Norme internationale en référence	Point de mesure	Fréquence
pH	-							Trimestriel
BOD	mg/l							
COD	mg/l							
huile	mg/l							

2) Qualité de l'air (Qualité de l'air ambiant)

Item	Unité	Valeur mesurée (en moyenne)	Valeur mesurée (max)	Norme du pays	Norme pour le Contrat	Norme internationale en référence	Point de mesure	Fréquence
Poussière	-							Trimestriel

3) Bruit

Item	Unité	Valeur mesurée (en moyenne)	Valeur mesurée (max)	Norme du pays	Norme pour le Contrat	Norme internationale en référence	Point de mesure	Fréquence
Niveau de bruit, Leq.	dB(A)-							Journalier

c) Environnement naturel

1) Électrocution et collision des oiseaux

Élément objet de suivi	Résultats de suivi pendant la période de rapport	Mesures à prendre
Électrocution et collision des oiseaux	Détail des résultats de l'enquête, tels que les faits identifiés.	

d) Environnement social

1) VIH/SIDA et autres MST

Élément objet de suivi	Résultats de suivi pendant la période de rapport	Mesures à prendre
VIH/SIDA et autres MST	Incidence pour 1 000 habitants	

(2) Formulaire de suivi (Phase opérationnelle)

Tableau A12-2 Formulaire de suivi pour la phase opérationnelle

a) Réponse/action pour les commentaires et conseils de la part des autorités gouvernementales et du public

Élément objet de suivi	Résultat de suivi pendant la période de rapport	Fréquence
Nombre et contenus des commentaires formels faits par le public		À la réception des commentaires ou réclamations
Nombre et contenus des réponses de la part des agences gouvernementales		

b) Environnement naturel

1) Électrocution et collision des oiseaux

Élément objet de suivi	Résultat de suivi pendant la période de rapport	Mesures à prendre	Fréquence
Électrocution et collision des oiseaux	Détail des résultats de l'enquête, tels que les faits identifiés.		

2) Transplantation/reforestation

Élément objet de suivi	Résultat de suivi pendant la période de rapport	Mesures à prendre	Fréquence
Achèvement de reforestation (%)	Détail des résultats de l'enquête, tels que les faits identifiés.		

c) Environnement social

1) VIH/SIDA et autres MST

Élément objet de suivi	Résultat de suivi pendant la période de rapport	Mesures à prendre
VIH/SIDA et autres MST	Incidences pour 1 000 habitants	

(3) Formulaire de suivi (acquisition de terrain et réinstallation involontaire)

a) Préparation des sites pour la réinstallation (si nécessaire)

No.	Explication du site (par exemple, zone, nombre de ménages à réinstaller, etc.)	État d'avancement (réinstallation achevée (date)/non achevée)	Détail (par exemple, sélection du site, identification des sites candidats, discussion avec les PAP, développement du site, etc.)	Date prévue pour l'achèvement
1				
2				

b) Consultation publique

No.	Date	Lieu	Détail de la consultation/Commentaires principaux et réponses

c) Plan d'action de réinstallation (PAR)

Activités pour la réinstallation	Total prévu	Unité	Avancement en quantité			Avancement en %			Date prévue de l'achèvement	Organisation responsable
			Pendant le trimestre	Jusqu'au dernier trimestre	Jusqu'au trimestre	Jusqu'au dernier trimestre	Jusqu'au trimestre			
Préparation du PAR										
- Engagement des consultants		homme/mois								
- Mise en œuvre de l'enquête de recensement (y compris l'étude socio-économique)										
- Approbation du PAR										
Finalisation de la liste des PAP		Nbr. de PAP								
Avancement du paiement de l'indemnité		Nbr de. ménage								
- Lot 1		Nbr de. ménage								
- Lot 2		Nbr de. ménage								
- Lot 3		Nbr de. ménage								
- Lot 4		Nbr de. ménage								
Avancement de l'acquisition de terrain (Tous les lots)		ha								
- Lot 1		ha								
- Lot 2		ha								
- Lot 3		ha								
- Lot 4		ha								
Avancement de remplacement des biens (Tous les lots)		Nbr de. ménage								
- Lot 1		Nbr de. ménage								
- Lot 2		Nbr de. ménage								
- Lot 3		Nbr de. ménage								
- Lot 4		Nbr de. ménage								
Avancement de déménagement des populations (Tous les lots)		Nbr de. ménage								
- Lot 1		Nbr de. ménage								
- Lot 2		Nbr de. ménage								
- Lot 3		Nbr de. ménage								
- Lot 4		Nbr de. ménage								

Annexe 13 Règlement du Transport Routier de l'UEMOA

UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE
OUEST AFRICAINE

Le Conseil des Ministres



**REGLEMENT N°14/2005/CM/UEMOA
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'UNION ECONOMIQUE ET
MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

**LE CONSEIL DES MINISTRES DE
L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)**

- Vu** Le Traité de l'UEMOA, notamment, en ses articles 4, 16, 20 25, 26, 42 à 45, 76 à 81 et 91 à 102 ;
- Vu** Le Protocole Additionnel n° II relatif aux Politiques sectorielles de l'UEMOA, notamment en ses articles 6,7 et 8 ;
- Vu** Le Protocole Additionnel III du 19 décembre 2001 instituant les règles d'origine des produits de l'UEMOA ;
- Vu** l'Acte Additionnel n°04/98 du 30 décembre 1998 portant modification de l'article premier de l'acte additionnel n° 01/97 du 23 juin 1997, modifiant l'article 12 de l'acte additionnel n°04/96 du 10 mai 1996, portant adoption d'un régime tarifaire préférentiel transitoire des échanges au sein de l'UEMOA, et son mode de financement ;
- Vu** Le Règlement n° 09/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption du Code des Douanes de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) Livre I: cadres organisationnels, procédures et régimes douaniers, notamment en son article 118 ;
- Vu** La Décision n° 07/2001/CM/UEMOA du 20 septembre 2001, portant adoption de la stratégie communautaire et d'un réseau d'infrastructures routières au sein de l'UEMOA ;
- Vu** La Décision n° 08/2001/CM/UEMOA du 26 novembre 2001, portant adoption et modalités de financement d'un programme communautaire de construction de postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les Etats membres de l'UEMOA ;
- 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** La Convention A/P2/5/82 de la CEDEAO du 29 mai 1982 portant réglementation des transports routiers inter-Etats ;
- Considérant** La Résolution n° C/RES. 4/5/90 du Conseil des Ministres de la CEDEAO, du 27 mai 1990, relative à la charge à l'essieu ;
- Considérant** La Résolution C/RES 5/5/90 du Conseil des Ministres de la CEDEAO, du 27 mai 1990, relative à la mise en place de ponts bascules et/ou de pèses essieux pour le contrôle des poids et charges à l'essieu des véhicules routiers ;
- Considérant** La Décision C/DEC 7/7/91 relative à la réglementation de la circulation routière sur la base de la charge à l'essieu de 11,5 tonnes pour la protection des infrastructures routières et des véhicules de transports routiers ;
- Considérant** L'Acte Uniforme OHADA du 22 mars 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route ;
- Soucieux** d'améliorer la compétitivité des économies des Etats membres de l'Union ;
- Soucieux** de mieux préserver le patrimoine routier des Etats membres ;
- Désireux** d'harmoniser entre les Etats membres les normes et les procédures de contrôle en matière de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu ;
- Sur** proposition de la Commission de l'UEMOA ;
- Après avis du Comité des Experts Statutaire en date du 03 décembre 2005

ARRETE LE REGLEMENT DONT LA TENEUR SUIT :

TITRE 1 : DEFINITIONS, OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

Article premier : Définitions

Article 1.1. : Définitions des véhicules

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Ensemble de véhicules**: véhicules liés constituant ensemble une unité de trafic
- **Remorque** : tout véhicule routier sans moteur et équipé d'un essieu avant orientable, destiné à être attelé à un véhicule à moteur, et qui, de par sa construction et son aménagement, est destiné au transport de marchandises ;
- **Semi-remorque** : tout véhicule routier sans moteur qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle que sa partie avant repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule, et qui, de par sa construction et son aménagement, est destiné au transport de marchandises. Ce véhicule remorqué n'est pas équipé d'essieu avant ;
- **Tracteur routier** : véhicule à moteur non porteur servant uniquement à tracter une semi-remorque ;

- **Train double** : ensemble de véhicules composé d'un véhicule articulé et d'une semi-remorque ;
- **Train routier** : ensemble de véhicules constitué d'un véhicule à moteur porteur auquel est attelé une semi-remorque ou une remorque ;
- **Véhicule à moteur** ou **véhicule motorisé** ou **véhicule automobile** : tout véhicule routier pourvu d'un moteur qui le propulse et lui permet de se mouvoir et de circuler sur la route par ses moyens propres
- **Véhicule articulé** : ensemble de véhicules constitué d'un tracteur routier et d'une semi-remorque ;
- **Véhicule lourd** : Tout véhicule routier ou ensemble de véhicules dont le poids total roulant autorisé excède 3,5 tonnes ;
- **Véhicule porteur** : Véhicule à moteur aménagé pour être chargé et transporter cette charge ;
- **véhicule de transport sous température dirigée** : tout véhicule dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 millimètres.

Article 1.2. : Définitions des essieux

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Entraxe d'essieux** ou **écartement d'essieux** : distance séparant les axes des essieux reliés à la même suspension
- **Essieu avant** : essieu monté à l'avant du véhicule. L'essieu avant peut être directeur ;
- **Essieu directeur** : essieu porteur d'un véhicule à moteur, dont les roues sont reliées à la direction du véhicule ;
- **Essieu moteur** : essieu porteur qui reçoit le mouvement de la transmission et le transmet aux roues motrices ;
- **Essieu porteur** (d'un véhicule): ensemble de roues disposées symétriquement sur une même poutre dite poutre d'essieu, destiné à supporter une partie de la charge du véhicule ; un essieu porteur peut être moteur ou non moteur ;
- **Essieu simple** ou **essieu isolé** : train de roues comportant un essieu porteur unique ;
- **Essieu tandem** ou **tandem** : train de roues comportant un ensemble de deux essieux porteurs fixés à la même suspension ;
- **Essieu tridem** ou **tridem** : Train de roues comportant un ensemble de trois essieux porteurs écartés également et fixés à la même suspension ;
- **Roues jumelées** : roues montées par paire de chaque côté d'un essieu

- **Train de roues** : ensemble comprenant les organes de suspension et les organes de l'essieu porteur ;
- **Tandem de type 1** : tandem avec entraxe inférieur à 1 mètre ;
- **Tandem de type 2** : tandem avec entraxe compris entre 1 et 1,3 mètres ;
- **Tandem de type 3** : tandem avec entraxe compris entre 1,3 et 1,8 mètres ;
- **Tandem de type 4** : tandem avec entraxe supérieur à 1,8 mètres ;
- **Tridem de type 1** : tridem avec entraxe inférieur à 1,3 mètres ;
- **Tridem de type 2** : tridem avec entraxe compris entre 1,3 et 1,4 mètres ;

Article 1.3. : Définitions des dimensions et des charges

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Charge maximale autorisé à l'essieu (CMAE)** : le poids maximal pour l'utilisation en trafic d'un essieu ou d'un groupe d'essieux chargé ;
- **Dimensions hors tout d'un véhicule** : dimensions toutes saillies comprises, chargement et accessoires inclus ;
- **Dimensions maximales autorisées** : les dimensions maximales pour l'utilisation d'un véhicule ;
- **Gabarit** : ensemble des trois dimensions, largeur, longueur et hauteur caractérisant la forme de l'ensemble lié et consolidé du véhicule et de son chargement, ou de l'ensemble de véhicules et de son chargement
- **Poids total autorisé en charge (PTAC)** : poids total maximal d'un véhicule chargé pour son utilisation sur la voie publique, déclaré admissible par l'autorité compétente ;
- **Poids total roulant autorisé (PTRA)** : poids total maximal d'un ensemble de véhicules pour son utilisation sur la voie publique, déclaré admissible par l'autorité compétente.

Article 1.4. : Autres définitions

Aux fins de l'application du présent Règlement, on entend par :

- **Conducteur du véhicule** : la personne qui conduit le véhicule au moment du contrôle du véhicule. Cette personne peut être l'exploitant lui-même, ou un employé de l'exploitant, ou encore toute autre personne offrant ses services à l'exploitant à titre onéreux ou à titre gracieux ;
- **Exploitant du Véhicule** : la personne physique ou morale qui utilise le véhicule pour effectuer un transport, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'autrui. Le véhicule appartient à l'exploitant ou est pris en location par l'exploitant.

Dans tout autre cas, l'exploitant est confondu avec le propriétaire du véhicule ; c'est le cas en particulier d'une situation où le véhicule est prêté ;

- **Lettre de Voiture** : écrit qui constate le contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur, au sens de l'Acte Uniforme de l'OHADA sus visé, relatif aux contrats de transport de marchandises par route. Le chargeur est défini aussi comme l'expéditeur de la marchandise ;
- **Moratoire** : Durée courant à partir de la mise en vigueur du présent Règlement, pendant laquelle aucune sanction pécuniaire n'est appliquée.
- **Opérateur du système de contrôle routier ou opérateur** : personne morale relevant d'un statut public ou d'un statut privé assurant la gestion et l'exploitation du système de contrôle routier du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules ;
- **Plateforme commune d'entrée-sortie terrestre** : Plateforme frontalière aménagée, abritant le poste de contrôle juxtaposé à la frontière et considérée comme la porte commune d'entrée et de sortie terrestres des deux pays frontaliers ;
- **Poste de contrôle juxtaposé à la frontière** : emplacement aménagé et équipé, situé près de la frontière, dans l'un ou l'autre des deux pays frontaliers, ou chevauchant la frontière, utilisé en commun par les services de contrôle aux frontières des deux pays frontaliers pour effectuer les opérations de contrôle frontalier, de sortie pour les un et d'entrée pour les autres ;
- **TRIE** : Transit Routier Inter-Etats ;

Article 2 : Objet et champ d'application

- a. Le présent Règlement porte sur l'harmonisation dans l'Union, des normes et du contrôle des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises.
- b. Le présent Règlement s'applique aux dimensions de gabarit, aux poids et à certaines autres caractéristiques, des véhicules lourds, spécifiés à l'Annexe du présent Règlement.
- c. Toutes les dimensions et tous les poids indiqués à l'Annexe mentionnée ci-dessus ont valeur de normes de circulation et concernent donc les conditions de charge et non les normes de construction du véhicule.
- d. Les véhicules lourds visés ci-dessus à l'alinéa a- ne concernent que les véhicules routiers de transport de marchandises. Les dimensions et poids des véhicules lourds de transport de voyageurs et leur contrôle feront l'objet d'un Règlement spécifique ultérieurement.
- e. Les dimensions ne se rapportant pas au gabarit du véhicule mais plutôt à la stabilité, la fatigue mécanique et la sécurité du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, feront également l'objet d'un Règlement spécifique ultérieurement.

Article 3 : Harmonisation des normes de limitation des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds, et du contrôle de leur respect.

Le présent Règlement vise l'harmonisation des normes de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises, des modalités et procédures de contrôle du respect de ces normes, ainsi que les sanctions pour infraction au respect desdites normes, suivant les dispositions des Articles 4 à 14 ci-après.

TITRE 2 : LIMITATIONS DES GABARITS, POIDS ET CHARGES A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 4 : Gabarit des véhicules lourds ; dimensions maximales autorisées

Les dimensions hors tout des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas excéder les limites de gabarit spécifiées à l'Annexe, partie intégrante du présent Règlement.

Article 5 : Limites des charges à l'essieu et des poids en charge des véhicules

Sauf le cas de transports exceptionnels ou « hors normes » visés à l'Article 7 du présent Règlement ainsi que des convois et transports militaires, la charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE), le poids total autorisé en charge (PTAC) et le poids total roulant autorisé (PTRA) des véhicules et ensembles des véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas dépasser les limites édictées à l'Annexe du présent Règlement.

Article 6 : Plaque de dimensions UEMOA et plaque de tare UEMOA

- a. Tout véhicule lourd immatriculé dans un Etat membre de l'UEMOA, circulant sur la voie publique, doit être équipé d'une plaque de dimensions et d'une plaque de tare rivetées dites respectivement « plaque de dimension UEMOA » et « plaque de tare UEMOA » affichant clairement, pour la première, les caractéristiques de dimensions du véhicule et, pour la seconde, le poids à vide (ou tare) et le poids total autorisé en charge (PTAC) du véhicule.

Cette disposition s'applique pour tout véhicule isolé comme pour chacun des véhicules composant un ensemble routier, véhicule à moteur, remorque et semi-remorque.

Le poids à vide d'un véhicule doit être établi, réservoirs de carburant pleins.

- b. L'application des dispositions de l'alinéa ci-dessus est précisée par voie de Règlement d'exécution de la Commission de l'UEMOA.

Article 7 : Transports exceptionnels

- a. Les transports exceptionnels effectués par des véhicules de plus de cinquante et une tonnes (51 tonnes) de Poids Total Roulant Autorisé ainsi que les transports « hors normes » devront faire l'objet, dans chaque Etat-membre, d'une autorisation de transport exceptionnel accordée par le Ministre en charge des transports, après

Article 3 : Harmonisation des normes de limitation des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds, et du contrôle de leur respect.

Le présent Règlement vise l'harmonisation des normes de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises, des modalités et procédures de contrôle du respect de ces normes, ainsi que les sanctions pour infraction au respect desdites normes, suivant les dispositions des Articles 4 à 14 ci-après.

TITRE 2 : LIMITATIONS DES GABARITS, POIDS ET CHARGES A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 4 : Gabarit des véhicules lourds ; dimensions maximales autorisées

Les dimensions hors tout des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas excéder les limites de gabarit spécifiées à l'Annexe, partie intégrante du présent Règlement.

Article 5 : Limites des charges à l'essieu et des poids en charge des véhicules

Sauf le cas de transports exceptionnels ou « hors normes » visés à l'Article 7 du présent Règlement ainsi que des convois et transports militaires, la charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE), le poids total autorisé en charge (PTAC) et le poids total roulant autorisé (PTRA) des véhicules et ensembles des véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas dépasser les limites édictées à l'Annexe du présent Règlement.

Article 6 : Plaque de dimensions UEMOA et plaque de tare UEMOA

- a. Tout véhicule lourd immatriculé dans un Etat membre de l'UEMOA, circulant sur la voie publique, doit être équipé d'une plaque de dimensions et d'une plaque de tare rivetées dites respectivement « plaque de dimension UEMOA » et « plaque de tare UEMOA » affichant clairement, pour la première, les caractéristiques de dimensions du véhicule et, pour la seconde, le poids à vide (ou tare) et le poids total autorisé en charge (PTAC) du véhicule.

Cette disposition s'applique pour tout véhicule isolé comme pour chacun des véhicules composant un ensemble routier, véhicule à moteur, remorque et semi-remorque.

Le poids à vide d'un véhicule doit être établi, réservoirs de carburant pleins.

- b. L'application des dispositions de l'alinéa ci-dessus est précisée par voie de Règlement d'exécution de la Commission de l'UEMOA.

Article 7 : Transports exceptionnels

- a. Les transports exceptionnels effectués par des véhicules de plus de cinquante et une tonnes (51 tonnes) de Poids Total Roulant Autorisé ainsi que les transports « hors normes » devront faire l'objet, dans chaque Etat-membre, d'une autorisation de transport exceptionnel accordée par le Ministre en charge des transports, après

avis conforme du Ministre en charge des routes, conformément aux textes nationaux en vigueur.

- b. Tout véhicule concerné circulant sur le réseau routier doit être muni des dispositifs de sécurité. Nonobstant les autorisations dont ils sont munis pour les transports exceptionnels ou « hors normes », les bénéficiaires devront prendre les mesures complémentaires de sécurité adéquates telles que l'escorte et le gyrophare.
- c. Les règles relatives à ces transports seront définies par un Règlement spécifique ultérieur.

TITRE 3: VERIFICATION ET CONTROLE DES GABARITS ET DES POIDS A LA RECEPTION TECHNIQUE, A L'IMMATRICULATION ET AU CONTROLE TECHNIQUE PERIODIQUE DES VEHICULES

Article 8 : Vérification à la réception technique et à l'immatriculation des véhicules

Article 8.1. : Vérification à la réception technique des véhicules

- a. Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd construit localement ou importé doit, avant sa mise en circulation, faire l'objet d'une réception administrative et technique par les services du Ministère en charge des transports routiers, ou sous leur autorité. Cette réception intervient avant d'autoriser le véhicule à circuler sur la voie publique et de procéder à son immatriculation administrative.
- b. Cette réception est destinée à vérifier et constater que le véhicule satisfait aux diverses prescriptions techniques édictées par la réglementation nationale et par les dispositions du présent Règlement.
- c. Un certificat de réception est délivré au véhicule lorsqu'il satisfait aux prescriptions visées à l'alinéa a- du présent article. Les plaques UEMOA visées à l'Article 6 sont alors établies et rivées au véhicule.
- d. Tout véhicule déjà immatriculé dans un Etat membre, ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception. Le propriétaire du véhicule doit demander cette nouvelle réception auprès des services du Ministère en charge des transports.

Article 8.2. : Vérification à l'immatriculation des véhicules

Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd ne peut être immatriculé et autorisé à circuler sur la voie publique que s'il est produit le certificat de réception visé à l'article 8-1 et que le véhicule est équipé des plaques UEMOA visées à l'article 6 ci-avant.

Article 9 : Contrôle technique périodique des véhicules

- a. Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd est soumis à un contrôle technique périodique. La périodicité de ce contrôle est au minimum de six (6) mois.
- b. Le contrôle technique périodique est réalisé par des centres de visite technique agréés par le Ministre en charge des transports routiers, et sous l'autorité des services du Ministre.

- c. Le cahier des charges de ce contrôle doit comprendre, outre les dispositions relevant de la réglementation nationale en matière d'administration du parc de véhicules routiers, des dispositions visant la vérification du respect des normes édictées aux Articles 4 et 5 du présent Règlement. Il est vérifié la conformité des documents administratifs du véhicule et des plaques UEMOA visées à l'Article 6 ci-dessus avec les caractéristiques techniques réelles du véhicule au moment du contrôle.

TITRE 4 : VERIFICATION DU GABARIT, DU POIDS ET DES CHARGES A L'ESSIEU AU LIEU DE CHARGEMENT A L'ORIGINE DU TRANSPORT

Article 10 : Lettre de voiture

- a. Dans chaque Etat membre, tout véhicule routier lourd assurant un transport d'un lot de marchandises d'un poids de sept (7) tonnes et plus, pour le compte d'un seul chargeur, doit être muni à son bord d'une lettre de voiture, telle que définie à l'Article 1 ci-dessus, mentionnant la nature des marchandises transportées et leur poids, ainsi que l'origine et la destination du ou des transports. Sont mentionnés également dans la lettre de voiture l'identification du véhicule, les noms et les adresses de l'exploitant du véhicule et du chargeur, ce dernier désignant la personne, physique ou morale, à laquelle l'exploitant du véhicule vend la prestation de transport.
- b. La lettre de voiture est signée par le chargeur et l'exploitant du véhicule ou leurs mandataires. Un exemplaire de la lettre est déposé auprès des services compétents du Ministère en charge des transports.
- c. Les carnets de formulaires numérotés de lettre de voiture sont émis par les services cités ci-dessus à l'alinéa b.

Article 11 : Obligation d'équipement en installations et matériels de vérification des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds au niveau des sources d'émission de trafic lourd, et obligation de vérification à l'origine du transport

- a. Les exploitants des plateformes de transit portuaires et aéroportuaires, des plateformes logistiques, des plateformes intermodales rail-route, des établissements d'entrepôt et de stockage et des établissements industriels et/ou miniers, émettant en sortie un trafic routier annuel de marchandises par véhicules lourds, de plus de deux cent mille tonnes (200 000 tonnes) par an, sont tenus d'équiper leur plateforme ou établissement d'une installation dotée des matériels spécialisés requis pour la vérification des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds de transport marchandises chargeant à leur niveau.
- b. Les exploitants des plateformes et établissements visés à l'alinéa a- ci-dessus sont tenus de faire vérifier dans les installations visées à l'alinéa a- ci-dessus, par leurs services, ou par toute autre prestataire opérant au nom de leurs services, le respect des normes de limitation des dimensions de gabarit, poids et charge à l'essieu des véhicules lourds chargés dans l'enceinte de leur plateforme et/ou établissement. Ces services ou prestataires doivent délivrer un certificat de vérification.

- c. Ces vérifications sont faites pour le compte de l'exploitant du véhicule. Le certificat de vérification visé à l'alinéa b- ci-dessus est conservé à bord du véhicule pour être présenté à toute réquisition lors des contrôles sur la route.
- d. Le véhicule ne peut quitter l'enceinte de la plateforme ou de l'établissement visés à l'alinéa a- ci-dessus, avec son chargement, et prendre la route, que s'il est en conformité avec les normes de limitation édictées par le présent Règlement. L'empêchement de la sortie dans le cas de non-conformité, est de la responsabilité des exploitants des dites plateformes et établissement.
- e. Toute grande agglomération urbaine émettant en sortie un trafic routier annuel de marchandises par véhicules lourds, de plus de deux cent mille tonnes (200 000 tonnes), doit offrir la possibilité à tout transporteur par véhicule lourd de faire vérifier la conformité de son véhicule chargé, aux normes de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu. Cette offre est traduite par une installation technique adéquate opérée par ou pour le compte des services de l'administration des transports ou opérée par un exploitant privé agréé par l'administration des transports.

Article 12 : Responsabilité de l'exploitant du véhicule

L'exploitant du véhicule ou son mandataire s'assure aux lieux de chargement et point de départ de son véhicule, que ce véhicule est en règle par rapport aux normes de limitations des dimensions de gabarit, de poids et de charge à l'essieu. L'exploitant du véhicule est tenu responsable du non respect des normes sur la voie publique.

TITRE 5: CONTROLE SUR ROUTE DU GABARIT, DU POIDS ET DES CHARGES A L'ESSIEU DU VEHICULE ; POSTES DE CONTROLE ROUTIER FIXES ET MOBILES

Article 13 : Contrôle sur route

Article 13.1. : Système de postes fixes de contrôle sur route

- a. Chaque Etat membre doit mettre en place un système de postes fixes de contrôle sur route des véhicules routiers lourds, couvrant le réseau routier communautaire, à des fins de contrôle du respect des normes fixées par le présent Règlement telles qu'elles sont édictées par les dispositions des Articles 4 et 5 ci-dessus.
- b. Chaque poste fixe de contrôle est équipé d'un mécanisme de pesage des véhicules pour le contrôle de la charge à l'essieu et du poids total du véhicule, et d'un dispositif de mesure du gabarit. Les postes fixes localisés au niveau d'un cordon douanier sont équipés d'un scanner à des fins de contrôle douanier et de sûreté. Les postes fixes doivent disposer d'espaces d'entreposage sécurisé de marchandises et d'espaces de parcage sécurisés des véhicules immobilisés, facilitant l'exécution des sanctions édictées à l'Article 14 du présent Règlement.
- c. Les postes fixes aux frontières sont également équipés de postes de contrôle de police des frontières, de gendarmerie, des douanes et des eaux et forêts.
- d. Le système de postes fixes de contrôle sur route doit comporter un poste aux environs des sources d'émission de trafic lourd précisées à l'Article 11. Au niveau de la frontière entre deux Etats membres, le contrôle est opéré en commun par les deux Etats frontaliers au poste de contrôle juxtaposé à la frontière abrité par la plateforme commune d'entrée-sortie terrestre des deux Etats.

- e. Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un Etat membre, le nombre de postes de contrôle ne peut dépasser deux postes fixes de contrôle dans chaque sens de circulation, y compris les postes aux environs des sources d'émission de trafic lourd citées ci-dessus lorsqu'ils se situent sur l'itinéraires et les postes aux frontières, compris. Les postes situés sur les routes accédant à l'itinéraire communautaire de transit sont exclus du décompte.
- f. Les postes de pesage-péage ne sont pas décomptés dans le nombre de postes fixes de contrôle mentionné à l'alinéa e- ci-dessus. Les véhicules assurant un transport de transit, munis du macaron prévu dans le plan régional de contrôle routier, ne sont pas soumis aux formalités de pesage au niveau de ces postes de péage-pesage.
- g. Les règles de dimensionnement des postes fixes feront l'objet d'un Règlement d'Exécution de la Commission de l'UEMOA.

Article 13.2. : Contrôle mobile sur route

- a. Outre la mise en place du système de postes fixes visé à l'Article 13-1 ci-dessus, le système de contrôle sur route de chaque Etat membre doit disposer d'équipements mobiles de contrôle homologués.
- b. Le contrôle sur route mobile doit être effectué d'une façon inopinée. Il vise essentiellement à contrôler les infractions et fraudes au passage des postes fixes de contrôle. Il vise aussi à contrôler les véhicules qui ne sont pas interceptés au niveau d'un poste fixe. Ce contrôle sur route mobile ne porte que sur le contrôle du respect des normes édictées par le présent Règlement.
- c. Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un Etat membre, le contrôle sur route mobile ne peut être opéré que dans la limite de trois points de contrôle simultanés au total dans chaque sens le long de l'itinéraire, postes fixes et postes de contrôle mobile cumulés, avec un mode de décompte similaire à celui de l'alinéa e- de l'Article 13-1 ci-dessus.
- d. Au point de contrôle mobile, le contrôle est effectué par sondage, par prélèvement d'unités de trafic dans la circulation, sans constituer de file d'attente. Aucun autre véhicule n'est intercepté dans la circulation pendant les opérations de contrôle d'un véhicule. Aucun véhicule n'est mis en position d'attente pour être contrôlé.

Article 13.3. : Contenu du contrôle sur route et référentiel des procédures des opérations de contrôle

- a. Outre le contrôle des documents de bord du véhicule et des documents du conducteur, le contrôle au poste fixe et mobile porte sur le respect des normes de gabarit et de chargement édictées par le présent Règlement en ses articles 4 et 5.
- b. Un référentiel de base encadrant l'organisation et les procédures des opérations de contrôle dans les postes de contrôle fixes et au point de contrôle mobile, fera l'objet d'un Règlement ultérieur.

Article 13.4. : Véhicules assurant un transport de transit

Sur tout itinéraire de transit d'un Etat membre, tout véhicule assurant un transport de transit ne peut être contrôlé, de bout en bout de l'itinéraire, qu'aux postes fixes d'entrée et de sortie de l'itinéraire. Ces postes d'entrée et de sortie sont constitués par les postes aux abords des interfaces de transit ou des sources d'émission de trafic lourd, tels que défini à l'Article 11, et les postes aux frontières. Cette limitation ne dispense pas le véhicule du contrôle mobile inopiné.

Article 13.5. : Mode de gestion et d'exploitation du système et autorité compétente :

- a. Dans chaque Etat membre, le système de contrôle sur route tel qu'il est défini aux Articles 13-1 à 13-2, et son mode de gestion et d'exploitation relèvent de la compétence de l'Etat membre, exception faite des postes de contrôle juxtaposés aux frontières de deux Etats membres lesquels sont dotés d'un régime particulier comme disposé à l'alinéa b ci-dessous.
- b. Les postes de contrôle juxtaposé aux frontières de deux Etats membres sont abrités par les plateformes communes d'entrée-sortie terrestres. Ces dernières font l'objet de dispositions juridiques ultérieures de l'UEMOA définissant leur statut.

TITRE 6 : SANCTIONS POUR NON RESPECT SUR LA VOIE PUBLIQUE DES NORMES DE LIMITATION DE GABARIT, DE POIDS ET DE CHARGE A L'ESSIEU

Article 14 : Sanctions

Article 14.1. : Obligation de délestage des surcharges et de correction de gabarit

- a. L'exploitant d'un véhicule non conforme lors de son contrôle, par rapport aux normes de chargement édictées aux Articles 4 et 5 du présent Règlement a l'obligation de se conformer à la réglementation avant de remettre le véhicule en circulation.
- b. Nonobstant l'acquittement des amendes encourues, l'exploitant du véhicule est tenu de faire décharger l'excédent de chargement du véhicule et/ou de réaménager le chargement du véhicule afin de ramener sa charge et son gabarit dans les limites autorisées.
- c. Les frais de déchargement, d'entreposage, de gardiennage et de rechargement des marchandises déchargées sont à la charge exclusive de l'exploitant du véhicule.
- d. Les opérations de déchargement, de mise en entrepôt et de rechargement, ainsi que le gardiennage sont assurés par l'opérateur du poste de contrôle et sous sa responsabilité. L'opérateur facture l'exploitant du véhicule sur la base d'un barème de prix. L'établissement de ce barème relève de la compétence de l'Etat membre en application des dispositions de l'alinéa a- de l'Article 13-5 ci-dessus, exception faite des postes de contrôle juxtaposés.
- e. Dans le cas d'un véhicule assurant un transport sous le régime TRIE, les opérations visées à l'alinéa d ci-dessus sont effectuées sous le contrôle de la douane.

- f. Lorsque le véhicule en défaut de conformité est intercepté au niveau d'un contrôle mobile, le véhicule est conduit immédiatement au poste fixe de contrôle le plus proche.

Article 14.2. : Immobilisation de véhicule et obligation de transbordement

- a. Dans le cas où le véhicule contrôlé est en défaut de conformité par rapport aux normes de gabarit édictées à l'Article 4 du présent Règlement, sans que la cause de ce défaut résulte du chargement mais des seules caractéristiques techniques du véhicule, il est fait obligation à l'exploitant du véhicule de transborder son chargement sur un autre véhicule en conformité avec les normes de gabarit.
- b. Le transbordement est effectué au niveau du poste par l'opérateur du poste et sous sa responsabilité. Le véhicule en défaut de conformité est immobilisé au niveau du poste sous la responsabilité de l'opérateur du poste jusqu'à l'arrivée du véhicule de remplacement sur lequel est transbordé le chargement.
- c. L'opérateur facture l'exploitant du véhicule des prestations ci-dessus, sur la base d'un barème de prix mentionné à l'alinéa d- de l'Article 14-1, libre à l'exploitant du véhicule de se retourner contre le propriétaire du véhicule.
- d. Le propriétaire du véhicule en défaut de conformité ci-dessus est sanctionné d'une immobilisation du véhicule en un lieu indiqué par lui, jusqu'à remise en conformité dudit véhicule.

Article 14.3. : Cas particulier des transports d'hydrocarbures, d'explosifs et de certaines marchandises dangereuses.

Dans le cas particulier où la marchandise transportée par le véhicule en défaut de conformité visé à l'article 14-1 ou à l'article 14-2, est composée d'hydrocarbures, ou d'explosifs ou de certaines marchandises dangereuses, qui ne peuvent être, pour ces dernières, manipulées et stockées dans les installations du poste fixe de contrôle, pour des raisons de sécurité, le véhicule est immédiatement dirigé vers son point de chargement, point origine de son voyage, ou son point de déchargement, point de destination de son voyage, suivant la moindre distance entre ces deux destinations à partir du poste de contrôle où est constatée l'infraction, poste fixe ou poste mobile.

Article 14.4. : Amende pour défaut de plaque de dimensions UEMOA et/ou de plaque de tare UEMOA

Tout propriétaire d'un véhicule en défaut de conformité par rapport aux dispositions de l'Article 6 du présent Règlement est verbalisé d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA.

Article 14.5. : Amendes pour infraction aux normes de gabarit

a. Amende pour infraction aux normes de gabarit résultant du chargement du véhicule

Toute infraction aux normes de gabarit résultant exclusivement du chargement du véhicule est sanctionnée d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA, à la charge de l'exploitant du véhicule.

b. Amende pour infraction aux normes de gabarit résultant des caractéristiques techniques du véhicule

Toute infraction aux normes de gabarit résultant exclusivement des caractéristiques du véhicule est sanctionnée d'une amende de cinq cent mille (500 000) francs CFA, à la charge du propriétaire du véhicule.

Article 14.6. : Amendes pour surcharge

Les infractions au présent Règlement qui frappent l'exploitant du véhicule sont sanctionnées d'amendes, conformément aux dispositions ci-après :

a. Cas d'excédent du Poids Total Roulant du véhicule

a.1. Principe de base de fixation du montant des amendes pour surcharge :

Le niveau du montant des amendes pour surcharge est fixé de telle sorte que le montant de l'amende appliquée soit au moins égal à la recette escomptée par un transporteur public sur le transport du poids de marchandises composant la surcharge. A cet effet, il est tenu compte respectivement, en transport national et en transport inter-états, des prix moyens du transport par véhicule lourd d'une tonne kilomètre et des distances moyennes de transport.

Les montants des amendes sont ainsi fixés, à la date de mise en vigueur du présent Règlement, comme spécifiés ci-dessous à l'alinéa a-2 du présent article. Ces montants sont révisables tous les deux ans par voie de Règlement d'Exécution de la Commission de l'UEMOA.

a.2. Montants des amendes pour surcharge en poids du véhicule

Toute surcharge constatée au-delà des limites réglementaires du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicule est passible d'une amende calculée sur la base de

- vingt mille (20 000) francs CFA par tonne de surcharge pour un transport national,
- soixante mille (60 000) francs CFA par tonne de surcharge pour un transport inter-Etats..

Une tolérance de cinq pour cent (5%) du poids total en charge est cependant accordée pour tenir compte de la marge de fiabilité du matériel de pesage.

a.3. Amende additive dans le cas des transports d'hydrocarbures, d'explosifs et de certaines marchandises dangereuses

En plus de l'amende visée aux alinéas a-1 et a-2 ci-dessus, l'exploitant du véhicule en surcharge visé par les dispositions de l'Article 14-3 est sanctionné d'une amende additive dont le montant est fixé proportionnellement au dommage causé à la route par le véhicule au cours de son déplacement vers le lieu indiqué, du fait de sa surcharge.

Les montants de l'amende additive sont ci-après fixés, à la date de mise en vigueur du présent Règlement, comme spécifiés ci-dessous, en francs CFA par tonne de surcharge suivant la gravité de la surcharge mesurée par le taux de surcharge, le taux de surcharge désignant le rapport du poids de la surcharge par le poids total roulant autorisé du véhicule.

Fcfa /tonne

Taux de surcharge	En transport national	En transport inter-Etats
Entre 5 à 10%	1 000	3 000
Entre 10 à 15%	2 000	5 000
Entre 15 à 20%	3 000	7 000
20 à 25%	4 000	9 000
25 à 30%	5 000	12 000
30 à 35%	6 000	14 000
35 à 40%	7 000	18 000
40 à 45%	8 000	21 000
45 à 50%	10 000	25 000

Ces montants sont révisables tous les deux ans par voie de Règlement d'Exécution de la Commission de l'UEMOA.

b. cas d'excédent de la charge à l'essieu

Tout excédent de poids à l'essieu par rapport aux normes de limitation édictées à l'Article 5 du présent Règlement est sanctionné d'une amende de

- vingt mille (20 000) francs CFA par tonne excédentaire à l'essieu présentant l'excédent le plus élevé entre tous les essieux du véhicule, pour un transport national ;
- soixante mille (60 000) francs CFA par tonne excédentaire à l'essieu présentant l'excédent le plus élevé entre tous les essieux du véhicule, pour un transport international.

Lorsque les deux genres de surcharges, surcharge en poids du véhicule et surcharge à l'essieu, sont constatés sur un même véhicule de transport routier, la pénalité applicable est la plus élevée.

Article 14.7. : Majoration d'amende pour récidive

- a. A partir de la quatrième infraction dans la même année calendaire, infractions aux normes de gabarit et aux normes de chargement confondues, l'amende est majorée pour toute infraction supplémentaire par application d'un taux de n fois 10%, n désignant la nième infraction supplémentaire. Au terme de l'année calendaire considérée, le mécanisme de majoration est réinitialisé.
- b. Pour l'application des dispositions de l'alinéa a- ci-dessus, le décompte annuel des infractions est fait pour des infractions commises sur le territoire d'un même Etat, et constatées au niveau du système de contrôle. Ce décompte est géré par l'opérateur du système de contrôle.

- c. Dans le cas particulier des postes de contrôle juxtaposé aux frontières, l'application des dispositions de l'alinéa a- ci-dessus est faite sur la base d'un décompte des infractions constatées au niveau du même poste de contrôle juxtaposé.

Article 14.8. : Amendes pour fraude avérée au poste fixe

Lors du contrôle mobile inopiné, toute constatation d'une fraude avérée du véhicule au dernier contrôle de gabarit, de poids et de charge à l'essieu, à un poste fixe, est sanctionnée d'une amende de trois cent mille (300 000) francs CFA. Cette sanction s'ajoute aux autres sanctions prévues aux articles 14-1 à 14-6 ci-dessus.

Article 14.9. Obligation d'exécution des sanctions

Le véhicule en infraction ne peut être autorisé à quitter le poste de contrôle fixe, où son lieu de destination désigné pour les véhicules visés à l'article 14-3, qu'une fois que l'exploitant du véhicule ait produit la preuve de l'exécution des sanctions, paiement des amendes et autres sanctions, au niveau du poste fixe de contrôle détenant et traitant le dossier de l'infraction

TITRE 7 : AUTRES SANCTIONS

Article 15 : Amende pour refus délibéré de passer sur le pont bascule ou sur le pèse essieu

Tout refus délibéré du conducteur d'un véhicule de passer sur le pont bascule ou sur le pèse essieu est sanctionné d'une amende de cent mille (100.000) Francs CFA indépendamment des autres mesures coercitives applicables. Cette sanction frappe l'exploitant du véhicule, libre à lui de se retourner contre le conducteur.

Article 16 : Sanction des plateformes et établissements émettant un trafic routier en sortie de plus de 200 000 tonnes

Article 16.1.: Toute personne morale exploitante d'une plateforme ou d'un établissement des catégories visées à l'Article 11 du présent Règlement, en défaut par rapport aux obligations d'installations de vérification visées au même article est sanctionnée par une amende de cinquante millions (50 000 000) de francs CFA si passé un délai de deux ans après notification d'obligation de mise en conformité faite par l'Administration nationale chargée des transports, elle ne s'est pas exécutée pour se mettre en conformité.

Article 16.2. : Toute personne morale visée à l'Article 16-1, en règle par rapport aux obligations en équipement en installations de vérification visées à l'alinéa a- de l'Article 11, se mettant en défaut par rapport aux obligations de vérification des véhicules et d'empêchement de sortie visées aux alinéas b- et d- de l'Articles 11 est sanctionnée d'une amende de deux cent mille (200 000) francs CFA par véhicule chargé dans l'enceinte de leur plateforme ou établissement et faisant l'objet du manquement.

Article 16.3. : Tout exploitant d'un véhicule faisant l'objet d'un contrôle sur la route dont le conducteur ne peut produire ni la lettre de voiture visée à l'Article 10, ni le certificat de vérification visé à l'alinéa b- de l'Article 11, est sanctionné d'une amende de cent mille (100 000) francs CFA.

TITRE 8 : DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 17 : Obligations diverses des Etats membres

- a. Un État membre ne peut refuser ou interdire sur son territoire, l'usage de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons concernant les dimensions et les poids, si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées aux Articles 4 et 5 du présent Règlement.
- b. La disposition de l'alinéa a- ci-dessus est applicable nonobstant le fait que lesdits véhicules ne sont pas conformes aux dispositions de la législation de cet État membre concernant certaines caractéristiques de poids et de dimensions non visées par le présent Règlement.
- c. La disposition de l'alinéa b- ci-dessus n'affecte pas le droit des États membres d'exiger des véhicules immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire qu'ils soient conformes à leurs exigences nationales concernant des caractéristiques de poids et de dimensions qui ne sont pas visées par le présent Règlement.
- d. Les États membres n'autorisent pas la circulation normale de véhicules ou d'ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises sur leur territoire s'ils ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées par le présent Règlement.

Article 18 : Période de transition

Pendant une période de transition de deux (2) ans à partir de la date de mise en vigueur arrêtée à l'Article 20 ci-après, les Etats membres mettent en place leur système de contrôle routier comme précisé ci-dessous :

- Au plus tard au terme de la première année de la période, les matériels de pesage sont acquis et sont rendus opérationnels, et des aires provisoires sont aménagées au niveau des postes fixes pour l'entreposage des marchandises déchargées des véhicules surchargés ;
- Au plus tard au terme des deux années de la période de transition, les systèmes de contrôle routier sont totalement installés et rendus opérationnels, tels que définis dans le présent Règlement.

Article 19 : Moratoire

- a. Dans chaque Etat membre, un moratoire est appliqué, à partir de la date de mise en vigueur du présent Règlement, comme précisé aux alinéas b et c ci-dessous.
- b. Un moratoire général limité à l'application des amendes est accordé pour une période de **douze (12) mois** au cours de laquelle seules les sanctions prévues à l'article 14 autres que les amendes sont appliquées.
- c. Les infractions font l'objet d'un moratoire spécifique comme suit :

- infractions objet de la sanction édictée à l'alinéa b- de l'Article 14-5 : (i) aucun pour les véhicules neufs ou en première immatriculation; (ii) 2 ans pour les autres véhicules ;
- infractions aux dispositions de l'article 6 : (i) aucun pour les véhicules neufs ou en première immatriculation; (ii) 2 ans pour les autres véhicules.

Article 20 : Disposition finale

Le présent Règlement, qui entre en vigueur à la date de sa signature, sera publié au Bulletin officiel de l'Union.

Fait à Bamako, le 16 décembre 2005

Pour le Conseil des Ministres,
Le Président

Cosme SEHLIN

ANNEXE :

I. Gabarit des véhicules lourds ; dimensions maximales autorisées

Les dimensions hors tout des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas excéder les limites suivantes :

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

II. Limites des charges à l'essieu et des poids en charge des véhicules

Sauf le cas de transports exceptionnels ou « hors normes » précisé à l'Article 7 du présent Règlement ainsi que les convois et transports militaires, la charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE), le poids total autorisé en charge (PTAC) et le poids total roulant autorisé (PTRA) des véhicules et ensembles des véhicules autorisés à circuler sur les réseaux routiers des Etats membres de l'UEMOA ne doivent pas dépasser les limites ci-après :

- a. Limite de la Charge à l'essieu d'un véhicule à moteur ou d'une remorque et semi-remorque

<u>Désignation des essieux</u>	<u>Charge limite</u>
- Essieu simple avant	6 tonnes
- Essieu simple intermédiaire ou arrière avec roue unique	11,5 tonnes
- Essieu simple intermédiaire ou arrière avec roues jumelées	12 tonnes
- Essieu tandem intermédiaire ou arrière :	
- Tandem de type 1	11,5 tonnes
- Tandem de type 2	16 tonnes
- Tandem de type 3	18 tonnes
- Tandem de type 4	20 tonnes
- Essieu tridem	
- Tridem de type 1	21 tonnes
- Tridem de type 2	25 tonnes
- Remorque, essieu simple avant	6 tonnes

