



**QUARANTIEME SESSION ORDINAIRE DE LA
CONFERENCE DES CHEFS D'ETAT ET DE
GOUVERNEMENT**

Abuja, 16 – 17 février 2012

**ACTE ADDITIONNEL A/SA.17/02/12
RELATIF A L'HARMONISATION DES NORMES ET DES PROCEDURES
DE CONTROLE DU GABARIT, DU POIDS ET DE LA CHARGE A L'ESSIEU
DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS
LES ETATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTE
ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST (CEDEAO)**

- VU** les Articles 7, 8 et 9 du Traité de la CEDEAO portant création de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement et définissant sa composition ainsi que ses fonctions ;
- VU** l'Article 32 dudit Traité relatif à l'adoption des politiques, des lois et des règlements communs relatifs au transport et à la communication, visant à assurer l'intégration harmonieuse des infrastructures physiques dans les Etats Membres, à promouvoir et à faciliter la circulation des personnes, des biens et des services dans la Communauté ;
- VU** la Décision A/DEC. 2/5/81 relative à l'harmonisation des législations routières dans la Communauté ;
- VU** la Convention N° A/P2/5/82 du 29 mai 1982 de la CEDEAO, relative aux Transports Routiers inter-Etats entre les Etats Membres de la CEDEAO, définissant, entre autres, la charge à l'essieu et le gabarit des véhicules ;
- VU** la Résolution C/RES.5/5/90 du 27 mai 1990 invitant les Etats Membres à mettre en place des ponts bascules et/ou pèse essieux afin de permettre le contrôle effectif des tonnages transportés et de la charge maximale à l'essieu ;
- VU** la Décision C/DEC/7/7/91 du 3 juillet 1991 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 transport routier, notamment son annexe qui prévoit, à terme, une harmonisation des sanctions à l'encontre des contrevenants ;
- VU** la Décision A/DEC. 2/8/94 relative au Programme Communautaire sur la sécurité routière et la prévention des accidents dans les Etats membres de la CEDEAO ;

[Handwritten signatures and initials in blue and red ink at the bottom of the page.]



VU la Décision A/DEC.6/7/96 du 27 juillet 1996 fixant les normes de dimensionnement pour la construction des routes communautaires ;

CONSIDERANT le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats Membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA);

CONSIDERANT la Résolution N° 2 de la Réunion des Ministres du Transports de la CEDEAO tenue à Yamoussoukro en Cote d'Ivoire le 5 juin 2009, relative à la mise en œuvre de la réglementation sur le Contrôle de la charge à l'essieu ;

CONSIDERANT la feuille de route de mars 2010 relative à la suppression de la surcharge, adoptée par les Ministres chargés des Infrastructures et des Transports des Etats membres de l'UEMOA et du Ghana ;

DETERMINE à mieux préserver le patrimoine routier des Etats membres ;

DESIREUX d'harmoniser entre les Etats Membres de la Communauté, les normes et les procédures de contrôle de gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises ;

SUR RECOMMANDATION de la soixante septième session ordinaire du Conseil des Ministre qui s'est tenue à Abuja, du 19 au 21 décembre 2011;

SUR PROPOSITION de la Réunion des Ministres des Transports qui s'est tenue à Yamoussokro le 17 septembre 2011;

Après avis du Parlement de la Communauté;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

CHAPITRE I : DEFINITIONS, OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

Article 1: Définitions

Les termes techniques employés dans cet Acte Additionnel, relatifs aux types de véhicules, aux essieux de véhicule, aux dimensions et poids des véhicules et à l'activité du transport de marchandises, sont définis à l'annexe 1.

B

A

Com

AK

h

b

d



VU la Décision A/DEC.6/7/96 du 27 juillet 1996 fixant les normes de dimensionnement pour la construction des routes communautaires ;

CONSIDERANT le Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats Membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA);

CONSIDERANT la Résolution N° 2 de la Réunion des Ministres du Transports de la CEDEAO tenue à Yamoussoukro en Cote d'Ivoire le 5 juin 2009, relative à la mise en œuvre de la réglementation sur le Contrôle de la charge à l'essieu ;

CONSIDERANT la feuille de route de mars 2010 relative à la suppression de la surcharge, adoptée par les Ministres chargés des Infrastructures et des Transports des Etats membres de l'UEMOA et du Ghana ;

DETERMINE à mieux préserver le patrimoine routier des Etats membres ;

DESIREUX d'harmoniser entre les Etats Membres de la Communauté, les normes et les procédures de contrôle de gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises ;

SUR RECOMMANDATION de la soixante septième session ordinaire du Conseil des Ministre qui s'est tenue à Abuja, du 19 au 21 décembre 2011;

SUR PROPOSITION de la Réunion des Ministres des Transports qui s'est tenue à Yamoussokro le 19 septembre 2011;

Après avis du Parlement de la Communauté;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

CHAPITRE I : DEFINITIONS, OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

Article 1: Définitions

Les termes techniques employés dans cet Acte Additionnel, relatifs aux types de véhicules, aux essieux de véhicule, aux dimensions et poids des véhicules et à l'activité du transport de marchandises, sont définis à l'annexe 1.

(Handwritten signatures and initials in blue and red ink)



Article 2: Objet et Champ d'application

- 1) Le présent Acte Additionnel porte sur l'harmonisation, dans les Etats Membres de la CEDEAO, des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises ainsi que des sanctions relatives au non respect de ces normes.
- 2) Il complète et précise les textes de la CEDEAO en la matière, notamment la Convention A/P2/5/82 du 29 mai 1982, la Décision C/DEC.7/7/91 du 13 juillet 1991, la Résolution C/RES.5/5/90 du Conseil des Ministres du 27 mai 1990.
- 3) Les annexes 1, 2 et 3 jointes au présent Acte Additionnel en font partie intégrante. Les limites de poids et de gabarit qui y sont indiquées et qui découlent des textes antérieurs mentionnés dans l'alinéa ci-dessus constituent les normes de chargement pour les véhicules lourds de transport de marchandises en circulation sur la voie publique.

CHAPITRE II : LIMITATION DU GABARIT, DU POIDS ET DE LA CHARGE A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS DE MARCHANDISES

Article 3: Limitation du Gabarit des véhicules lourds

Les dimensions hors tout des véhicules ou ensemble de véhicules en circulation sur le réseau routier des Etats Membres de la CEDEAO ne doivent pas excéder les dimensions maximales autorisées indiquées à l'annexe 2 du présent Acte Additionnel.

Article 4: Limitation de la charge à l'essieu

1. Conformément à l'Article 4 de la Convention A/P2/5/82 de la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEDEAO et à l'Article 1 de la Décision C/DEC.7/7/91 du Conseil des Ministres de la CEDEAO, la circulation des véhicules de transport de marchandises sur les réseaux routiers des Etats membres de la CEDEAO est autorisée sur la base d'une charge maximale à l'essieu de 11,5 tonnes pour les essieux simples porteurs.

2. Les charges maximales autorisées à l'essieu (CMAE) pour les différents types d'essieu sont mentionnées à l'annexe 2 du présent Acte Additionnel.

Article 5: Limitation du poids en charge

Pour chaque type de véhicules et ensembles de véhicules, le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) ou le Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) est fixé conformément à l'annexe 2 du présent Règlement.



Article 6: Dérogation pour transport exceptionnel

Conformément aux dispositions de l'Article 7 de la Convention A/P2/5/82 et à l'annexe de la Décision C/DEC.7/7/91, les véhicules de transport spéciaux ou convois exceptionnels ne respectant pas les normes visées aux Articles 3, 4 et 5 de cet Acte Additionnel doivent préalablement faire l'objet, dans chaque Etat membre traversé, d'une autorisation de transport exceptionnel accordée par les autorités compétentes. Le bénéficiaire doit se munir de ces autorisations au cours de son trajet.

CHAPITRE III : MESURES A PRENDRE POUR LA MISE EN ŒUVRE ET LE CONTROLE DES NORMES

Article 7 : Certificat de vérification de la charge et du gabarit

- 1) Dans le cadre de la mise en application de présent Acte Additionnel, chaque Etat membre doit faire mention dans le document officiel de transport (titre de transport ou lettre de voiture) attestant que le véhicule a fait l'objet d'une vérification de poids et de gabarit. Il y est clairement mentionné son poids total en Charge, les charges de tous ses blocs d'essieux, ainsi que la mention expresse de la conformité aux normes de gabarit.
- 2) Dans le cas d'un transport hors normes, l'autorisation de transport exceptionnel visée à l'Article 6 tient lieu.

Article 8 : Réception technique des véhicules lourds

- 1) Avant immatriculation et mise en circulation, tout véhicule doit faire l'objet d'une réception technique par l'administration en charge au niveau de l'Etat membre. Les caractéristiques de dimensions et de poids et les types d'essieux-suivant la nomenclature retenue dans le présent Acte Additionnel - seront inscrits clairement sur deux plaques :
 - a. Une plaque de tare affichant clairement :
 - i) Le poids à vide (PV) - établi réservoirs de carburant pleins ;
 - ii) Le poids total autorisé en charge (PTAC) du véhicule ;
 - iii) Les types d'essieu du véhicule.
 - b. Une plaque de dimensions affichant les caractéristiques de gabarit du véhicule.
- 2) Les deux plaques seront rivées sur le véhicule.
- 3) La réception technique est obligatoire au moment de la remise en circulation d'un véhicule lorsqu'il a fait l'objet d'un sinistre ou d'une transformation notable. Le propriétaire du véhicule doit demander cette nouvelle réception auprès des services compétents.



- 4) Lors des visites techniques périodiques des véhicules visées à l'Article 10 de la Convention A/P2/5/82, les caractéristiques de gabarits et de poids inscrites sur les plaques sont contrôlées.
- 5) Dans le cas d'un ensemble de véhicules, les dispositions du présent Article s'appliquent à chacune de ses composantes.

Article 9 : Obligation d'équipement en installations et matériels de contrôle

A. Pour les Etats membres

- 1) En application de la résolution C/RES.5/5/90 et aux fins de contrôle effectif, les Etats membres installent ou font installer des équipements de contrôle de charges et de gabarits. Il s'agit essentiellement des ponts bascules, des pèse-essieux et des gabarits (hauteur, largeur).
- 2) Ces équipements sont installés en postes fixes sur les axes routiers inter-Etats, au minimum au début et à la fin de chaque liaison routière, aux frontières où les équipements peuvent être communs dans le concept de poste de contrôle juxtaposé. En plus des installations fixes de contrôle, les Etats doivent disposer de pèse-essieux mobiles pour des contrôles inopinés.
- 3) L'Etat membre a la responsabilité de faire installer des équipements de contrôle aux sorties des agglomérations et plateformes générant un frêt routier annuel pour véhicule lourd de plus de deux cents mille (200.000) tonnes.
- 4) Les équipements de ces installations doivent être régulièrement contrôlés tous les ans et éventuellement recalibrés par un service de métrologie reconnu ou agréé par l'Etat.

B. Pour les plateformes générant des trafics lourds

- 1) Les exploitants des plateformes de transit portuaires et aéroportuaires, des plateformes logistiques, des plateformes intermodales rail-route, des établissements d'entreposage 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 (200.000) tonnes, 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 de marchandises chargeant à leur niveau.
- 2) L'exploitant est tenu d'obtenir un certificat de conformité de l'administration nationale en charge du transport
- 3) Les Etats Membres doivent veiller à l'application de cette disposition par les responsables des plateformes.



CHAPITRE IV : CONTROLE SUR LES AXES ROUTIERS DU GABARIT, DU POIDS ET DES CHARGES A L'ESSIEU DES VEHICULES LOURDS

Article 10 : Responsabilités des plateformes de chargement avant le départ d'un camion chargé

- 1) Les exploitants des plateformes et établissements visés à l'article 9 alinéa B ci-dessus sont tenus de faire vérifier dans leurs installations de contrôle 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 une attestation de contrôle telle que définie à l'Article 7 du présent Acte Additionnel.
- 2) Ces vérifications sont faites pour le compte de l'exploitant du véhicule. Le certificat de vérification délivrée est conservé à bord du véhicule pour être présenté à toute réquisition lors des contrôles sur la route.
- 3) Le véhicule ne peut quitter l'enceinte de la plateforme ou de l'établissement avec son chargement et prendre la route que lorsqu'il est en conformité avec les normes de limitation édictées par le présent Acte Additionnel ou que l'exploitant du véhicule est muni d'une autorisation de transport exceptionnelle. L'empêchement de la sortie dans le cas de non-conformité, est de la responsabilité des exploitants desdits plateformes et établissements.
- 4) 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 ou opérée par un exploitant privé agréé par l'administration chargée de la gestion des routes.

Article 11 : Responsabilités des exploitants des véhicules avant le départ du camion chargé

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 relativement 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.

Article 12 : Contrôle au niveau des postes fixes

- 1) Chaque poste fixe de contrôle est équipé au minimum 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 doivent disposer d'aires d'entreposage sécurisées de marchandises et d'aires de stationnement sécurisées des véhicules immobilisés, facilitant l'exécution des sanctions édictées aux Articles 16 et 17 du présent Acte Additionnel.



- 2) Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un Etat membre, le nombre de postes de contrôle ne peut dépasser trois 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'itinéraire et les postes aux frontières. Les postes situés sur les routes accédant à l'itinéraire communautaire de transit sont exclus du décompte.
- 3) Les postes de pesage-péage ne sont pas décomptés dans le nombre de postes fixes de contrôle mentionné au paragraphe 2 ci-dessus du présent Article. 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.

Article 13 : Contrôle par brigade mobile

- 1) Outre la mise en place du système de contrôle aux postes fixes visé à l'Article 12, le système de contrôle sur route de chaque Etat membre doit disposer d'équipements mobiles homologués par les services compétents de l'Etat membre.
- 2) Le contrôle mobile sur route 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 mobile sur route ne porte que sur le contrôle du respect des normes édictées par le présent Acte Additionnel.
- 3) Sur tout itinéraire communautaire de transit dans un Etat Membre, le contrôle mobile sur route 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'Article 12 du présent Acte Additionnel.
- 4) 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.
- 5) Sur tout itinéraire de transit d'un Etat membre, tout véhicule assurant un transport de transit peut être contrôlé le long du trajet.

Article 14 : Contenu du contrôle sur route et mode de gestion

- 1) Outre le contrôle des documents de bord du véhicule et des documents du conducteur, le contrôle aux postes fixes et mobiles porte sur le respect des normes de gabarit et de chargement édictées par le présent Acte Additionnel en ses

520



Articles 3, 4 et 5.

- 2) Dans chaque Etat membre, le système de contrôle sur route tel qu'il est défini aux Articles 12 et 13 du présent Acte Additionnel et son mode de gestion et d'exploitation relèvent de la compétence de l'Etat membre, exception faite des postes de contrôles juxtaposés aux frontières de deux Etats Membres, lesquels sont dotés d'un régime particulier.
- 3) Les postes de contrôle juxtaposés aux frontières de deux Etats membres sont abrités par les plateformes communes d'entrée-sortie terrestres. Ces dernières font l'objet de dispositions juridiques de la Commission de la CEDEAO définissant leur statut.

CHAPITRE V : **SANCTIONS POUR NON RESPECT DES LIMITATIONS DE GABARIT, DE POIDS ET DE CHARGES A L'ESSIEU**

Article 15: Teneur des sanctions

- 1) Les infractions aux normes et obligations édictées dans les Articles 16 à 24 du présent Acte Additionnel sont passibles de sanctions qui seront définies dans un Règlement du Conseil des Ministres de la CEDEAO.
- 2) De façon générale, dans le cas du non-respect de la limitation du gabarit et du poids, les sanctions comprennent :
 - a. Les mesures correctives et d'obligation de remise aux normes (délestage, transbordement) à la charge des contrevenants en vue d'éliminer l'effet de l'infraction sur le reste du trajet à parcourir.
 - b. Des amendes à but dissuasif, fixées en fonction de la gravité de l'infraction conformément à l'article 18 du présent Acte Additionnel.
- 3) 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-Etats, des prix moyens du transport par véhicule lourd d'une tonne kilomètre et des distances moyennes de transport.

Article 16 : Obligation de délestage des surcharges et de correction de gabarit

- 1) L'exploitant d'un véhicule non conforme, lors de son contrôle, aux normes de chargement édictées dans le présent Acte Additionnel est passible d'une amende et a l'obligation de se conformer à l'Acte Additionnel avant de remettre le véhicule en circulation.

150



- 2) 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.
- 3) Les opérations de chargement et de rechargement des marchandises sont de la responsabilité de l'exploitant du véhicule. Il en assure exclusivement les frais.
- 4) Dans le cas d'un véhicule scellé ou assurant un transport en transit sous le régime TRIE, les opérations de chargement et de rechargement des marchandises visées au paragraphe 3 du présent article sont effectuées sous le contrôle de la douane.
- 5) 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.

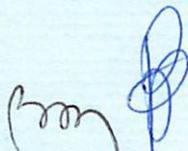
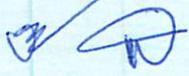
Article 17: Immobilisation de véhicule et obligation de transbordement

- 1) Dans le cas où le véhicule contrôlé est en défaut de conformité par rapport aux normes de gabarit édictées à l'Article 3 du présent Acte Additionnel, 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.
- 2) Le véhicule en défaut de conformité est immobilisé au niveau du poste sous le contrôle de l'opérateur du poste jusqu'à l'arrivée du véhicule de remplacement sur lequel est transbordé le chargement. Le transbordement est effectué au niveau du poste par l'exploitant du véhicule sous la surveillance de l'opérateur du poste.
- 3) 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 18 : Amendes

1. Les amendes relatives aux infractions prévues au chapitre V du présent Acte Additionnel sont définies dans un Règlement pris par le Conseil des Ministres de la CEDEAO sur recommandation des Ministres sectoriels. Ces amendes sont calculées en dollars des Etats Unis mais payées en monnaie locale. Les montants des amendes sont périodiquement révisés par le Conseil des Ministres, sur proposition des Ministres Sectoriels.


Eo



A. Pour défaut de plaque de dimension et de tare

Tout propriétaire d'un véhicule ne comportant pas les plaques de dimension et de tare telles que définies à l'Article 8 du présent Acte Additionnel est sanctionné d'une amende.

B. Pour défaut de certificat de vérification

- 1) Tout véhicule effectuant un transport international, dont les documents de voyage ne comportent ni certificat de vérification tel que prescrit à l'Article 7 du présent Acte Additionnel, ni autorisation de transport exceptionnel tenant lieu, est passible d'une amende contre délivrance éventuelle d'une attestation de conformité tenant lieu de certificat de vérification pour le reste de son trajet.
- 2) Lorsqu'il s'agit d'un contrôle mobile, il est dirigé vers le poste fixe le plus proche pour délivrance de l'attestation après contrôle de toutes les limitations.

C. Pour infraction aux normes de gabarit

- 1) Toute infraction aux normes de gabarit résultant exclusivement du chargement du véhicule est sanctionnée d'une amende, à la charge de l'exploitant du véhicule.
- 2) Toute infraction aux normes de gabarit résultant exclusivement des caractéristiques du véhicule est sanctionnée d'une amende, à la charge du propriétaire du véhicule et d'une immobilisation conformément aux prescriptions de l'Article 17 du présent Acte Additionnel.

D. Pour excédent du poids total roulant 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 telle que définie dans le présent Article 18. 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.

E. Pour excédent de la charge à l'essieu

- 1) Tout excédent de poids à l'essieu par rapport aux normes de limitation édictées à l'Article 4 du présent Acte Additionnel est sanctionné d'une amende calculée sur la base de l'essieu le plus chargé.
- 2) 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 19 : Cas particulier des transports d'hydrocarbures, d'explosifs et de certaines marchandises dangereuses.

- 1) Dans le cas particulier où la marchandise transportée par le véhicule en défaut de conformité de poids ou de gabarit est composée d'hydrocarbures, le véhicule est passible des amendes indiquées à l'article 18 du présent Acte additionnel. On devra cependant s'assurer que le compartiment contenant l'hydrocarbure est suffisamment étanche pour éviter tout écoulement et que le véhicule est aussi équipé au moins d'un extincteur avant qu'il ne soit autorisé à poursuivre son voyage.

- 10 -



- 2) Dans le cas d'explosifs ou autres marchandises dangereuses, qui ne peuvent être manipulées et/ou déchargées dans les postes fixes de contrôle, pour des raisons de sûreté et de sécurité, le voyage du véhicule doit être interrompu. Le véhicule est alors escorté vers un des points suivants, de préférence celui le moins distant du poste où l'infraction est constatée :
- le point de chargement,
 - le point d'origine de son voyage,
 - le point de déchargement ou destination de son voyage.

3)

Article 20 : Majoration d'amende pour récidive

- 1) Les infractions répétées dans la même année calendaire aux normes de gabarit et aux normes de chargement confondues sont passibles soit du retrait de permis de conduire soit d'une majoration d'amende déterminée par le Conseil des Ministre, comme stipulé à l'article 18 du présent Acte Additionnel.
- 2) Pour l'application des dispositions de l'alinéa ci-dessus, le décompte annuel des infractions est fait pour des infractions commises sur le territoire d'un même Etat membre, et constatées au niveau du système de contrôle. Ce décompte est géré par l'opérateur du système de contrôle.
- 3) Dans le cas particulier des postes de contrôle juxtaposés aux frontières, l'application des dispositions du 1^{er} alinéa ci-dessus est faite sur la base d'un décompte des infractions constatées au niveau du même poste de contrôles juxtaposés.

Article 21 : Amendes pour fraude avérée au poste fixe

Lors du contrôle mobile inopiné, toute constatation d'une fraude du véhicule au dernier contrôle de gabarit, de poids et de charge à l'essieu, à un poste fixe, est sanctionnée d'une amende. Cette sanction s'ajoute aux autres sanctions prévues aux Articles du présent Acte Additionnel.

Article 22 : Obligation d'exécution des sanctions

Le véhicule en infraction ne peut être autorisé à quitter le poste de contrôle fixe, ou son lieu de destination désigné pour les véhicules visés aux l'Articles 17 et 19 du présent Acte Additionnel qu'une fois l'exploitant du véhicule aura 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.

Article 23 : 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 indépendamment des autres mesures coercitives applicables. Cette sanction frappe l'exploitant du véhicule, libre à lui de se retourner contre le conducteur.



Article 24 : Sanction pour les plateformes et établissements émettant un trafic routier en sortie de plus de 200 000 tonnes par an

- 1) Toute personne morale exploitante d'une plateforme ou d'un établissement des catégories visées à l'Article 9 B du présent Acte Additionnel, en défaut par rapport aux obligations d'installations de vérifications visées au même article, est sanctionnée par une amende 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.
- 2) Toute personne morale visée à l'Article 9B, en règle par rapport aux obligations en équipement et installations de vérifications visées à l'Article 9B, se mettant en défaut par rapport aux obligations de vérification des véhicules et d'empêchement de sortie visées à l'Article 10 du présent Acte Additionnel est sanctionnée d'une amende.

CHAPITRE VI : DISPOSITIONS GENERALES ET FINALES

Article 25 : Adaptation et/ou modification des normes techniques des véhicules et des sanctions

- 1) La limitation des gabarits, du poids en charge et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises, en circulation sur la voie publique sera adaptée périodiquement en fonction de l'évolution de la technologie de fabrication des véhicules (et des normes de construction des routes)
- 2) Les annexes 1 et 2 font partie intégrante du présent Acte additionnel. Toutefois le Conseil des Ministres est autorisé, en cas de besoin, à adapter ou modifier les annexes 1 et 2 sur recommandation des Ministres sectoriels.

Article 26 : Obligations diverses

- 1) Un État membre ne peut refuser ou interdire sur son territoire des véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout autre État membre pour des raisons concernant les dimensions et les poids de ces véhicules remplissant les conditions spécifiées dans les annexes 1 et 2 du présent Acte Additionnel.
- 2) Aucun État membre n'autorise la circulation normale de véhicules ou d'ensembles de véhicules pour le transport national de marchandises sur son territoire s'ils ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées par le présent Acte Additionnel.
- 3) Aucun Etat membre ne doit autoriser la circulation de véhicules ou ensembles de véhicules sur son territoire si ces véhicules ne se conforment pas aux spécifications contenues dans le présent Acte Additionnel.



Article 27 : Période de transition

- 1) Pendant une période de transition d'un an à partir de la date d'entrée en vigueur arrêtée à l'Article 31 ci-après, les Etats membres mettent en place leur système de contrôle routier comme précisé ci-dessous :
 - i. Au plus tard au terme des six premiers mois de la période de transition, 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 ;
 - ii. Au plus tard au terme de l'année de la période de transition, les systèmes de contrôle routier sont totalement installés et rendu opérationnels, tels que définis dans le présent Acte Additionnel.
- 2) Au plus tard au terme de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur arrêtée à l'Article 31 ci-après ou au plus tard au 1^{er} janvier 2013, les véhicules de transport d'hydrocarbures en circulation dans la région et non conformes aux normes édictées dans le présent Acte Additionnel seront modifiés pour les rendre conformes.
- 3) Une feuille de route, définissant les modalités de mise en œuvre du présent Acte Additionnel par les Etats membres, sera adoptée par le Conseil des Ministres de la CEDEAO, sur recommandation des Ministres sectoriels.

Article 28 : Moratoire

- 1) Dans chaque Etat membre, un moratoire est appliqué à partir de la date d'entrée en vigueur du présent Acte Additionnel, comme précisé à l'alinéa 2 du présent Article.
- 2) 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 15 du présent Acte Additionnel, autres que les amendes, sont appliquées.
- 3) Les infractions font l'objet d'un moratoire spécifique comme suit :
 - i. infractions objet de la sanction édictée au point C de l'Article 18 : (i) aucun pour les véhicules neufs ou en première immatriculation; (ii) 1 an pour les autres véhicules à l'exception des véhicules de transport d'hydrocarbures pour lesquels il est accordé 2 ans ;
 - ii. infractions aux dispositions de l'article 8 du présent Acte Additionnel: (i) aucun pour les véhicules neufs ou en première immatriculation; (ii) 1 an pour les autres véhicules à l'exception des véhicules de transport d'hydrocarbures pour lesquels il est accordé 2 ans.



Article 29 : Amendement et Révision

- 1) Tout Etat membre ou, la Commission de la CEDEAO peuvent soumettre au Conseil des Ministres, des propositions d'amendement et de révision du présent Acte Additionnel.
- 2) Toute proposition d'amendement et de révision doit être soumise à la Commission de la CEDEAO pour transmission aux Etats membres dans un délai maximum de trente (30) jours après réception. Le Conseil des Ministres examine les propositions d'amendement et de révision dans un délai de trois (3) mois après prise en compte des observations des Etats membres.
- 3) Le Conseil des Ministres adopte les amendements et révision et les soumet à la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement pour approbation et signature. Les amendements et révisions entrent en vigueur conformément à l'Article 31 du Présent Acte Additionnel.

Article 30 : Publication

- 1) Le présent Acte Additionnel sera publié dans le Journal Officiel de la CEDEAO dans un délai de trente (30) jours à compter de sa date de signature par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement.
- 2) Il sera également publié par chaque Etat Membre dans son Journal Officiel dans le même délai suite à sa notification par la Commission.

Article 31 : Entrée en vigueur

- 1) Le présent Acte Additionnel entre en vigueur dès sa publication dans le Journal Officiel de la Communauté et de chaque Etat membre.
- 2) Le présent Acte Additionnel sera annexé au Traité de la CEDEAO comme en faisant partie intégrante.

Article 32 : Autorité dépositaire

Le présent Acte additionnel est déposé à la Commission de la CEDEAO qui en transmet des copies certifiées conformes à tous les Etats Membres et le fera enregistrer auprès de l'Union Africaine (UA), de l'Organisation des Nations Unies et auprès de toutes autres organisations régionales ou internationales désignées par le Conseil des Ministres en vertu des Articles 83, 84 et 85 du Traité.

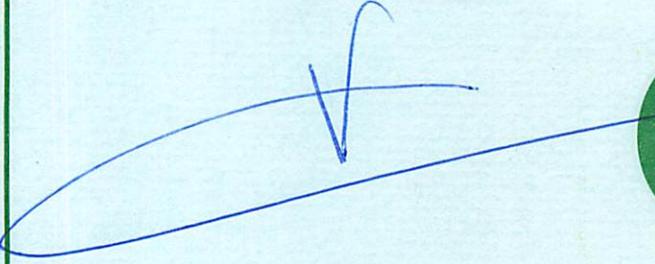
**EN FOI DE QUOI, NOUS, CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT DE LA
COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST,**

AVONS SIGNE LE PRESENT ACTE ADDITIONNEL

FAIT A ABUJA, LE 17 FEVRIER 2012

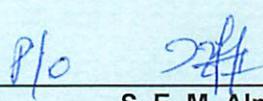
**EN UN SEUL EXEMPLAIRE ORIGINAL, EN FRANÇAIS, EN ANGLAIS
ET EN PORTUGAIS, LES TROIS (3) TEXTES FAISANT EGALEMENT FOI**



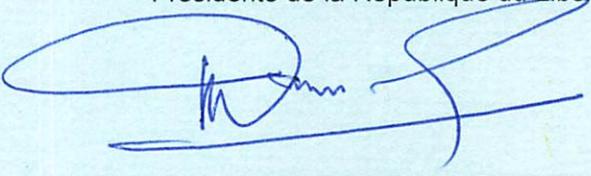

S. E. M. Thomas Boni YAYI
Président de la République du Bénin

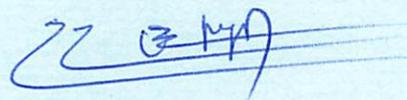
S.E. M. Jose Maria Pereira NEVES
Premier Ministre et Chef du Gouvernement
de la République du Cap Vert

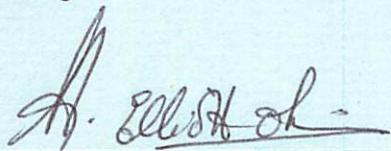

S. E. Abdou KOLLEY
Ministre de la Pêche, des Ressources
Hydrauliques et des Relations avec le Parlement
pour et au Nom du Président de la
République de la Gambie

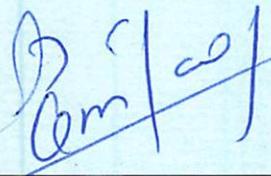

S. E. M. Alpha CONDE
Président de la République de Guinée

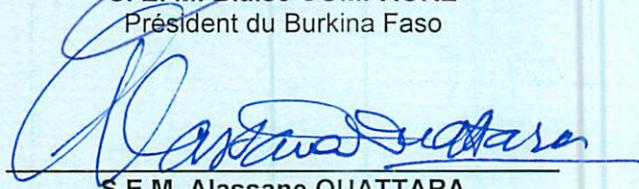

S. E. Mme Ellen JOHNSON-SIRLEAF
Présidente de la République du Liberia

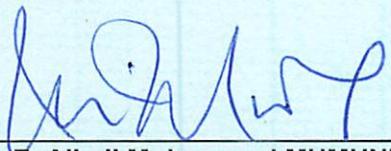

S. E. M. Issoufou MAHAMADOU
Président de la République du Niger

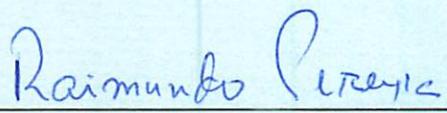

S. E. M. Mamadou NDIAYE
Ambassadeur, Directeur de Cabinet du Ministre
des Affaires Etrangères, pour et au nom du Président
de la République du Sénégal

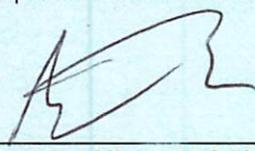

S. E. M. Elliott OHIN
Ministre d'Etat, Ministre des Affaires Etrangères
et de la Coopération, pour et au nom du
Président de la République Togolaise

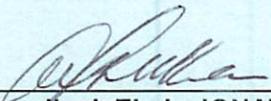

S. E. M. Blaise COMPAORE
Président du Burkina Faso

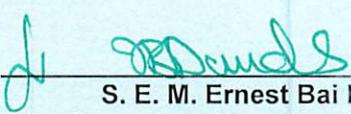

S.E.M. Alassane OUATTARA
Président de la République de Côte d'Ivoire


S. E. Alhaji Muhammad MUMUNI
Ministre des Affaires Etrangères et de l'Intégration
Régionale, pour et au nom du Président
de la République du Ghana


S. E. M. Raimundo PEREIRA
Président par Intérim de la
République de Guinée Bissau

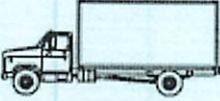
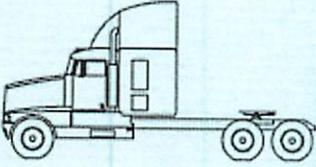
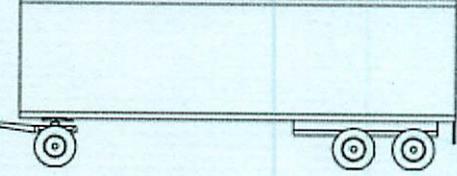
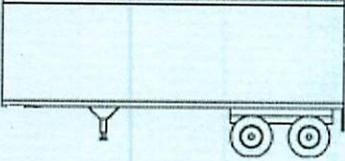

S. E. M. Badara Aliou MACALOU
Ministre de l'Intégration Africaine et des Maliens
de l'Extérieur, pour et au nom du Président
de la République du Mali


S. E. M. Goodluck Ebele JONATHAN, GCFR
Président de la République Fédérale du Nigeria
Président en exercice de la CEDEAO


S. E. M. Ernest Bai KOROMA
Président de la République de Sierra Leone

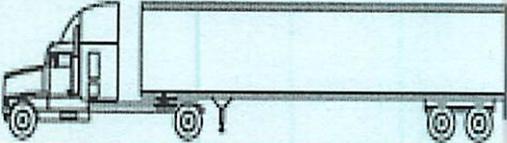
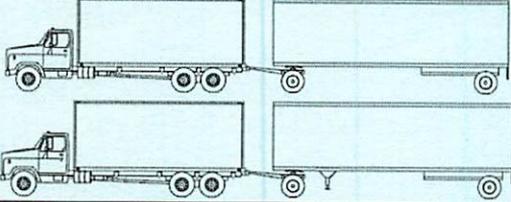
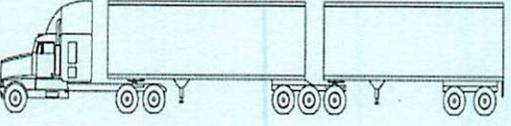
ANNEXE 1 : DEFINITIONS RELATIVES AUX DIMENSIONS, AU POIDS ET CHARGES DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

DEFINITIONS RELATIVES AUX TYPES DE VEHICULES

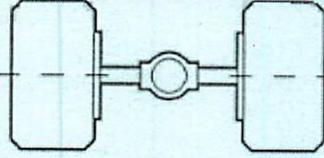
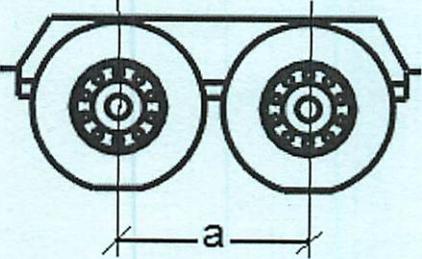
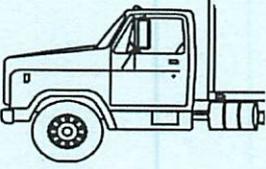
TERMES ET DEFINITIONS	SILHOUETTE
<p>Véhicule lourd / Véhicule de marchandise :</p> <p>Véhicule (ou ensemble de véhicules liés constituant une unité de trafic) dont le poids total roulant autorisé est supérieur à 3,5 tonnes</p>	
<p>Véhicule à moteur :</p> <p>Véhicule pourvu d'un moteur qui lui permet de s'auto-mouvoir</p>	
<p>Véhicule porteur :</p> <p>Véhicule à moteur muni d'une caisse ou d'un plateau inamovible destinée à recevoir les marchandises. Il porte sur son châssis toute sa charge.</p>	
<p>Tracteur routier :</p> <p>Véhicule motorisé (non porteur) comportant une sellette d'attelage et des branchements électriques et pneumatiques servant à l'éclairage et au freinage d'une semi-remorque.</p>	
<p>Remorque :</p> <p>Véhicule non motorisé destiné à être traîné par un porteur remorqueur. La remorque peut également désigner le dernier véhicule d'un train routier</p>	
<p>Semi-remorque :</p> <p>Remorque sans essieu avant, dont la partie avant sans roues est destinée à être attelée à un véhicule à moteur au moyen d'un accouplement porteur (pivot) de manière telle qu'une partie de cette remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par le dit véhicule</p>	



[Handwritten signature]

<p>Véhicule articulé :</p> <p>Ensemble composé d'un tracteur et d'une semi-remorque</p>	
<p>Train routier :</p> <p>Ensemble constitué d'un véhicule à moteur porteur auquel est attelée une remorque ou une semi-remorque dont l'avant repose sur un avant-train.</p>	
<p>Train double ou bi-train :</p> <p>Ensemble composé d'un véhicule articulé et d'une semi-remorque dont l'avant repose soit sur un avant-train, soit sur le train roulant arrière coulissant de la première semi-remorque qui tient alors lieu d'avant-train</p>	

DEFINITIONS RELATIVES AUX TYPES D'ESSIEUX

TERMES ET DEFINITIONS	SILHOUETTE
<p>Essieu porteur :</p> <p>Axe (ou poutre d'essieu) d'un véhicule ayant des roues disposées symétriquement à ses extrémités et destiné à supporter une partie de la charge du véhicule</p>	
<p>Entraxe d'essieux :</p> <p>Distance séparant les axes des essieux reliés à la même suspension</p>	 <p style="text-align: center;">a : entraxe d'essieux</p>
<p>Essieu avant :</p> <p>Essieu monté à l'avant d'un véhicule</p>	

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

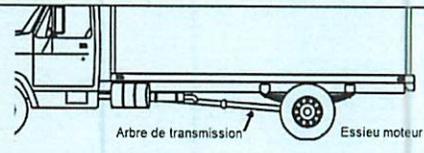
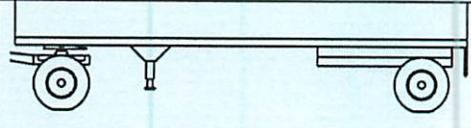
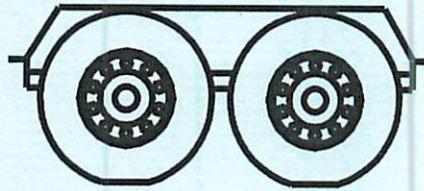
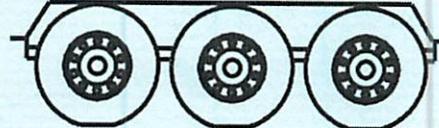
[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Essieu directeur : Essieu dont les roues sont reliées à la direction du véhicule		
Essieu moteur : Essieu qui reçoit le mouvement de la transmission le transmet aux roues		
Essieu simple (ou isolé) : Train de roues comportant un essieu porteur unique		
Essieu tandem : Train de roues comportant un ensemble de deux essieux porteurs fixés à la même suspension	Type 1 $a \leq 1m$	
	Type 2 $1m \leq a \leq 1,3m$	
	Type 3 $1,3m \leq a \leq 1,8m$	
	Type 4 $a \geq 1,8m$	
Essieu tridem : Train de roues comportant un ensemble de trois essieux porteurs de même entraxe et fixés à la même suspension	Type 1 $a \leq 1,3m$	
	Type 2 $1,3m \leq a \leq 1,4m$	
	Type 3 : roues jumelées ou pneumatiques 445/65R22.5	
Roues jumelées :	Roues montées par paire de chaque côté d'un essieu	

DEFINITIONS RELATIVES AUX DIMENSIONS

Dimensions hors tout :	Dimensions (longueur, largeur, hauteur) toutes saillies comprises, chargement et accessoires comprises
Gabarit :	Encombrement ou taille (longueur, largeur, hauteur) d'un ensemble de véhicules, chargement y compris

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Dimensions maximales autorisées :	Dimensions maximales permises pour un véhicule en circulation
--	---

DEFINITIONS RELATIVES AU POIDS DU VEHICULE

Charge à l'Essieu (CAE) :	Portion du poids du véhicule supportée par l'essieu
Charge Maximale Autorisée à l'Essieu (CMAE) :	Le maximum de charge réglementairement permis sur l'essieu d'un véhicule en circulation sur la voie publique
Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) :	Le poids total maximum réglementairement permis pour un véhicule chargé en circulation.
Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) :	Le poids total maximum réglementairement permis pour un ensemble de véhicules chargé en circulation

AUTRES DEFINITIONS

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/ transporteur	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 particulier d'une situation où le véhicule est prêté.
Chargeur	Personne physique ou morale (propriétaire ou représentant du propriétaire) destinataire ou expéditeur du chargement objet de l'opération de transport
Plate forme générateur de trafic	Plate formes portuaires, industrielles, minières, commerciales ou autres générant une production destinée au transport par véhicules lourds
Lettre de voiture	L'écrit qui constate le contrat de transport passé entre le chargeur et le transporteur, au sens de l'Acte Uniforme (sus visé) de l'OHADA, relatif aux contrats de transport de marchandises par route. Le chargeur est défini aussi comme l'expéditeur

[Signature]

150

[Signature]

[Signature]



[Signature] AK

[Signature]

[Signature]

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 contrôles juxtaposés à la frontière et considérée comme la porte commune d'entrée et de sortie terrestres des deux pays frontaliers
Poste de contrôles juxtaposés 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

[Signature]

5

[Signature]

[Signature]



[Signature]

AK

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

**ANNEXE 2 : NORMES DE GABARIT, DE POIDS ET DE CHARGE A L'ESSIEU DES
VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISE**

LIMITE DE GABARIT DES VEHICULES LOURDS DE TRANSPORT DE MARCHANDISE

DIMENSIONS	VEHICULE	MAXIMUM AUTORISEE
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	18,00 m
	Train double pour le 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



CHARGE MAXIMALE AUTORISEE A L'ESSIEU (CMAE)

TYPE D'ESSIEU		CMAE	Latitude de répartition ¹
Essieu simple avant		6 tonnes	9 tonnes
Essieu simple intermédiaire ou arrière	Roue unique	11,5 tonnes	11,5 tonnes
	Roues jumelées	12 tonnes	12 tonnes
Essieu double (tandem) intermédiaire ou arrière	Type 1	11,5 tonnes	11,5 tonnes
	Type 2	16 tonnes	16 tonnes
	Type 3	18 tonnes	18 tonnes
	Type 4	20 tonnes	23 tonnes
Essieu triple (tridem)	Type 1	21 tonnes	21 tonnes
	Type 2	25 tonnes	27 tonnes
	Type 3	31,5 tonnes	31,5 tonnes

Chargements des véhicules, une latitude de répartition des charges est tolérée suivant les valeurs indiquées.



[Handwritten signature]

Es

[Handwritten signature]

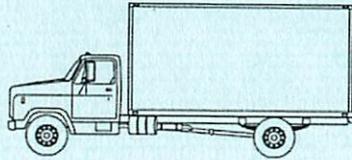
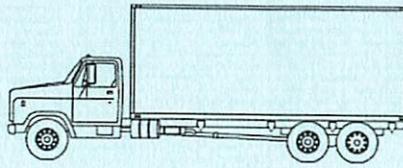
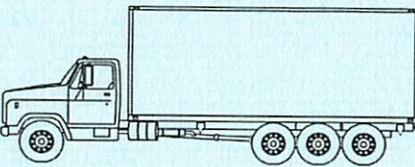
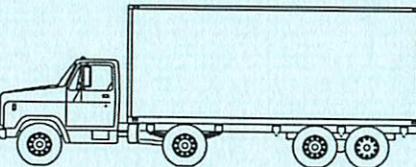
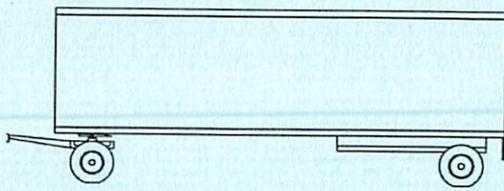
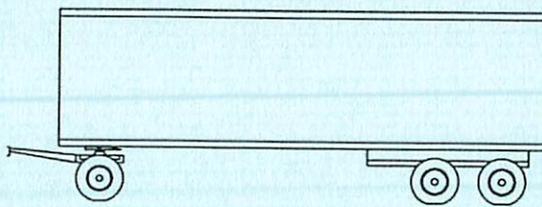
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

AK

[Handwritten signature]

POIDS TOTAL AUTORISÉ DE QUELQUES VÉHICULES COURANTS

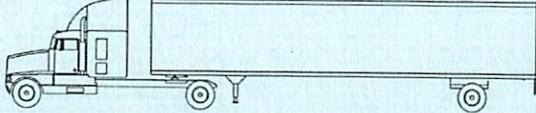
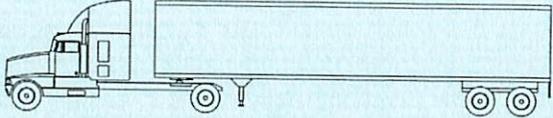
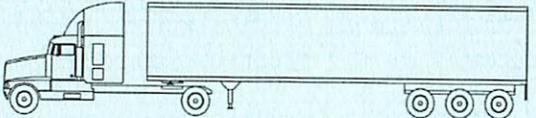
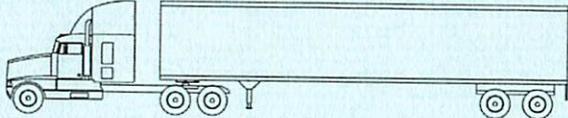
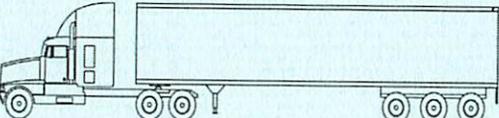
	VEHICULE	PTAC		VEHICULE	PTAC
1	Véhicule à moteur isolé à 2 essieux (9 ; 12) P11 	18 tonnes	2	Véhicule à moteur isolé à 3 essieux dont 1 tandem type 4 (9 ; 23t) P12 	26 tonnes
3	Véhicule à moteur isolé à 4 essieux dont 1 tridem type 2 (9 ; 27t), P13 	31 tonnes	3b	Véhicule à moteur isolé à 4 essieux dont 1 tandem type 2 (9 ; 12; 23) P112 	31 tonnes
4	Remorque à deux essieux (9 ; 12t) R11 	18 tonnes	5	Remorque à trois essieux dont 1 tandem (9 ; 23t) R12 	26 tonnes
	VEHICULE	PTRA		VEHICULE	PTRA



Handwritten signatures and initials in blue and red ink on the left margin.

Handwritten signatures and initials on the left margin, including a large signature at the top, a blue 'D' in the middle, and several other signatures at the bottom.



6	Véhicule articulé à 3 essieux simples (9 ; 12 ; 12t) T11S1 	30 tonnes	7	Véhicule articulé à 4 essieux avec un tandem type 4 (9 ; 12 ; 23t) T11S2 or (9 ; 23 ; 12), T12S1 	38 tonnes
8	Véhicule articulé à 5 essieux avec 1 tridem type 2 (9 ; 12 ; 27t), T11S3 	43 tonnes	9	Véhicule articulé à 5 essieux avec 2 tandems type 4 (9 ; 23 ; 23t) T12S2 	46 tonnes
10	Véhicule articulé à 6 essieux avec 1 tandem type 4 et un tridem type 2 (9 ; 23 ; 27) T12S3 	51 tonnes			

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

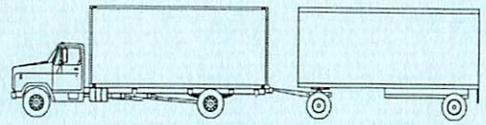
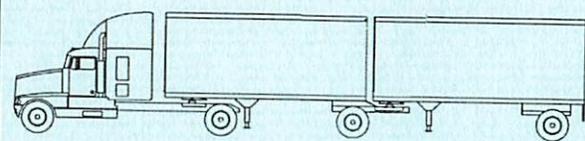
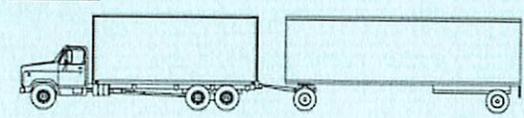
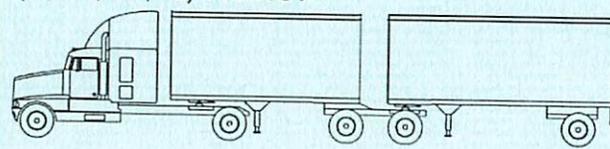
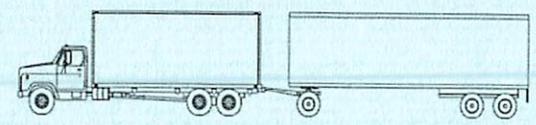
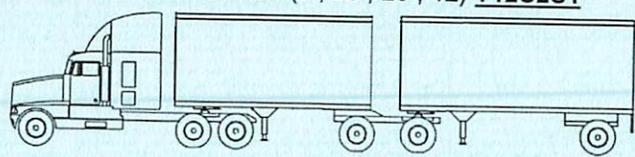


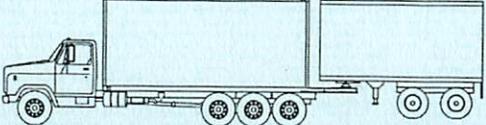
Handwritten signature

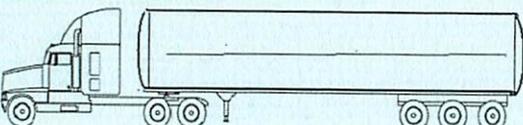
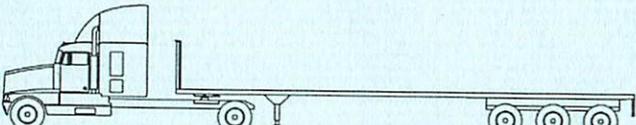
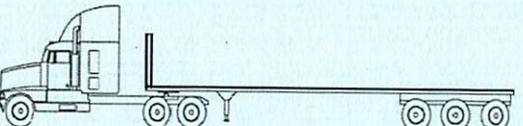
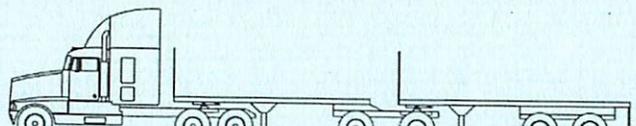
Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

	VEHICULE	PTRA		VEHICULE	PTRA
11	Train routier (porteur+remorque) à 4 essieux simples (9 ; 12 ; 12 ; 12) P11R11 	38tonnes	11b	Train double à 4 essieux simples (9 ; 12 ; 12 ; 12) T11S1S1 	38tonnes
12	Train routier (porteur+remorque) à 5 essieux (9 ; 20 ; 9 ; 12 ou 9 ; 12 ; 9 ; 20) P12R11 ou P11R12 	44tonnes	12b	Train double à 5 essieux (9+12+23+12) T11S2S1 ou (9 ; 23 ; 12 ; 12) T12S1S1 	44tonnes
12c	Train routier (porteur+remorque) à 6 essieux (9 ; 23 ; 9 ; 23) P12R12 	44tonnes	12d	Train double à 6 essieux (9 ; 23 ; 23 ; 12) T12S2S1 	44tonnes

13	Train routier (porteur+semi-remorque) à 6 essieux (9 ; 27 ; 23) P13S2 	51tonnes		
----	--	----------	--	--

	VEHICULE	PTRA		VEHICULE	PTRA
14	Véhicule articulé à 6 essieux pour TRANSPORT D'HYDROCARBURES (9 ; 23 ; 31,5) T12S3 	59tonnes *	15	Véhicule articulé à 5 essieux CONTAINER EN TRANSPORT COMBINE (9 ; 12 ; 31,5) T11S3 	46tonnes
16	Véhicule articulé à 6 essieux CONTAINER EN TRANSPORT COMBINE (9 ; 23 ; 31,5) T12S3 	56tonnes	17	Train double à 7essieux CONTAINER EN TRANSPORT COMBINE (9 ; 23 ; 23 ; 23) T12S2S2 	64tonnes



Handwritten signature

Handwritten mark

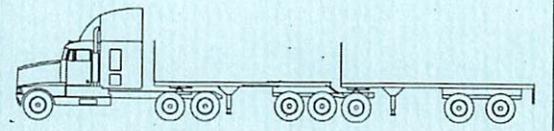
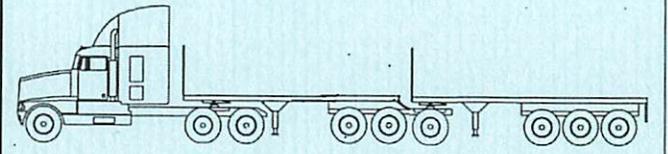
Handwritten mark



Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

18	Train double à 8 essieux CONTAINER EN TRANSPORT COMBINE (9 ; 23 ; 31,5 ; 23) T12S3S2 	75tonnes	19	Train double à 9 essieux CONTAINER EN TRANSPORT COMBINE (9 ; 23 ; 31,5 ; 31,5) T12S3S3 	80 tonnes
----	--	----------	----	---	-----------

**ANNEXE 3 : TABLEAU DES AMENDES ET AUTRES SANCTIONS APPLICABLES POUR
NON CONFORMITE AUX NORMES DE GABARIT ET DE CHARGES⁽⁰⁾**

REP	INFRACTIONS	SANCTIONS			REMARQUES
		AMENDES TRANSPORT NATIONAL	AMENDES TRANSPORT INTERNATIONAL	AUTRES SANCTIONS	
1	Défaut de plaques de tare et de dimension	200 \$ US			
2	Défaut d'attestation de conformité aux normes de charge et de gabarit	100 \$ US		Reconduite au poste de contrôle fixe le plus proche	Délivrance d'une attestation pour le reste du trajet
3	Dimensions hors gabarit dû au chargement	200 \$ US		Délestage	
4	Dimensions hors Gabarit dû aux caractéristiques techniques du véhicule	1000 \$ US		Transbordement et immobilisation du véhicule	
5	Dépassement du PTAC/PTRA (*)	40 \$ US /t	120 \$ US /t	Délestage	
6	Surcharge à l'essieu (*)	40 \$ US /t	120 \$ US /t	Réaménagement du chargement ou délestage	
7	Non-conformité aux normes de gabarit et de charge dans le cas du transport d'un produit dangereux	Double de l'amende fixée aux points 5 et 6		Reconduite au poste de chargement ou de déchargement le plus proche	
8	Refus délibéré de passer sur le pont bascule ou le pèse essieux	200 \$ US			



Handwritten signatures and initials in blue and red ink are present on the left side of the page, including a large signature at the bottom and several smaller ones above.

REP	INFRACTIONS	SANCTIONS			REMARQUES
		AMENDES TRANSPORT NATIONAL	AMENDES TRANSPORT INTERNATIONAL	AUTRES SANCTIONS	
9	Défaut d'équipement de contrôle (plateforme permettant trafic lourd)	100 000 \$ US			
10	Manquement à l'obligation de vérification des véhicules et d'empêchement de sortie (plateformes)	400 \$ US/ camion chargé			
11	Fraude avérée	600 \$ US			L'amende s'ajoute à celles fixées plus haut

(o): Les amendes seront adoptées et périodiquement mises à jour par règlement du Conseil des Ministres sur proposition de la réunion des ministres sectoriel chargé des services et infrastructures den Transport routier

(1): Taux de surcharges

(*) En cas de dépassement à la fois du CMAE et du PTAC/PRTV, l'amende la plus élevée est appliquée.



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]