

CADRE DE CONVERGENCE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT ROUTIER ET SA STRATÉGIE D'APPLICATION SOUS-RÉGIONALE EN AFRIQUE DE L'OUEST



Nations
Unies

CADRE DE CONVERGENCE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT ROUTIER ET SA STRATÉGIE D'APPLICATION SOUS-RÉGIONALE EN AFRIQUE DE L'OUEST



Nations
Unies

Geneva, 2023

© 2023, Nations Unies

Ce document est disponible en libre accès dans le cadre de la licence Creative Commons, créée pour les organisations intergouvernementales et disponible à <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>.

Les affirmations, les interprétations et les conclusions exprimées dans le présent document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues de l'Organisation des Nations Unies, de ses fonctionnaires ou de ses États Membres.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données de position qui y figurent n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

La photocopie et la reproduction d'extraits sont autorisées sous réserve de l'inclusion des références appropriées.

Le présent document n'a pas fait l'objet d'une relecture par les services d'édition.

Publication des Nations Unies publiée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

UNCTAD/ALDC/2022/7

eISBN: 978-92-1-002482-2

REMERCIEMENTS

Cette publication de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a été rédigée par Jean Acri, juriste, expert en facilitation des transports et du commerce sous la supervision de Stefano Inama, Conseiller Interrégional du Programme Consultatif régional, CNUCED, Division de l'Afrique, des pays moins avancés et des programmes spéciaux.

NOTE

Cette étude a été réalisée avant l'adhésion du Togo au projet « Facilitation du transit, du transport et du commerce en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation à la chaîne de valeur » en février 2023.

Au cours des études et activités d'assistance conduites par les partenaires techniques, et pendant un atelier de validation au Togo en avril 2023, il est ressorti que le cadre réglementaire du secteur routier au Togo s'inscrivait parfaitement dans les éléments de convergence applicables au Bénin, au Burkina Faso, et au Niger décrits et analysés dans cette étude. Néanmoins, une deuxième version de l'étude sera publiée par la suite incluant d'avantage le Togo et son cadre réglementaire dans la stratégie de convergence préconisée dans cette étude.

ACRONYMES

ANaTT	Agence Nationale des Transports Terrestres
ANISER	Agence Nigérienne de la Sécurité Routière
ARST	Autorité de Régulation du Secteur des Transports
CACR	Certificat d'Aptitude à la Conduite Routière
CBC	Conseil Burkinabè des Chargeurs
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CER	Communautés Économiques Régionales
CNCB	Conseil National des Chargeurs du Bénin
CNUCED	Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
CNUT	Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports Publics
EDIC	Étude Diagnostique sur l'Intégration du Commerce
FER	Fonds Entretien Routier
IRU	International Road Transport Union
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
ONASER	Office National De La Sécurité Routière
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	iii
Acronymes	iv
I. CONTEXTE ET APPROCHE.....	1
A. Cadre d'intervention	1
B. Les études existantes	1
C. Approche	1
II. LES RÉFÉRENCES INTERNATIONALES, SOUS-RÉGIONALES ET BILATÉRALES EN MATIÈRE D'ORGANISATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	2
A. Les références internationales.....	2
1. Résolution d'ensemble ONU	2
2. Guide pratique pour la réforme des services de transport de marchandises pour les praticiens et décideurs politiques (Road freight transport service reform, Guiding principles for Practitioners and policy makers) de la Banque mondiale et de l'IRU.....	4
B. Le cadre régional.....	5
1. La convention portant réglementation des transports routiers inter-États de la CEDEAO, signée à Cotonou le 29 mai 1982, (dite convention TIE) et son protocole additionnel	5
2. Protocole portant création d'une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers signé le 7 mai 1983 à Conakry et son protocole additionnel du 21 décembre 2001	6
C. Le cadre bilatéral.....	7
III. LES CRITÈRES DE CONVERGENCE RÉGLEMENTAIRE POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE, DES TRANSITS ET DES TRANSPORTS DANS LES TROIS PAYS PARTENAIRES	8
A. Le postulat	8
B. Les critères de convergence dans l'identification des professions du secteur, des types de transport et leur définition	9
1. Les activités et professions du secteur	9
2. Les types et catégories de transport routier.....	10
C. Les critères de convergence en matière de conditions d'accès aux professions.....	11
D. Les critères de convergence en matière d'incompatibilité entre professions	12
E. Les critères de convergence pour l'accès à la profession de conducteur routier de marchandises ou de personnes	12
F. Les critères de convergence en matière de conditions d'accès au marché.....	12

G.	<i>Les critères de convergence en matière de conditions d'exercice des professions et des conditions d'exploitation</i>	13
1.	Contrats et régimes de responsabilité des acteurs et contrats types	13
2.	Responsabilité pénale des donneurs d'ordre en cas de pratiques ou d'incitation au non-respect des réglementations de sécurité.....	14
3.	Principe de juste rémunération	14
4.	Calcul indicatif de coûts de revient	14
5.	Documents de transport	15
6.	Temps de conduite, de repos et des autres temps des conducteurs routiers professionnels.....	15
7.	Conclusion préliminaire	16
IV.	LE DIAGNOSTIC SECTORIEL DANS LES TROIS PAYS PARTENAIRES	17
A.	<i>Sur le plan de la gouvernance sectorielle</i>	17
B.	<i>Sur le plan de l'organisation du secteur</i>	17
C.	<i>Sur le plan de l'accès au marché</i>	18
D.	<i>Sur le plan des conditions d'exploitation</i>	18
E.	<i>Points spécifiques au transport routier de personnes</i>	19
F.	<i>Conclusion préliminaire</i>	19
V.	LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER AU BÉNIN, BURKINA FASO ET NIGER	20
VI.	LE CONTENU D'UNE RÉGLEMENTATION OPTIMALE CONVERGENTE DU TRANSPORT ROUTIER DANS LES TROIS PAYS	28
A.	<i>La définition des types d'activité et des professions du transport routier et de l'intermédiation</i>	28
1.	Les définitions des types et catégories de transport	28
2.	Les définitions des activités de la location et de l'intermédiation	29
3.	Les définitions des professions et activités	29
4.	Observations pour faciliter l'appropriation des concepts et définitions	31
B.	<i>La définition des conditions d'accès aux professions</i>	31
1.	Forme sociale des entreprises.....	31
2.	Condition d'établissement.....	32
3.	Condition de capacité financière de l'entreprise.....	32
4.	Condition d'honorabilité du dirigeant et du gestionnaire.....	33
5.	Condition de capacité professionnelle du dirigeant ou du gestionnaire	33

<i>C. Les règles d'incompatibilité entre professions</i>	35
<i>D. L'instauration d'un registre des professionnels du secteur et de règles de suspension ou radiation</i>	35
<i>E. L'accès à la profession de conducteur routier</i>	36
<i>F. Les conditions d'accès au marché</i>	37
<i>G. Les conditions d'exercice et d'exploitation</i>	38
1. Contrats, régimes de responsabilité	38
1. Les contrats types.....	38
1. Responsabilité pénale du donneur d'ordre	39
2. Principe de juste rémunération du transporteur	40
3. Calcul indicatif de coût de revient	41
4. Documents de transport	41
5. Temps de conduite, de repos et autres temps des conducteurs professionnels ...	42
<i>H. Les indispensables délais et mesures de transition à prévoir</i>	43
<i>I. Conclusion préliminaire</i>	43
VII. PASSER D'UN CADRE BILATÉRAL DU TRANSPORT ROUTIER À UN CADRE TRI OU QUADRILATÉRAL	44
VIII. LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES	45
<i>A. Le choix des instruments juridiques à utiliser dans chaque pays pour mettre en place cette convergence</i>	45
1. Le Bénin et le Burkina Faso.....	45
2. Le Niger	46
<i>B. La voie à suivre : approche stratégique de concertation pour la validation des critères de convergence</i>	46
Notes de fin	48

I. CONTEXTE ET APPROCHE

A. Cadre d'intervention

Cette étude a été réalisée dans le cadre du projet « Facilitation du transit, du transport et du commerce en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation à la chaîne de valeur »¹ mis en œuvre par la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) couvrant le Bénin, le Burkina Faso et le Niger, dans le but d'élaborer une stratégie sous-régionale pour la mise à jour et la mise en œuvre des conventions régionales sur le transport y compris les accords liés aux questions spécifiques sur le transit de marchandise. Ledit projet, a été conçu en réponse aux liens existant entre le transit, le transport et la facilitation des échanges de manière conjointe et pour faire face au coût élevé du transport des marchandises dans la sous-région.

B. Les études existantes

Cette étude capitalise sur le résultat des études du cadre réglementaire du transport routier réalisées au Bénin, au Burkina Faso et au Niger, à savoir :

- L'analyse de la législation du transport routier au Bénin et au Niger préparée dans le cadre du Programme pour la Facilitation des Échanges en Afrique de l'Ouest (FEAO)².
- L'analyse du cadre légal du transport routier au Burkina Faso réalisée dans le cadre du projet sous-régional de la CNUCED sur la facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaînes de valeur.

C. Approche

Sur la base des études nationales existantes sur la réglementation du transport routier au Bénin, au Burkina Faso et au Niger, cette étude propose un cadre de convergence réglementaire et une stratégie d'application sur la base du modèle du Niger (décret 2019-270) pour encadrer l'accès et l'exercice des professions du transport routier et l'intermédiation, y compris les conducteurs routiers professionnels.

Avec pour objectif la coordination sous-régionale pour la facilitation du commerce, du transit et du transport entre le Bénin, le Burkina Faso et le Niger sur les corridors qui les traversent, il est important de noter qu'un tel objectif ne peut être atteint sans une réelle convergence réglementaire qui permette aux acteurs du commerce et du transport des trois pays d'opérer dans des conditions harmonisées permettant la mise en œuvre de conditions de concurrence équitable.

En effet, l'intégration régionale dans le domaine des transports ne peut se réaliser sans des règles communes d'organisation des professions et de leurs conditions d'exploitation.

Toutefois, pour déterminer un cadre de convergence, il faut d'abord partir de la situation du secteur dans les trois pays, pour ensuite sur la base des instruments internationaux et des exemples de meilleures pratiques au niveau régional, recommander des critères de convergence et une stratégie pour leur mise en œuvre.

II. LES RÉFÉRENCES INTERNATIONALES, SOUS-RÉGIONALES ET BILATÉRALES EN MATIÈRE D'ORGANISATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

Il est important de situer les grandes références internationales et régionales en matière d'organisation et d'exercice des professions du secteur avant de proposer un cadre de convergence réglementaire du transport routier pour le Bénin, le Burkina Faso et le Niger.

A. Les références internationales

1. Résolution d'ensemble ONU

a. Objectifs et principes

La Résolution d'ensemble révisée de l'ONU sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4)³ a été adoptée en février 2004 par le Comité des Transports Intérieurs de la CEE/ONU pour le Conseil économique et social des Nations unies. Cette résolution a été publiée le 30 avril 2004 et son objectif est d'harmoniser le cadre légal des États pour faciliter le transport international routier.

Pour y parvenir, la résolution développe les principes de base à mettre en œuvre pour faciliter le transport international par route de marchandises et de personnes. Ces principes sont :

- **La non-discrimination** : il s'agit de développer le transport sur des bases équitables et non discriminatoires.
- **La réciprocité** : il s'agit de promouvoir le développement du transport sur des bases de réciprocité transparentes.
- **La reconnaissance mutuelle** : le transport ne peut se développer au niveau international qu'au bénéfice de la mise en œuvre du principe de reconnaissance mutuelle des entreprises, des conducteurs, des véhicules et des documents.
- **L'harmonisation des procédures et documents pour les passages frontières** afin de limiter le temps et les coûts de passage des frontières.
- **La sécurité routière et la facilitation des conditions de circulation**, sur des bases communes et transparentes.

La résolution fixe le principe que le transport international, pour se développer, doit être effectué de façon à :

- Ne pas compromettre l'ordre public, la sécurité, la santé ou la moralité des pays traversés
- Être conforme à la fois à la législation/réglementation des différents pays traversés et aux engagements internationaux applicables
- Respecter l'environnement

b. L'accès à la profession

La résolution stipule que les entreprises de transport qui souhaitent avoir accès au marché du transport international doivent d'abord démontrer et prouver :

- Leur honorabilité
- Leur capacité financière
- Leur capacité professionnelle

Si l'entreprise ne remplit plus les conditions d'accès, elle perd sa qualité de transporteur international et ne peut donc plus accéder au marché du transport routier international de marchandises et de personnes.

La condition d'honorabilité est justifiée si les dirigeants et gestionnaires :

- N'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, en particulier dans le domaine commercial
- N'ont pas été déclarés inaptes à l'exercice de la profession de transporteur
- N'ont pas été condamnés pour des infractions graves :
 - au droit du travail
 - à la législation du transport
 - aux règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs
 - à la législation relative à la circulation routière
 - à la la sécurité des véhicules
 - à la protection de l'environnement

La condition de capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise.

La capacité financière est évaluée par l'autorité compétence en prenant en compte :

- Les comptes annuels
- Le cas échéant les fonds disponibles, y compris les liquidités en banque
- Les possibilités de découvert et d'emprunt
- Les avoirs, y compris les biens qui peuvent servir de garantie pour l'entreprise
- Les frais y compris le prix d'achat ou le premier versement pour l'achat des véhicules, des locaux, des installations et du matériel
- Le fonds de roulement

La capacité professionnelle des dirigeants et des gestionnaires consiste à posséder des connaissances suffisantes pour exercer de façon convenable et viable la profession, et en particulier dans les domaines suivants :

- La gestion commerciale et financière de l'entreprise
- Normes et exploitation technique
- Sécurité routière
- Accès à la profession et au marché
- Eléments de droit commercial

- Éléments de droit social et du travail
- Éléments de droit civil
- Éléments de droit fiscal

La capacité professionnelle est constatée par un examen écrit obligatoire qui peut être complété par un examen oral.

c. L'accès au marché

Le marché est accessible au transport public (pour compte d'autrui) et au transport privé (pour compte propre) qui sont clairement définis.

La libéralisation de l'accès au marché du transport routier international est recommandée. Toutefois si des mécanismes d'autorisation sont mis en place, ils doivent :

- Ne pas être discriminatoire ni contingenté
- Offrir la possibilité de transport triangulaire
- Prévoir une interdiction de principe du cabotage

d. Conclusion

La résolution part du principe que le transport international routier de marchandises et de personnes ne peut se développer que dans un cadre harmonisé en particulier en matière d'accès à la profession et en matière d'accès au marché.

Les États sont encouragés à adopter des réglementations nationales qui mettent en œuvre ces principes **tant pour l'organisation de leur transport intérieur que pour le transport international**.

En effet, il n'y a aucun exemple au monde de pays qui a développé son secteur du transport international de façon isolée, le secteur du transport international est toujours une extension dans chaque pays de son secteur du transport intérieur.

Dès lors, dans la perspective d'une convergence réglementaire, les principes de la résolution d'ensemble doivent être pris en compte, tout en les adaptant au contexte des pays partenaires et au contexte sous-régional.

2. Guide pratique pour la réforme des services de transport de marchandises pour les praticiens et décideurs politiques (Road freight transport service reform, Guiding principles for Practitioners and policy makers) de la Banque mondiale et de l'IRU

Face aux besoins de réforme du secteur des transports routiers sur tous les continents, le guide "Road freight transport service reform, Guiding principles for Practitioners and policy makers"⁴ réalisé par la Banque mondiale et l'International Road Transport Union (IRU) propose des meilleures pratiques à suivre à l'aide d'exemples concrets pour réformer le secteur des transports routiers de marchandises et de personnes dans toutes ses composantes.

Ce guide qui offre une vision globale et intégrée des besoins de réforme du secteur identifie d'abord les domaines sur lesquels la réforme sectorielle doit se concentrer :

- Accès à la profession et les conditions à remplir
- Accès au marché du transport intérieur et du transport international
- Les conducteurs routiers professionnels

- Les véhicules

Pour chacun de ces domaines, le guide donne le cadre de référence international, et les recommandations à suivre pour moderniser le secteur tout en citant des exemples précis de mise en œuvre réussie sur tous les continents.

Le guide insiste sur la nécessité de partir d'un diagnostic précis, pour proposer des solutions et pour développer un cadre de concertation qui facilite la formulation des conditions de la réforme et l'appropriation des solutions proposées par tous les acteurs. Ainsi, ce guide peut servir de référence pour la conduite des réformes et leur contenu.

B. Le cadre régional

1. La convention portant réglementation des transports routiers inter-États de la CEDEAO, signée à Cotonou le 29 mai 1982, (dite convention TIE) et son protocole additionnel

La Convention portant réglementation des transports routiers inter-États de la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)⁵, signée à Cotonou le 29 mai 1982 a été complétée par un protocole additionnel ACT/SP.17/02/12⁶ 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 États membres de la CEDEAO.

La Convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles doivent s'effectuer les transports routiers entre les États membres de la CEDEAO.

Elle s'applique :

- Aux transports routiers de passagers et de marchandises,
- Effectués entre un ou plusieurs points déterminés des territoires des États membres,
- Au moyen de véhicules routiers ou de conteneurs chargés sur de tels véhicules,
- Sur des axes routiers inter-États parfaitement définis.

La Convention :

- Définit les axes routiers reconnus dans la Communauté,
- Fixe les poids et dimensions des véhicules routiers (ces dispositions ont fait l'objet de l'acte additionnel mentionné ci-dessus),
- Détermine les conditions d'immatriculation des véhicules et des visites techniques,
- Fixe les conditions de réalisation des transports inter-États :
 - Les véhicules doivent être immatriculés dans un État membre pour pouvoir circuler entre un ou plusieurs points déterminés des territoires des autres États membres sur les axes définis à l'article 3
 - Ils ne peuvent charger dans un État que pour un ou plusieurs autres États membres
 - Ils doivent se conformer aux règlements des bureaux de fret (disposition obsolète)
 - Ils doivent se soumettre aux prescriptions réglementaires lors du franchissement des cordons douaniers de chaque État membre
 - Le transport mixte ou transport simultané de passagers et de marchandises dans un même véhicule est interdit

- Les véhicules effectuant les transports inter-États doivent être munis d'une carte bilingue (langue officielle du pays d'immatriculation et l'une des langues de travail de la CEDEAO) de transport inter-État, de couleur grise pour les transports publics de voyageurs, de couleur verte pour les transports publics de marchandises. La carte est valable un an et comporte pour chaque véhicule la définition exacte des trajets autorisés et le cachet des États concernés par ce trajet.
- Le mode de délivrance des cartes de transport est défini par des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États concernés. Ces accords fixent en particulier les quotas de transports en déterminant le nombre et la catégorie de véhicules autorisés à circuler dans le ou les autres États
- Chaque transport doit être accompagné d'une lettre de voiture (sans en fixer pourtant de modèle)
- Les transporteurs doivent disposer d'une couverture d'assurance valable dans l'ensemble de États membres
- La convention prévoit aussi un système de sanction en cas d'infraction à ses dispositions

L'acte additionnel aligne les poids et dimensions de véhicules sur ceux définis par l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) dans le Règlement 14⁷.

Ces instruments ne traitent pas directement de l'accès à la profession, mais fixent quelques lignes à respecter en matière de conditions d'accès au marché du transport inter-États.

2. Protocole portant création d'une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers signé le 7 mai 1983 à Conakry et son protocole additionnel du 21 décembre 2001

Le protocole A/P1/5/82⁸ signé le 7 mai 1983 à Conakry, établit une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers. Il est amendé par le Protocole additionnel A/SP.2/12/01 du 21 Décembre 2001⁹.

Le système de la carte brune CEDEAO est assez semblable au système de la carte verte européenne ou de la carte jaune d'Afrique de l'Est.

La carte brune CEDEAO est émise par un Bureau National créé par chaque signataire du Protocole. Elle est délivrée aux automobilistes par l'entremise des assureurs auprès desquels ils ont souscrit une police d'assurance responsabilité civile pour circuler dans leur propre pays.

Chaque Bureau National assume également pour le compte des assureurs qui en sont membres, d'une part le règlement des sinistres causés à l'étranger par les titulaires des cartes qu'il a émises, d'autre part la gestion des sinistres causés dans le pays par les titulaires des cartes émises par les Bureaux Nationaux des autres signataires du Protocole. Il prend éventuellement en charge le règlement des sinistres à titre de caution solidaire.

Le système est coordonné et contrôlé dans son fonctionnement juridique, administratif et financier par un Conseil des Bureaux qui regroupe obligatoirement tous les Bureaux Nationaux des signataires du Protocole.

Il fixe les conditions de responsabilité des participants au système, il décrit les caractéristiques de la carte brune et les modalités de fonctionnement du système et de ses organes de gestion. Il propose un modèle d'accord inter-Bureau Nationaux pour assurer la bonne coordination du système et la reconnaissance mutuelle.

Une meilleure mise en œuvre de ce dispositif dans les pays partenaires doit faire partie de la réflexion globale de convergence, car le mécanisme d'assurance de circulation contribue à l'harmonisation des conditions d'exploitation.

C. Le cadre bilatéral

Le cadre sous-régional est supposé être complété par des accords bilatéraux de transport.

Dans le contexte bilatéral, on notera que le **Bénin et le Niger** sont liés par divers accords de transport routier, en particulier celui du 10 octobre 1977¹⁰. Dans ce cadre, un mémorandum d'entente a été signé par les deux pays le 31 mai 2016. Ce Mémorandum crée un Comité Paritaire de Répartition du Fret sur le corridor Bénin-Niger, on y retrouve logiquement pour le Bénin la participation de représentant de l'Agence Nationale des Transports Terrestres (ANaTT) et du Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB) ainsi que des représentants des transporteurs des deux pays.

Le Burkina Faso a signé les accords bilatéraux suivants :

- Togo : Accord de coopération en matière de transport et de transit signé le 8 octobre 2019
- Bénin : Accord de coopération en matière de transport et de transit signé le 22 décembre 2017
- Côte d'Ivoire : Protocole d'accord et de coopération en matière de transport routier révisé et signé le 12 mai 2016

On notera que l'accord bilatéral de transport Burkina Faso - Niger est très ancien et date des années 60, une tentative de modernisation a été faite mais n'a pas abouti.

Le Niger a signé bon nombre d'accords bilatéraux de transport routier :

- Accord de Transport entre le Niger et le Gouvernement Militaire Fédéral de la République Fédérale du Nigeria 18 juillet 1990
- Accord entre le Niger et le Gouvernement de la République Algérienne du 16 mars 1998
- Protocole d'Accord de Transports Routiers Niger – Bénin du 13 octobre 1977
- Protocole d'Accord de Transports Routiers Niger – Ghana du 9 juin 1976 complété en 1978
- Protocole d'Accord de Transports Routiers Niger – Mali du 31 octobre 1990
- Protocole d'Accord de Transports Routiers Niger – Togo du 18 février 1975

L'ensemble de ces accords bilatéraux sont anciens, souvent antérieurs mêmes aux instruments régionaux adoptés au niveau de la CEDEAO et de l'UEMOA sans avoir fait l'objet d'adaptation, ils sont largement obsolètes.

Sur le plan de l'accès à la profession, ils sont généralement silencieux, cependant sur le plan de l'accès au marché du transport inter-États, ils établissent des systèmes de quotas, pour le trafic en transit par les ports (règle des 2/3 et 1/3) et pour les trafics purement bilatéraux (50/50 %).

Cependant, il est reconnu tant par les pays de l'intérieur, que par les pays côtiers que ces accords bilatéraux ne sont pas mis en œuvre correctement et ne sont donc pas respectés. De plus, ils ne traitent pas des questions de transport triangulaire.

III. LES CRITÈRES DE CONVERGENCE RÉGLEMENTAIRE POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE, DES TRANSITS ET DES TRANSPORTS DANS LES TROIS PAYS PARTENAIRES

A. *Le postulat*

Sur la base des références internationales, pour permettre une convergence réglementaires entre le Bénin, le Burkina Faso et le Niger (les trois pays partenaires du projet de la CNUCED sur la facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaînes de valeur¹¹) et jeter les bases d'une réforme du secteur des transports routiers qui contribuent à une meilleure efficacité du commerce, des transits et des transport, il est nécessaire de concentrer les efforts sur des domaines structurants communs, qui doivent conduire à une harmonisation des conditions de transport et à une réelle amélioration des services tout en contribuant à une rationalisation des coûts logistiques globaux.

Dans le secteur des transports, et en particulier des transports routiers, l'amélioration des services sur des axes inter-États impliquant par définition plusieurs pays, ne peut se faire que par un alignement des conditions réglementaires encadrant le secteur et déterminant les conditions d'exploitation.

En effet, sur un secteur où la libéralisation des services est annoncée dans le cadre de l'Accord portant création de la Zone de Libre-Échange Continentale Africaine adopté le 21 mars 2018¹² et entré en vigueur le 30 mars 2019, il est indispensable de définir des critères de convergence pour créer dans chaque État partenaire une réglementation des transports routiers qui soit harmonisée pour que les acteurs du secteur puissent évoluer dans des conditions favorables et convergentes pour garantir des niveaux de qualité des services de transport équivalents.

Ainsi, pour créer un tel environnement, il est recommandé que les trois pays adoptent une vision commune afin de permettre l'élaboration de réglementations nationales convergentes qui garantissent aux opérateurs du secteur des conditions d'exploitations comparables.

Pour que des opérateurs de différents pays puissent opérer dans un environnement comparable et se trouver dans des conditions de concurrence comparables, il faut qu'ils disposent de niveaux de compétences et d'accès à la profession équivalents, et qu'ensuite ils opèrent dans des conditions d'exploitation favorables et harmonisées.

Pour y parvenir, il convient de travailler sur plusieurs axes complémentaires et interdépendants qui touchent d'une part aux conditions d'accès aux différentes professions, et ensuite aux conditions d'exercice de celles-ci, y compris les conditions d'accès aux différents marchés et les conditions d'exploitation.

Si ces conditions réglementaires sont harmonisées, la fourniture de services de transport de qualité sera facilitée, elle-même contribuant à une amélioration des transits et du commerce.

B. Les critères de convergence dans l'identification des professions du secteur, des types de transport et leur définition

Toute organisation concertée du secteur des transports routiers passe d'abord par une définition commune des différentes professions et activités du secteur, et ensuite par une définition commune des types ou catégories de transport routier.

1. Les activités et professions du secteur

Pour assurer une convergence réglementaire, il est nécessaire de s'accorder sur les différentes professions et activités du secteur et leurs définitions.

Objectif : organiser la terminologie de façon telle que chaque État utilise les mêmes références ce qui facilite ensuite l'encadrement des transports inter-États sur la base d'une véritable et équitable reconnaissance mutuelle.

Cet effort d'harmonisation doit identifier et définir les professions et activités suivantes :

- Transporteur de marchandises ou de personnes
- Loueur de véhicules commerciaux avec ou sans conducteur
- Commissionnaire de transport
- Courtier de fret
- Dirigeant de l'entreprise
- Gestionnaire de l'activité au sein de l'entreprise
- Conducteur routier professionnel
- Apprentis et assistants conducteurs
- Donneur d'ordre (activité et non profession)

À cette liste principale peuvent aussi être ajoutées, si besoin, la profession de convoyeur de véhicules et celle de groupeur et dégroupier.

La définition commune de ces professions est indispensable pour ensuite organiser le cadre des transports bilatéraux ou multilatéraux.

Sont inclus dans la liste, les professions de loueur de véhicules commerciaux et de commissionnaires de transport et de courtier de fret, car ne concentrer la réglementation que sur le transporteur laisse libre cours au contournement de la réglementation au bénéfice du vide juridique ainsi créé.

Note :

Le vocable « transitaire » n'a pas sa place dans une réglementation du transport routier, car la profession de « transitaire » n'existe pas. En effet, ceux qui se proclament transitaires, en réalité exercent plusieurs professions, chacune régie par une réglementation propre et un régime de responsabilité spécifique.

En pratique on observe que le « transitaire » en fait exerce :

- Soit une activité de déclarant en douane pour le compte de ses clients, dans ce cas il exerce la profession de commissionnaire agréé en douane et est donc régi par le code des douanes qui fixe les conditions de son agrément et son régime de responsabilité.
- Soit une activité de commissionnaire de transport lorsqu'il organise le transport des marchandises de ses clients, ou de courtier de fret lorsqu'il met en rapport une demande et une offre de transport, dans ce cas, cette activité est régie par la réglementation du transport pour l'accès et les conditions de responsabilité de ces professions.

De même le terme « locataire » n'est pas inclus dans la liste, car être « locataire » est un état et non une profession, en effet le locataire de véhicules commerciaux avec ou sans conducteur prend en location auprès d'un loueur un véhicule qu'il va exploiter pour des opérations de transport public ou privé de marchandises ou de personnes. En fait, le locataire est un transporteur public ou privé de marchandises ou de personnes.

2. Les types et catégories de transport routier

Si la définition des activités et professions est nécessaire, il est aussi utile d'harmoniser les définitions des types et catégories de transports, et en particulier :

- Transport public ou pour compte d'autrui de marchandises ou de personnes
- Transport privé ou pour compte propre de marchandises ou de personnes
- Transport intérieur et inter-États
- Transport urbain, interurbain
- Transport mixte
- Cabotage
- Transport exceptionnel ou hors gabarit
- Transport en citerne
- Transport de matières dangereuses
- Transport sous températures dirigées

Objectif : structurer le secteur sur des bases similaires en vue d'une future intégration régionale.

La définition concertée de ces principaux types de transport favorise l'organisation du cadre bilatéral ou trilatéral des transports entre des pays partenaires.

C. Les critères de convergence en matière de conditions d'accès aux professions

Dès lors que les définitions des acteurs et des types d'activités sont alignées, il est indispensable d'uniformiser dans les différentes législations nationales les conditions d'accès aux professions qui deviennent de fait des professions réglementées.

Note :

Il convient d'insister sur la nécessité de bien distinguer entre les conditions d'accès aux professions et les conditions d'accès au marché.

Conditions d'accès aux professions : il s'agit de définir des critères qui, s'ils sont remplis, donnent accès à la profession. Ce qui confère à l'acteur concerné la reconnaissance de sa qualité de professionnel.

Conditions d'accès au marché : une fois le professionnel reconnu, il s'agit de définir les conditions d'accès au marché en question, notamment au travers d'un système de titres d'exploitation des véhicules.

Objectif général : réserver l'accès à la profession à des entreprises formelles, durables et respectueuses de la réglementation, dirigées par des dirigeants ou gestionnaires honorables et compétents pour permettre le développement de ce secteur clé.

Ainsi, pour ce qui concerne les conditions d'accès aux professions, il convient de converger dans la catégorisation des critères à remplir :

- **Constitution en société commerciale ou non**
Objectif : formaliser le secteur et par l'imposition du statut de société commerciale même unipersonnelle, supprimer les distorsions de concurrence au regard des régimes fiscaux forfaitaires des personnes physiques.
- **Établissement dans le pays d'exploitation ou dans un pays de la CEDEAO accordant la réciprocité**
Objectif : complément à la condition de constitution en société commerciale pour éviter la concurrence sauvage.
- **Condition de capacité financière de l'entreprise**
Objectif : structurer le secteur avec des entreprises fiables et capables de durabilité.
- **Condition d'honorabilité professionnelle du dirigeant ou gestionnaire**
Objectif : réserver la direction des entreprises du secteur à des professionnels honorables.
- **Condition de capacité professionnelle du dirigeant ou gestionnaire**
Objectif : disposer de dirigeants formés capables de développer le secteur.

La satisfaction de ces critères donne accès à la ou aux professions concernées et se manifeste en principe par l'inscription du professionnel au registre des professionnels du transport routier et de l'intermédiation.

D. Les critères de convergence en matière d'incompatibilité entre professions

Afin d'éviter la cartellisation du secteur par une poignée d'acteurs, en particulier les acteurs portuaires et maritimes, il est nécessaire de définir une liste commune des professions qui sont incompatibles entre elles au sein d'une même entreprise ou structure.

Objectif : organiser le secteur sur des bases claires et non équivoques pour empêcher la cartellisation du fret.

E. Les critères de convergence pour l'accès à la profession de conducteur routier de marchandises ou de personnes

Sur la base des prescriptions de l'UEMOA, il conviendrait d'avoir une convergence de vue et de réglementation dans le domaine des conditions d'accès à la profession de conducteur routier.

Objectif : disposer de conducteurs professionnels formés pour améliorer les services de transport et leur fiabilité.

En effet, si le permis de conduire des catégories « véhicules lourds » est un prérequis absolu, il doit être reconnu que le permis de conduire ne donne pas une qualification professionnelle, car le conducteur professionnel ne fait pas que conduire, son métier est bien plus large et engageant au-delà de la simple conduite.

C'est pourquoi, il devrait être envisagé, en plus du permis de conduire, une formation complémentaire initiale et périodique obligatoire sur tout ce qu'un conducteur professionnel est amené à réaliser en plus de la conduite (surveillance du chargement, équilibre des charges, gestion des prises en charge et livraisons, arrimage et calage, gestion des litiges et incidents en cours de transport...).

Comme pour les gestionnaires et dirigeants, une convergence sur ce cursus est indispensable pour permettre une opérationnalisation harmonisée des transports routiers entre les pays partenaires.

F. Les critères de convergence en matière de conditions d'accès au marché

Si en général, pour les professions de commissionnaires de transport et de courtiers de fret, et pour la location de véhicules commerciaux avec ou sans conducteurs, l'accès à la profession entraîne de fait et de droit accès au marché de la commission de transport ou du courtage, il en est tout autrement du transport routier et de la location.

Objectif : structurer le secteur sur des bases claires et assurer une bonne gouvernance de celui-ci.

En effet, pour le transport public et privé de marchandises et de personnes, il est d'usage de stipuler des conditions d'accès au marché par l'institution d'un régime d'autorisation de transport.

Dans un but d'harmonisation des conditions entre les pays partenaires, il est recommandé de s'orienter vers une approche commune de ce régime d'autorisation pour le transport intérieur de marchandises et de personnes.

La CEDEAO institue d'ailleurs par la convention de 1982 réglementant les transports routiers inter-États¹³, un régime d'autorisations pour le transport inter-États de marchandises (carte verte) et de personnes (carte grise).

G. Les critères de convergence en matière de conditions d'exercice des professions et des conditions d'exploitation

Si les conditions d'accès aux professions et les conditions de leurs exercices doivent faire partie d'une réflexion conjointe pour instaurer une convergence des réglementations, cet effort de convergence ne doit pas s'arrêter là.

Objectif global : donner au secteur un cadre réglementaire favorable pour restaurer sa rentabilité et améliorer les services de transport au meilleur coût.

En effet, une harmonisation des conditions d'exercices et d'exploitation est nécessaire tant en transport intérieur qu'en transport inter-États pour permettre une amélioration des conditions de transport et donc contribuer à l'amélioration des transits et du commerce.

Les efforts de convergence doivent se concentrer en particulier sur les domaines suivants :

1. Contrats et régimes de responsabilité des acteurs et contrats types

Il apparaît que le transport ne peut se développer sans un cadre contractuel clair et harmonisé.

Objectif : restaurer la transparence des relations contractuelles entre opérateurs du secteur et en simplifier la mise en œuvre.

En effet, les opérateurs, qu'ils agissent en trafic intérieur ou inter-États, doivent opérer sur des bases communes quant à leur régime de responsabilité, car cela simplifie la gestion contractuelle et aussi les mécanismes d'assurance.

Si en transport routier de marchandises, l'Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires (OHADA) a adopté un Acte uniforme sur le contrat de transport de marchandises par route en mars 2003¹⁴, cet acte ne traite pas de l'ensemble des domaines normalement inclus dans un contrat de transport, il est donc nécessaire de le compléter par un dispositif national.

Pour ce qui concerne la location de véhicules commerciaux avec ou sans conducteur pour la réalisation de transports publics ou privés de marchandises, la commission de transport et le courtage de fret, il n'y a pas de référence spécifique. L'OHADA n'a développé qu'un Acte uniforme sur le droit commercial général qui donne quelques orientations sur la nature juridique du commissionnaire et du courtier, il ne traite pas de façon approfondie de la commission de transport et du courtage de fret. De même, la location ne fait pas l'objet d'une approche approfondie.

Il est donc nécessaire de prévoir une convergence dans la définition des cadres contractuels du transport routier de marchandises, de location, de commission et de courtage de fret.

Cependant, pour faciliter la passation des contrats, il pourrait être envisagé la définition de contrats types par profession, voire par spécialité, qui s'applique d'office aux contrats souscrits en l'absence de volonté écrite contraire des parties.

Une approche commune pourrait se manifester pour définir ces cadres généraux et les structures et contenus des contrats types.

2. Responsabilité pénale des donneurs d'ordre en cas de pratiques ou d'incitation au non-respect des réglementations de sécurité

Le développement d'un secteur des transports routiers efficace, suppose que tous les acteurs de la chaîne soient responsabilisés sur le plan pénal pour leurs actions ou comportements ayant un impact négatif sur la sécurité.

Objectif : responsabiliser les donneurs d'ordre pour contribuer à la rationalisation du secteur.

Ainsi une incrimination pénale directe et personnelle du donneur d'ordre pourrait être prévue pour sanctionner celui-ci en cas de comportement ou incitation au non-respect des règles de sécurité (chargement, dépassement des temps de conduites, non-respect des temps de repos, non-respect des règles de circulation).

Il est entendu que cette incrimination ne dispense pas le transporteur et le conducteur de leur propre responsabilité pénale.

Il ne doit pas s'agir d'introduire une coresponsabilité du donneur d'ordre qui suggère un partage de responsabilité avec le transporteur, mais bien une responsabilité personnelle du donneur d'ordre.

3. Principe de juste rémunération

L'Acte uniforme de l'OHADA établit de façon claire que le contrat de transport commence avec la mise à disposition du chargement sur le véhicule, et se termine avec la mise à disposition de la marchandise au lieu de livraison. Il ajoute que les temps d'attente au chargement, déchargement et en frontière, doivent être pris en compte.

Objectif : restaurer des conditions de rentabilité tout en contribuant à améliorer les conditions d'exploitation.

Or en l'état, la tarification à la tonne ou à la tonne-kilomètre ne prend pas en compte le critère essentiel qu'est le temps de mise à disposition du véhicule et de l'équipage. Or le temps de mise à disposition compte autant voire plus que le tonnage ou le kilométrage dans la rentabilité d'une opération.

C'est pourquoi, à l'instar de plusieurs pays de la sous-région, le principe de juste rémunération du transporteur doit être inclus de façon harmonisée dans les législations nationales. Ce principe doit prévoir que le prix de transport doit permettre la couverture complète des coûts de revient du transport donné et permettre de dégager une marge bénéficiaire raisonnable.

Il est évident qu'une introduction coordonnée de ce principe est indispensable à la création de conditions d'exploitation et de concurrence harmonisées.

4. Calcul indicatif de coûts de revient

Il s'en suit que face au manque de compétences de la plupart des professionnels du secteur dans le domaine du calcul du coût d'exploitation, et donc dans la détermination du prix de transport, la réglementation pourrait prévoir la possibilité pour l'État, de définir une méthode de calcul indicatif de coûts de revient par types de véhicules et d'exploitation, pour aider, les donneurs d'ordre et transporteur dans la définition de prix justes.

Objectif : donner des outils de transparence tant pour les transporteurs que pour leurs clients.

Dans la logique d'une approche de facilitation des transports dans et entre les trois pays partenaires, une approche commune est indispensable.

5. Documents de transport

Sur le plan opérationnel, un transport de marchandise par route doit toujours être accompagné d'un document de transport.

Objectif : donner aux acteurs et aux corps de contrôle un document de transport standard et transparent permettant de retracer le déroulement du transport.

L'Acte uniforme de l'OHADA sur le contrat de transport de marchandises par route apporte sur ce point des éléments essentiels souvent ignorés, à savoir :

- Le contrat de transport de marchandise par route est un contrat non écrit qui est fait du seul accord de volonté entre le donneur d'ordre et le transporteur sur le transport à réaliser et sur le prix.
- La lettre de voiture n'est pas le contrat, seulement le document qui permet le suivi de l'exécution du contrat de la prise en charge à la livraison.
- L'absence ou l'inexactitude, ou le caractère incomplet de la lettre de voiture n'affecte pas l'existence ni la validité du contrat.

Sur ces bases, des critères de convergence devraient permettre la définition d'un document de transport qui couvre de façon commune dans les trois pays, les transport public et privé de marchandises.

Cette mesure constituerait une grande simplification et permettrait aussi la reconnaissance mutuelle des documents de transports entre le Bénin, le Burkina Faso et le Niger.

6. Temps de conduite, de repos et des autres temps des conducteurs routiers professionnels

A la fois du point de vue de la sécurité routière que du point de vue des conditions de travail, et que du point de vue d'une équité des conditions de concurrence, entre opérateurs, et aussi entre le transport public et le transport privé, une réglementation des temps de conduite, de repos et autres temps des conducteurs routiers professionnels s'impose.

Objectif : assurer la santé au travail et renforcer la sécurité routière tout en contribuant à une harmonisation des conditions de concurrence.

Compte tenu des objectifs d'intégration économiques et des objectifs de facilitation des transports entre les trois pays, une telle réglementation devrait être conçue de façon consensuelle pour définir :

- Les temps de conduite (journaliers et hebdomadaires)
- Les pauses
- Les temps de repos (journaliers et hebdomadaires)
- Les méthodes d'enregistrement des différents temps
- Les moyens de contrôle

7. Conclusion préliminaire

Une approche de facilitation du commerce, des transits et des transports à l'échelle du Bénin, du Burkina Faso et du Niger, voire au-delà, doit passer par une vision commune des critères essentiels de convergence réglementaire pour apporter un environnement propice au développement de ce secteur clé du transport routier.

Pour permettre des recommandations d'actions de convergence, il convient d'abord de connaître la situation du secteur dans les trois pays, et d'apprécier ensuite les trois réglementations nationales pour ensuite proposer une approche de convergence qui soit réaliste et efficace au regard des objectifs poursuivis.

IV. LE DIAGNOSTIC SECTORIEL DANS LES TROIS PAYS PARTENAIRES

On ne peut aborder la question d'une convergence réglementaire sectorielle sur les points mentionnés ci-dessus, sans partir de la situation du secteur des transports routiers au Bénin, au Burkina Faso et au Niger. En effet, l'analyse de la réglementation sectorielle existante, et les orientations à promouvoir pour l'avenir doivent d'abord prendre en compte les atouts du secteur à valoriser et les obstacles auxquels il fait face. En effet, l'objectif est de jeter les bases harmonisées qui devraient permettre l'émergence dans les trois pays, d'un secteur des transports routiers qui produise des services de transport durable, de qualité, accessibles au plus grand nombre et au meilleur prix, et capable de contribuer aux objectifs de développement et d'intégration économique.

Si les trois pays et leurs services de transports routiers ont des caractéristiques propres et spécifiques, les analyses conduites révèlent cependant de nombreux points communs qu'il convient de prendre en compte dans la perspective d'une harmonisation réglementaire sectorielle.

A. Sur le plan de la gouvernance sectorielle

Dans les trois pays partenaires, sur le plan de la gouvernance on constate :

- Une absence de données fiables, exhaustives, et actualisées des transports routiers pour une planification efficiente et cohérente des actions de gouvernance,
- Un secteur encore peu organisé avec un faible niveau de qualification des acteurs et des règles d'accès parfois renforcées (au Niger) mais non mises en œuvre, ce qui entrave durablement la capacité du secteur à produire des services fiables et de qualité et empêche tout développement efficace,
- Une représentation professionnelle déficiente, avec, soit des organisations professionnelles disparates et concurrentes, soit des structures en apparence regroupées, mais qui en pratique et sur le terrain sont morcelées. Cela interdit une représentation unie de la profession d'une part, et prive l'État d'une structure de concertation sectorielle ayant une véritable représentativité,
- Une faible mise en œuvre des réglementations en vigueur et un faible degré de contrôle effectif de l'application de ces règles, avec de lourdes contributions cependant sur les opérateurs.

B. Sur le plan de l'organisation du secteur

Si le Bénin, le Burkina Faso et le Niger disposent de lois et règlements pour encadrer l'organisation du secteur des transports routiers, on constate que :

- Le poids de l'informel agissant sans statut, sans régime de responsabilité et ne fournissant aucune valeur ajoutée réelle est un facteur prépondérant de déstabilisation du secteur qui par contre-coup est perçu comme non fiable, non performant et délivrant des services de mauvaise qualité.
- Des critères d'accès à la profession peu ambitieux (sauf au Niger, mais la réglementation en la matière n'est pas encore mise en œuvre) et surtout peu adaptés aux enjeux et aux besoins.
- Du fait de l'absence de conditions d'accès dans le domaine de la justification d'une compétence professionnelle avérée tant pour les dirigeants et les gestionnaires d'entreprises que pour les conducteurs professionnels, on constate un sévère déficit de structures de formation pour les professionnels du secteur, et donc aussi un manque de formateurs qualifiés.

- Une fiscalité par la possibilité du forfait, incitant à l'informalité et engendrant des conditions de concurrence déloyale préjudiciable à l'ensemble du secteur.
- Une absence d'encadrement légal de l'accès et de l'exercice des professions de commissionnaires de transport et de courtier de fret qui sont laissés dans un vide juridique qui leur permet d'agir sans statut ni règle de responsabilité et de peser sur le secteur par une cartellisation du fret, et l'imposition de double commission perçues tant du donneur d'ordre que du transporteur sans être tenu par des obligations définies.

Cette situation pèse gravement sur la capacité du secteur à se développer.

C. Sur le plan de l'accès au marché

Si les règles d'accès aux professions sont quasi défailtantes, les règles d'accès au marché sont tout aussi défailtantes :

- Le règne de la culture du « cash », caractéristique de l'informalité du secteur favorise des pratiques anormales et non concurrentielles, qui sont-elles mêmes facteurs d'improductivité.
- Un fret distribué dans des conditions opaques et absence de lien direct entre le transporteur et le donneur d'ordre. On notera d'ailleurs que curieusement on parle de « distribution du fret » comme si le fret était "un gâteau qu'il faut partager", alors qu'on devrait parler de commercialisation non pas du fret, mais des services de transport.
- La part croissante du transport privé ou pour compte propre tant en trafic intérieur qu'inter-Etats de marchandises, réduit d'autant la part du transport public ou professionnel, réduisant de façon de plus en plus importante la part de marché du transport public.
- Le poids démesuré du secteur maritime dans l'organisation du transport routier, qui au bénéfice d'une absence d'encadrement des professions d'intermédiaires de transport, cartellise le fret dit sous connaissance direct, et qui en même temps exploitent des flottes, ce qui perturbe l'ensemble du marché, et en particulier le fret inter-Etats.
- Des accords bilatéraux obsolètes, avec des systèmes de répartition du fret par quotas, qui ne fonctionnent pas, et qui en tout cas font l'unanimité de tous les acteurs pour en constater l'implication et le non-respect effectif. On notera au surplus que ce système de quota est voué à disparaître avec l'avènement de la Zone de Libre échange Continentale Africaine.

Ces éléments pèsent lourd et expliquent en grande partie l'incapacité du secteur à rendre et produire des services de transports routiers efficaces.

D. Sur le plan des conditions d'exploitation

Les difficultés résultant des manques en matière d'accès et d'exercice des professions, et en matière d'accès au marché expliquent et aggravent les obstacles rencontrés sur le plan des conditions d'exploitation.

- Des conditions d'exploitation difficiles en raison d'une infrastructure parfois défailtante, mais aussi et surtout en raison de temps de procédures exagérément longs avant le chargement, en frontières et après le déchargement.
- Des pratiques de surcharge endémiques pour le transport de marchandises et la persistance de transports mixtes avec d'importants risques d'insécurité pour le transport de personnes, et une totale impunité des donneurs d'ordre qui sont les seuls à bénéficier de ces pratiques. On constate que la mise en œuvre du Règlement 14¹⁵ de l'UEMOA tarde alors que le code pénal de chaque pays permettrait déjà une incrimination des donneurs d'ordre pour divers chefs d'implication (complicité d'homicides ou de blessures involontaires en cas d'accident suite

à surcharge, délit de mise en danger de la vie d'autrui, et pour les corps de contrôle qui ne sanctionnent pas ces délit, délit de non-dénonciation de délit, complicités diverses).

- Une tarification à la tonne, ou à la tonne / kilomètre, directement incitative aux pratiques de surcharge, interdit toute rentabilité des entreprises de transport routier. En effet, le service de transport et son prix ne se résument pas à des tonnes transportées sur des kilomètres mais doivent aussi prendre en compte le temps de mise à disposition du véhicule et de l'équipage de bord, entre le chargement et le déchargement. La tarification actuelle, non seulement interdit toute rentabilité, mais par conséquent prive le secteur de toute capacité d'investissement productif, et donc toute capacité d'investissement durable pour un rajeunissement du parc qui de fait vieillit et devient moins productif et plus coûteux en termes d'exploitation.
- La désorganisation du secteur (accès et exercice), son absence endémique de rentabilité, ses conditions d'exploitation interdisant toute prévisibilité rendent quasiment impossible l'accès au crédit et au financement non seulement pour faciliter l'exploitation mais aussi et surtout pour le financement d'investissements productifs.
- Un parc automobile vétuste qui, contrairement à la littérature classique dans ce domaine, n'est pas une cause de la situation du secteur, mais une conséquence de l'absence de rentabilité et de la désorganisation sectorielle. Les transporteurs n'ont pas des vieux camions par goût mais par nécessité, pour rajeunir le parc il faut traiter les causes, l'absence de rentabilité et non le symptôme, les vieux véhicules. Il faut donc d'abord organiser le secteur et le remettre sur le chemin de la rentabilité, pour ensuite pouvoir aborder la question du rajeunissement du parc. Si le vieillissement du parc n'est pas la cause de la situation du secteur, il est toutefois un facteur aggravant qui entraîne un cercle vicieux qui tire le secteur vers la ruine.

Ces éléments doivent trouver écho dans le cadre d'une approche globale et concertée de modernisation du secteur.

E. Points spécifiques au transport routier de personnes

Si la plupart des points mentionnés ci-dessus sont applicables au transport de marchandises comme de personnes, ce dernier sous-secteur est aussi caractérisé par les éléments suivants :

- Déficience des services publics de transport en commun dans les grandes villes et en inter-Etats
- Absence d'infrastructures d'exploitations aménagées et viables (gares, arrêts et aires de stationnements sécurisés).

F. Conclusion préliminaire

Si ces points de diagnostic se retrouvent au Bénin, au Burkina Faso et au Niger, ils se déclinent toutefois de façon plus ou moins marquée entre les trois pays. Cependant, on ne peut imaginer de développement et de facilitation du commerce, des transits et des transports au niveau de ces trois pays sans tenir compte de ces facteurs clés dans la définition des orientations de convergence réglementaire pour garantir équité de concurrence et amélioration des services de transport au service d'un commerce dynamique dans un contexte d'intégration régionale croissante.

V. LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER AU BÉNIN, BURKINA FASO ET NIGER

Au regard des critères de convergences identifiés et du diagnostic sectoriel posé, il convient de rappeler les principales conclusions des analyses du cadre légal et réglementaire du transport routier dans les trois pays partenaires du projet.

Le tableau ci-dessous présente, thème par thème la situation de chaque réglementation nationale au regard des critères de convergences identifiés.

Bénin	Burkina Faso	Niger	Observations
<p>Les missions du Ministère des transports et celles de l'Agence Nationale des Transports Terrestres (ANaTT) sont claires.</p> <p>Dependant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les ressources de l'ANaTT : il faudrait par mesure réglementaire, clarifier la destination effective des ressources tirées des titres et documents délivrés, et supprimer le conflit d'intérêt identifié entre la perception des amendes et sa mission d'éradication des pratiques illicites. • Il conviendrait de réorienter les missions de l'ANaTT et du Ministère des infrastructures et des transports et de sa direction des transports de terrestre en matière de fixation et contrôle des tarifs de transport. Si dans le domaine du transport urbain, la fixation administrative des tarifs de transport public régulier de personnes est légitime, une telle approche va à l'encontre des principes de liberté du commerce et d'entreprise. Il serait utile de substituer cette approche par une approche de fixation d'un principe légal de juste rémunération du transporteur et la possibilité pour l'Etat, en lien avec les professionnels, d'une méthode de calcul indicatif de coût de revient, comme cela existe en Côte d'Ivoire, en Guinée, au Niger et au Togo. 	<p>Gouvernance sectorielle</p> <p>Les textes et le contexte de gouvernance du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes n'appellent pas de recommandations particulières.</p> <p>Dependant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il conviendrait de revoir les missions du Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC), à la fois à la lumière de la mise en œuvre de Comité National de Facilitation des Echanges, mais aussi à la lumière des résultats atteints qui ne sont pas, selon les acteurs, à la hauteur des perceptions financières collectées. • De même, certaines missions de l'Office National de Sécurité Routière (ONASER) dans le domaine de la fluidité n'ont rien à voir avec les missions d'une agence de mise en œuvre de la sécurité routière et devraient donc être revues. 	<p>Les missions du Ministère des transports et celles de l'Autorité de Régulation du Secteur des Transports (ARST) sont claires.</p> <p>Dependant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les missions du Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transport (CNUt) sont de plus en plus insolites au regard des évolutions économique et de la globalisation. De plus, son financement semble lui faire bénéficier de ressources qui vont bien au-delà des besoins issus de ses missions statutaires. • Le mécanisme de financement des différentes structures, ministère, Autorité de Régulation du Secteur des Transports (ARST), Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports Publics (CNUt), mais aussi l'Agence Nigérienne de la Sécurité Routière (ANISER), Fonds Entretien Routier (FER) et autres, sont essentiellement constitués de recettes perçues sur le seul transport routier en grande partie, ce qui engendre un « surpâturage » sur un secteur déjà frappé par une absence de rentabilité. Les conclusions de l'analyse de la fiscalité et parafiscalité pesant sur le transport routier de marchandises et de personnes de l'Assistance Technique de l'UE au Ministère des transports proposant un cadre de financement plus cohérent fondé sur les missions et services rendus devraient être mises en œuvre. 	

Bénin	Burkina Faso	Niger	Observations
<p>Dans une telle approche, l'Etat, par la loi fixe le principe légal, et l'ANaTT est chargée de réaliser avec les professionnels une méthodologie de calcul du coût de revient des véhicules, par type de silhouette, âge, type d'exploitation (urbain, interurbain, inter-Etats), et spécialité.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Clarifier les pouvoirs de contrôles et de sanctions de l'Agence, du ministère et des autres structures de contrôle ainsi que la destination des amendes et pénalités imposées. • Revoir la terminologie des titres et documents de transport afin de se conformer aux standards internationaux. • La représentation des syndicats de transporteurs routiers de marchandises et de personnes devrait faire l'objet d'une attention particulière dans les structures et processus de concertation. 			

Bénin	Burkina Faso	Niger	Observations
<p>Il apparaît clairement que la réglementation du transport routier et de ses professions auxiliaires est obsolète et confuse.</p> <p>Afin de remédier à cette situation, il serait nécessaire d'entreprendre une réforme du secteur du transport routier sur la base des éléments et standards internationalement reconnus tels qu'ils ressortent de la Résolution d'ensemble des Nations Unies de 2004 sur la facilitation des transports routiers internationaux et sur les modalités de conduite d'une telle réforme telles qu'elles sont exprimées dans le guide de la réforme du secteur des transports publié par la Banque Mondiale en 2017 : "Road Freight Transport Services Reform, Guiding Principles for Practitioners and Policy Makers".</p> <p>Cette démarche devrait :</p> <p>Définir les professions et activités concernées, à savoir</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le transport public de marchandises et de personnes, • Le transport privé de marchandises et de personnes, • La location de véhicules commerciaux destinés au transport public ou privé de marchandises et de personnes, • La commission de transport, • Le courtage de fret. 	<p>Les conditions d'accès aux professions</p> <p>La réglementation en place constitue un progrès par rapport à la législation antérieure, cependant elle est confuse et incomplète.</p> <p>Il est donc recommandé de définir un cadre nouveau (loi, complétée par des décrets et arrêtés d'application) pour redéfinir les éléments suivants :</p>	<p>Le Décret 2019-270 est très largement en avance pour ce qui concerne la définition des professions et la définition des critères d'accès aux différentes professions.</p> <p>Dependant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les textes d'application, pourtant élaborés dans le cadre d'une AT de l'Union Européenne, tardent à se concrétiser, or la mise en œuvre de la réforme dépend de la prise de ces Arrêtés • La responsabilité des donneurs d'ordre dans le décret laisse les chargeurs libres de poursuivre en toute impunité leurs pratiques de surcharges et autres incitations au non-respect des règles de sécurité. • L'adoption de dispositions transitoires est indispensable pour permettre une bonne conformité dans le temps des acteurs concernés (dirigeants, gestionnaires et conducteurs professionnels). • Enfin, le décret sur le transport d'hydrocarbures et de matières dangereuses devrait être revu à la lumière du décret 2019-270. 	<p>Il faut noter que des réformes reprenant ces principes recommandés sont en cours d'application en Côte d'Ivoire, en Guinée, et sur le point d'être adoptées au Togo.</p>

Bénin	Burkina Faso	Niger	Observations
<p>Pour chaque profession ou activité, déterminer les conditions d'accès à ces professions sur la base de critères internationalement reconnus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Établissement au Bénin en société commerciale même unipersonnelle, • Capacité financière des entreprises, • Capacité professionnelle des dirigeants et gestionnaires, • Honorabilité des dirigeants et gestionnaires. <p>La satisfaction de ces critères permet de reconnaître la qualité de professionnel et se matérialise par l'inscription au registre professionnels</p>	<p>Pour chaque profession ou activité, déterminer les conditions d'accès à ces professions sur la base de critères internationalement reconnus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Établissement au Burkina Faso en société commerciale même unipersonnelle, • Capacité financière des entreprises, • Capacité professionnelle des dirigeants et gestionnaires avec trois filières d'obtention : <ul style="list-style-type: none"> • Formation longue et examen • Reconnaissance de l'expérience professionnelle avec formation courte de mise à niveau • Equivalence de diplôme avec formation courte de mise à niveau • Honorabilité des dirigeants et gestionnaires. <p>La satisfaction de ces critères permet de reconnaître la qualité de professionnel et se matérialise par l'inscription au registre professionnels</p>		
Les conducteurs professionnels			
<p>Sur le plan du permis de conduire et de l'enseignement à la conduite, on notera de gros efforts pour rendre le permis de conduire plus efficace, dans l'encadrement des auto-écoles et des moniteurs, que sur le plan des examens et des inspecteurs.</p> <p>Cependant, le cadre actuel reste très général, et pour ce qui concerne l'enseignement à la conduite et le corps des inspecteurs, aucune formation spécifique n'est prévue pour la conduite des véhicules lourds, puisque tant pour les auto-écoles, que pour les moniteurs, que pour les inspecteurs, la condition est la détention du permis B.</p>	<p>Sur le plan du permis de conduire et de l'enseignement à la conduite, les textes en vigueur pourraient être enrichis de dispositions complémentaires dans les domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obligation pour les auto-écoles d'employer des formateurs expérimentés à la conduite des véhicules lourds et à la formation de cette conduite, avec par exemple l'obligation d'avoir une expérience dans la conduite de véhicules lourds • Mieux définir le cursus de formation et d'agrément des moniteurs d'auto-école • Définir un cadre pour les formateurs de formateurs 	<p>Sur le plan du permis de conduire et de l'enseignement à la conduite :</p> <p>L'ensemble du dispositif est obsolète, car depuis la loi portant nouveau code de la route, le dispositif réglementaire de mise en œuvre du nouveau code n'a pas encore été pris et demeure à l'étude au Ministère des Transports.</p>	<p>Des orientations similaires sont en place en Côte d'Ivoire et en Guinée.</p> <p>La réforme en cours au Togo va également dans cette direction.</p>

Bénin	Burkina Faso	Niger	Observations
<p>- Il serait donc utile de réviser ce cadre et prévoir des dispositions spéciales pour l'enseignement et le passage du permis de conduire des catégories relatives aux véhicules lourds.</p> <p>Pour les conducteurs routiers professionnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Introduire une formation supplémentaire au permis de conduire, pour acquérir la qualification requise d'un conducteur professionnel, en ligne avec les directives de l'UEMOA 	<ul style="list-style-type: none"> • Définir un cadre pour la qualification et la sélection des examinateurs du permis de conduire <p>Le tout en prenant soin d'inclure systématiquement des dispositions spécifiques relatives aux véhicules de transport de personnes et de marchandises.</p> <p>Pour les conducteurs routiers professionnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Introduire une formation supplémentaire au permis de conduire, pour acquérir la qualification requise d'un conducteur professionnel, en ligne avec les directives de l'UEMOA, dans les domaines de ses fonctions hors de la conduite (sécurité, gestion des prises en charge et livraisons, surveillance des opérations de chargement, calage, arrimage...) • Cette formation est une formation initiale complète et des formations périodiques obligatoires 	<p>Pour les conducteurs professionnels, le décret 2019-270 précise que le Permis de conduire est obligatoire, mais il instaure un Certificat d'Aptitude à la Conduite Routière Professionnelle sur la base d'une formation initiale obligatoire et ensuite d'une formation périodique de mise à niveau. Il prévoit également l'adoption d'une réglementation sur les temps de conduite et de repos.</p> <p>Cependant, les arrêtés d'application pour la mise en œuvre de ce dispositif d'accès et d'exercice de la profession de conducteur routier ne sont pas encore publiés.</p> <p>Pour ce qui concerne les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels, le décret 2019-270 prévoit une réglementation en la matière, cependant les textes d'application demeurent en attente.</p>	<p>Des orientations similaires sont en place en Côte d'Ivoire et en Guinée.</p>
<p>L'accès au marché et l'exercice des professions</p>			
<p>Pour ce qui concerne les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il serait nécessaire d'introduire une réglementation spécifique inspirée des références internationales, mais adaptés au contexte sous régional 	<p>Pour chaque profession, il serait nécessaire de déterminer les conditions d'accès au marché et d'exercice des activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définition des titres d'exploitation des véhicules (autorisations de transport), • Définition des engagements contractuels de chaque acteur et son régime de responsabilité en tenant compte du cadre OHADA, 	<p>Le décret 2019-270 fixe le cadre applicable de façon précise, cependant, les textes d'application ne sont pas encore pris.</p>	
<p>Pour chaque profession, il serait nécessaire de déterminer les conditions d'accès au marché et d'exercice des activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définition des titres d'exploitation des véhicules (autorisations de transport), 			

Bénin	Burkina Faso	Niger	Observations
<ul style="list-style-type: none"> • Définition des engagements contractuels de chaque acteur et son régime de responsabilité, • Définition du modèle de lettre de voiture et des documents de transport de personnes, • Introduction du principe de juste rémunération, interdiction d'une tarification à la T ou au Km, • Adoption de contrats types <p>Sur le plan du contrôle de la charge à l'essieu, le cadre institutionnel qui prévaut devrait être reformulé par Décret et Arrêtés d'application pour le mettre en conformité avec la directive 2009-11 de l'UEMOA sur l'harmonisation de la stratégie d'entretien routier en prévoyant la création :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'un Fonds d'Entretien Routier de 2eme génération, qui serait également la structure d'exploitation des péages et pesages, • D'une Agence Déléguée de Maîtrise d'Ouvrage de l'Entretien Routier • D'une cellule d'Audit courant de l'entretien routier <p>Les prérogatives et moyens du Ministère chargé des routes dans le domaine de la préparation de la programmation pluriannuelle des travaux d'entretien courant et périodique doivent être renforcées.</p> <p>Par ailleurs, une lutte efficace contre la surcharge passe par des sanctions pénales directes à l'encontre des donneurs d'ordre. Les textes relatifs à la préservation du patrimoine pourraient être ajustés en conséquence.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Définition du modèle de lettre de voiture et des documents de transport de personnes, • Introduction du principe de juste rémunération, interdiction d'une tarification à la T ou au Km, et possibilité de publication de calculs indicatifs de coûts de revient par type de véhicule et d'exploitation • Adoption de contrats types <p>Sur le plan de la lutte contre la surcharge, la pénalisation des donneurs d'ordre devrait être introduite</p>	<p>Sur le plan de la lutte contre la surcharge, les dispositions du décret 2019-270 devraient être revues pour briser l'impunité actuelle des donneurs d'ordre dans ce domaine</p>	<p>La réforme en cours au Togo va également dans cette direction.</p>

Il apparaît donc, que pour structurer une approche de convergence efficace, qui emprunte les principes aux standards internationaux mais les applique au contexte régional, la réglementation actuelle la plus proche du cadre proposé de convergence soit la réglementation du Niger au travers de son décret 2019-270.

En effet la structure, la logique et le contenu de ce décret montrent une parfaite prise en compte des éléments internationaux en termes d'organisation et de fonctionnement du secteur, mais les traduisent dans le contexte ouest africain et national.

Le contenu de ce texte peut donc être retenu comme élément de référence pour la déclinaison du contenu d'une réglementation optimale.

VI. LE CONTENU D'UNE RÉGLEMENTATION OPTIMALE CONVERGENTE DU TRANSPORT ROUTIER DANS LES TROIS PAYS

A. *La définition des types d'activité et des professions du transport routier et de l'intermédiation*

Le premier point d'attention dans une dynamique de convergence réglementaire, est celui des définitions.

En effet, afin d'assurer une compatibilité parfaite et permettre une réciprocité transparente dans les relations bilatérales ou multilatérales, il est indispensable d'assurer une convergence des définitions et concepts.

Dans cet exercice, il est nécessaire de se fonder sur les standards internationaux et bien entendu sur les meilleures pratiques régionales.

Ainsi, suite à l'analyse des législations/réglementations des trois pays, les définitions qui apparaissent les plus pertinentes au regard des standards internationaux appliqués aux spécificités sous-régionales, sont celles issues des premiers articles du décret 2019-270 du 24 mai 2019 du Niger, fixant les conditions d'accès aux professions et activités du transport routier et les conditions de leur exercice.

1. Les définitions des types et catégories de transport

Pour les types et catégories de transport, les propositions de définitions suivantes sont formulées :

- **Transport public ou pour compte d'autrui de marchandises ou de personnes** : activité consistant à transporter des marchandises appartenant à autrui ou des personnes d'un point de départ à un point de destination, avec des véhicules routiers, contre rémunération et à titre de profession, en conservant la maîtrise technique et commerciale de l'opération de transport.
- **Transport privé ou pour compte propre de marchandises ou de personnes** : activité consistant à transporter de façon occasionnelle et accessoire à l'activité principale et pour les besoins de l'entreprise son personnel ou des marchandises appartenant à l'entreprise avec un véhicule exploité de façon exclusive par celle-ci et conduit par un employé ou un préposé de l'entreprise.
- **Transport intérieur** : transport routier public ou privé de marchandises ou de personnes réalisé d'un point de départ à un point de destination situés sur le territoire national sans emprunter le territoire d'un pays tiers.
- **Transport inter-Etats** : transport public ou privé de marchandises ou de personnes réalisé d'un point de départ à un point de destination situés sur le territoire de deux états distincts.
- **Transport urbain** : transport routier public ou privé de marchandises ou de personnes réalisé entre deux points d'un périmètre urbain ou d'une agglomération.
- **Transport interurbain** : transport routier public ou privé de marchandises ou de personnes réalisé entre deux ou plusieurs périmètres urbains ou agglomérations.
- **Transport mixte** : transport public ou privé de marchandises ou de personnes dans un même véhicule

- **Cabotage** : transport intérieur réalisé par un transporteur d'un pays tiers
- **Transport exceptionnel ou hors gabarit** : transport (public ou privé) de marchandises effectué par des véhicules dont les poids en charge excèdent les poids autorisés par la réglementation ainsi que des véhicules hors gabarits. Est assimilé au transport exceptionnel la circulation des ensembles comprenant plusieurs remorques ou des ensembles composés d'un véhicule articulé et d'une remorque excédant les poids et dimensions autorisés.
- **Transport de matières dangereuses** : transport public ou privé de marchandises qui par sa composition ou son état présente un risque pour l'environnement, la sécurité ou l'intégrité des personnes ou des biens.

2. Les définitions des activités de la location et de l'intermédiation

Au-delà du transport proprement dit, les activités connexes qui contribuent à la réalisation de transport routiers de marchandises ou de personnes doivent aussi faire l'objet de définitions communes.

Ainsi, les définitions suivantes sont proposées :

- **Location de véhicules commerciaux destinés au transport public ou privé de marchandises ou de personnes** : activité consistant à mettre à disposition d'un locataire un véhicule commercial avec ou sans conducteur que le locataire exploite pour des activités de transport public ou privé.
- **Commission de transport** : activité exercée contre rémunération, consistant à organiser librement et à faire exécuter sous sa responsabilité et en son nom propre le déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre, selon le mode de transport et les moyens choisis par le commissionnaire de transport pour le compte d'un donneur d'ordre.
- **Courtage de fret** : activité consistant à mettre en rapport un détenteur de fret et un transporteur en vue de faciliter ou faire aboutir la conclusion entre eux d'un contrat de transport de marchandise par route.

3. Les définitions des professions et activités

D'une façon générale, il convient de distinguer dans les règles d'accès aux professions, la nature juridique de la structure qui accède à la profession pour l'exercer. Afin de bien faire la différence entre les personnes physiques qui exercent en elles-mêmes, et les entreprises, la définition suivante de l'entreprise est proposée :

- **Entreprise** : tout acteur économique constitué en société commerciale telle que prévue par la législation nationale en conformité avec l'acte Uniforme de l'OHADA relatif au droit des sociétés commerciales et du Groupement d'Intérêt Economique (GIE) signé à Cotonou le 17 avril 1997¹⁶, en particulier la société unipersonnelle, la société anonyme, la société à responsabilité limitée, la société coopérative et le GIE.

Pour ce qui concerne les professions, les définitions suivantes sont proposées :

- **Transporteur public routier de marchandises ou de personnes** : entreprise qui fait profession de déplacer des marchandises appartenant à autrui ou des personnes, contre rémunération, en conservant l'entière maîtrise technique et commerciale de l'opération, que le véhicule utilisé soit sa propriété ou qu'il soit pris en location avec ou sans conducteur ou pris en leasing.
- **Transporteur privé routier de marchandises ou de personnes** : personne physique ou morale qui transporte, de façon occasionnelle et accessoire à son activité principale, pour ses propres besoins, son personnel ou des marchandises qui lui appartiennent, à l'aide d'un véhicule exploité par lui-même et conduit par un employé ou un préposé de celle-ci.

- **Loueur de véhicules commerciaux avec ou sans conducteur** : entreprise qui met à disposition, contre rémunération, un/des véhicule(s) commercial (aux) avec ou sans conducteur, à un locataire qui les exploite pour la réalisation de transport (s) public (s) ou privé (s) de marchandises ou de personnes.
- **Commissionnaire de transport** : entreprise qui s'engage envers son client, moyennant rémunération nommée commission, à organiser librement et à faire exécuter sous sa responsabilité et en son nom propre, le déplacement d'une marchandise d'un lieu à un autre selon le mode et les moyens de son choix pour le compte du donneur d'ordre.
- **Courtier de fret** : entreprise qui met en rapport un détenteur de fret et un transporteur en vue de faciliter ou faire aboutir la conclusion entre eux d'un contrat de transport. Le mandat du courtier de fret peut être le détenteur de fret ou le transporteur et le cocontractant du mandat est dénommé le tiers contractant.
- **Conducteur routier professionnel** : toute personne qui pratique à titre de profession, la conduite d'un véhicule commercial affecté au transport public ou privé de marchandises ou de personnes.
- **Apprentis et assistants conducteurs** : toute personne qui accompagne à titre d'apprentissage ou d'assistance, un véhicule commercial affecté au transport public ou privé de marchandises ou de personnes et assure à ce titre toutes tâches que lui confie le conducteur professionnel.

Pour ce qui concerne les dirigeants d'entreprises du secteur, en particulier dans la perspective de l'introduction de conditions d'accès aux différentes professions (honorabilité et capacité professionnelle), il est impératif d'éviter toute ambiguïté ou vide juridique qui pourrait donner lieu à la pratique de prête-nom. C'est la raison pour laquelle, il est nécessaire de prévoir des définitions précises du dirigeant ou du gestionnaire.

Les définitions proposées ici, ne sont pas directement issues du décret 2019-270 du Niger, mais en sont inspirées fortement :

- **Dirigeant de l'entreprise** : mandataire social qui assure la direction effective et permanente de l'entreprise.
- **Gestionnaire de l'activité au sein de l'entreprise** : employé de l'entreprise, qui par délégation de pouvoir et de responsabilité du mandataire social, assure la direction effective et permanente de l'activité (et non de l'entreprise).

Pour ce qui concerne certaines activités du transport routier, les définitions suivantes sont proposées :

- **Donneur d'ordre** (activité et non profession) : toute personne physique ou morale agissant en qualité d'expéditeur, destinataire, affréteur, groupeur, mandataire ou autre, confiant à un transporteur routier l'exécution d'un transport de marchandises ou de personnes. Le donneur d'ordre est aussi toute personne physique ou morale ayant recours aux services d'un commissionnaire de transport pour l'organisation d'un transport de bout en bout d'un point de départ à un point de destination.
- **Locataire** : personne physique ou morale qui prend en location auprès d'un loueur de véhicules commerciaux, un ou plusieurs véhicules, pour une durée ou un ou plusieurs voyages déterminés, qu'elle exploite pour la réalisation de transports publics ou privés de marchandises ou de personnes.
- **Groupeur / dégroupéur** : entreprise qui se charge de regrouper des expéditions de faible importance provenant de plusieurs donneurs d'ordre, pour organiser leur envoi groupé en camion ou conteneur complet, et qui dégroupéur ensuite l'envoi pour assurer la mise à disposition des marchandises à plusieurs destinataires.

4. Observations pour faciliter l'appropriation des concepts et définitions

Tout effort d'intégration régionale ou sous-régionale et de développement des flux commerciaux entre pays partenaires ne peut aboutir sans que les conditions de concurrence soient harmonisées.

Or dans le secteur des transports, et des transports routiers en particulier, les conditions de concurrence dépendent en premier lieu de la définition commune des activités et professions.

Les définitions proposées, issues pour la plupart de la réglementation adoptée au Niger, présentent le double intérêt d'être parfaitement en ligne avec les principes internationaux, tout en étant adaptées au contexte ouest-africain.

Sur ces bases, il convient d'insister sur le fait que ces définitions vont ensuite orienter les axes stratégiques d'organisation du secteur.

C'est pourquoi, il est observé que dans les définitions proposées, celles relatives aux professions font explicitement référence à l'entreprise, et non aux personnes morales et physiques, car le parti a été pris de réserver l'accès aux professions à des sociétés commerciales même unipersonnelles, selon l'OHADA afin de remédier à l'un des obstacles principaux du secteur, à savoir son informalité.

Cependant ce postulat ne s'applique qu'aux professionnels du transport en tant que tel, mais pas aux commerçants et industriels qui ont par ailleurs des activités de transport privé ou pour compte propre. En effet, dans ce cas, le transport privé n'est pas une profession, mais une activité accessoire et occasionnelle d'une activité principale. Imposer ici la constitution en société commerciale n'aurait aucun sens.

B. La définition des conditions d'accès aux professions

L'observation et l'analyse des réglementations du transport routier de la sous-région révèlent dans de nombreux cas une confusion entre condition d'accès aux professions et conditions d'accès au marché, c'est le cas en particulier des réglementations du Bénin et du Burkina Faso.

Or la bonne organisation du secteur repose sur une claire distinction entre les deux concepts :

- **L'accès à une profession** se caractérise par un ensemble de règles et conditions à remplir pour obtenir la reconnaissance de la qualité de professionnel du secteur concerné.
- En l'occurrence, ici les conditions qui font de l'entreprise un transporteur ou un loueur, ou un commissionnaire de transport ou un courtier.
- **L'accès au marché** se caractérise par un ensemble de règles et conditions à remplir par des professionnels remplissant les conditions d'accès à leur profession pour pouvoir exercer celle-ci.

En l'espèce, une fois que l'entreprise est reconnue comme un professionnel qui remplit les conditions d'accès, il s'agit des conditions applicables pour avoir accès au marché et donc exercer cette profession.

Cette clarification faite, il s'agit dans cette section de décliner les caractéristiques de règles d'accès aux différentes professions.

1. Forme sociale des entreprises

Comme déjà mentionné, l'une des caractéristiques mortifères du secteur des transports routiers et de l'intermédiation est son informalité, c'est-à-dire le fait qu'elles sont exercées sans condition d'accès, mais surtout sans statut juridique d'exploitation clair.

Lorsque des professions aussi stratégiques et essentielles pour le développement économique et social et pour une bonne mobilité des personnes et des biens, sont exercées par des personnes

physiques, souvent même pas inscrites au registre du commerce, la durabilité et la prévisibilité qui sont indispensables au développement de ces secteurs font défaut.

En effet, une telle structuration du secteur est un handicap non seulement pour l'exploitation quotidienne, mais aussi et surtout pour permettre un accès raisonnable au crédit et au financement.

Ainsi, il est essentiel, comme l'a fait le Niger de réserver les professions de :

- Transporteur public de marchandises ou de personnes
- Loueur de véhicules commerciaux avec ou sans conducteur
- Commissionnaire de transport
- De courtier de fret

A des entreprises, c'est-à-dire des sociétés commerciales même unipersonnelles comme prévu et régulées par le droit OHADA des sociétés commerciales.

De plus, la constitution en société commerciale permet aussi une harmonisation des conditions fiscales entre opérateurs qui de fait deviennent soumis à une fiscalité harmonisée.

2. Condition d'établissement

Le second élément est tout aussi important que le premier. Pour pouvoir être transporteur, loueur, commissionnaire ou courtier de fret dans un pays donné, la société doit être établie dans ce pays, pour pouvoir y être inscrit au registre des professionnels du secteur.

Sans ce critère d'établissement, les acteurs des autres pays peuvent venir piller le marché local sans remplir aucune condition spécifique, ce qui serait une porte ouverte au contournement de la réglementation.

Note :

Cette disposition n'est pas contraire à la liberté d'établissement des personnes selon les règles CEDEAO. Elle n'est pas contraire non plus aux règles en matière de liberté du commerce qui permettent à tout investisseur de créer une entreprise dans le pays de son choix, cependant cette entreprise est établie selon le droit applicable dans son pays de création, ce qui est indépendant de la nationalité du fondateur.

Le décret 2019-270 du Niger peut servir de référence en la matière (article 13) en précisant cette notion d'établissement par les critères de stabilité et de permanence.

3. Condition de capacité financière de l'entreprise

Le diagnostic sectoriel et l'observation du secteur dans la sous-région démontre le faible degré de durabilité des entreprises qui naissent et disparaissent très vite, en raison d'une très faible capitalisation.

C'est pour remédier à cette situation, que la condition de capacité financière est un des éléments essentiels du dispositif d'accès aux professions du secteur.

Il ne s'agit pas ici de dupliquer la réglementation européenne qui serait inapplicable en l'espèce.

Cependant, la Côte d'Ivoire, la Guinée, le Niger ont adopté des conditions similaires qui permettent de s'assurer que l'entreprise dispose des moyens suffisants pour permettre son exploitation dans le long terme et se trouve aussi en situation de respect des obligations fiscales et sociales.

Les critères de base de la condition de capacité financière de l'entreprise sont :

- La tenue d'une comptabilité simple dans toutes ses composantes de base
- Une domiciliation bancaire de l'entreprise
- Une attestation de régularité fiscale et sociale (cotisations sociales)
- Une preuve d'exploitation d'au moins un véhicule pour les transporteurs publics.

En ce sens, le décret 2019-270 du Niger peut être une source d'inspiration utile (article 15).

4. Condition d'honorabilité du dirigeant et du gestionnaire

Il est évident que l'introduction de règles d'accès aux professions doit s'accompagner de règles relatives à l'honorabilité professionnelle des dirigeants et gestionnaires d'entreprises du secteur.

Toutefois, cette condition ne se limite pas aux seules règles applicables pour tout commerçant, à savoir ne pas être interdit d'exercer le commerce ou avoir été condamné à des peines infamantes.

En effet, compte tenu du fait que le transport routier s'exerce sur des infrastructures partagées avec d'autres usagers, le respect des réglementations de sécurité et des réglementations professionnelles doit aussi être pris en compte dans la définition des critères d'honorabilité professionnelle.

Ainsi il est d'usage dans la sous-région de retenir les éléments suivants :

- Infractions répétées aux réglementations de sécurité routière
- Infractions répétées aux règles en matière de poids et dimension et surcharges
- Infractions répétées en matière de véhicules (visites techniques et cartes grises)
- Infractions répétées en matière d'assurance obligatoires
- Infractions répétées aux règles sociales (sécurité sociales, temps de conduite et repos...)

Le décret 2019-270 du Niger peut ici aussi être une source d'inspiration utile, en le complétant cependant pour le préciser (article 17).

5. Condition de capacité professionnelle du dirigeant ou du gestionnaire

Il s'agit de répondre à un enjeu et un défi majeur du secteur qui aujourd'hui se caractérise par une insuffisance du niveau de formation des acteurs du secteur.

Ce déficit de compétence affecte la rentabilité des entreprises, mais aussi la capacité du secteur à définir ses prix, à défendre ses intérêts vis-à-vis des donneurs d'ordre et finalement d'être à la merci de ceux-ci sans capacité de réaction. C'est pourquoi, la condition de capacité professionnelle est une condition tout aussi essentielle et indispensable que les autres, mais aussi plus délicate à appréhender.

a) Qui doit justifier de la condition dans l'entreprise

Pour introduire cette condition de capacité professionnelle, la première question à résoudre est celle de qui dans l'entreprise doit remplir cette condition.

Si on s'en tient au représentant légal, on décourage des investisseurs qui ne sont pas du secteur et qui ne voient dans le transport ou l'intermédiation qu'une source de diversification de leurs activités autres. Si on impose cette condition à celui-ci, il risque soit de ne pas disposer des capacités spécifiques, soit de ne pas vouloir se former pour les remplir. On se trompe donc d'objectif.

En effet, la compétence en fait est une condition qui doit être imposée non au fondateur en tant que tel, mais à celui qui dirige effectivement l'activité.

Celui-ci est soit le dirigeant social, s'il est effectivement à la direction des opérations, soit un employé qui par délégation de pouvoir et de responsabilité dirige l'activité.

Toutefois, pour éviter la pratique des prête-noms, il faut encadrer cela pour que celui qui doit justifier de la condition de capacité professionnelle est celui qui dans l'entreprise a une activité de direction effective et permanente.

b) Comment justifier de la condition de capacité professionnelle

Sur la base des standards internationaux, la condition de capacité professionnelle se justifie de trois façons différentes :

- Le suivi d'une formation dans un centre homologué et le succès à un examen
- La justification d'une expérience professionnelle suffisante à la direction d'une activité donnée (transport, location, commission, courtage)
- La détention d'un diplôme considéré comme répondant aux critères de compétences pour la direction d'une entreprise du secteur.

En général, la justification de la condition par expérience professionnelle ou équivalence de diplôme est assortie de l'obligation de suivre une formation courte de mise à niveau.

Cette triple articulation est faite pour permettre d'intégrer le plus facilement possible les acteurs en exercice par la possibilité de reconnaissance d'une expérience professionnelle d'une durée suffisante.

En effet, l'objectif du dispositif n'est pas l'exclusion des acteurs, mais au contraire l'intégration d'un maximum d'acteurs, dans la mesure où cependant ils suivent une formation minimum de mise à niveau.

De façon classique, quelle que soit la voie de satisfaction de la condition, la condition se matérialise par l'obtention d'une Attestation de Capacité Professionnelle pour la direction d'une entreprise du secteur.

Cela suppose que la réglementation prévoit aussi :

- Les référentiels métiers
- Les référentiels de formation
- Les référentiels de certification
- Les programmes de formation (longues et de mise à niveau)
- Les conditions d'homologation des centres de formation

Une fois de plus, le décret 2019-270 du Niger (articles 18 à 20) peut servir de source d'inspiration.

On notera que la Guinée a adopté ces principes, le Togo est sur le point de les mettre en vigueur, et la Côte d'Ivoire s'en est également inspiré dans le cadre de sa loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 16 décembre 2014, toutefois, ces dispositions n'y sont toujours pas mises en œuvre.

C. Les règles d'incompatibilité entre professions

Face à la situation constatée de cartellisation du fret entre les mains soit des opérateurs maritimes, soit entre les mains d'intermédiaires sans statuts (les Coxers), toute tentative d'organisation de l'accès et de l'exercice des professions du transport routier et de l'intermédiation doit s'accompagner de règles qui interdisent, dans une même entreprise de plusieurs professions, ce qui reviendrait à concentrer en quelques mains seulement la quasi-totalité du fret disponible.

Ainsi de façon classique il n'est pas possible d'être en même temps :

- Transporteur public et transporteur privé
- Transporteur public et loueur
- Loueur et commissionnaire de transport ou courtier de fret
- Transporteur et commissionnaire de transport ou courtier de fret

Toutefois, pour ce qui concerne l'incompatibilité entre la profession de transporteur et celle de commissionnaire de transport ou de courtier de fret, l'incompatibilité doit être relativisée pour ne pas paralyser le secteur.

En effet, un transporteur routier qui manque momentanément de matériel roulant pour répondre à la demande d'un client, ou qui ne dispose pas d'un matériel spécifique pour servir un de ses clients, doit avoir la possibilité occasionnelle de pouvoir recourir à des confrères par sous-traitance. A cette fin, la réglementation peut prévoir une limitation de chiffre d'affaires (en pourcentage) en dessous de laquelle un transporteur public peut exercer la commission de transport ou le courtage de fret sans être lui-même commissionnaire ou courtier.

Là encore, le décret du Niger (article 9) est une source inspirante. On notera que la Côte d'Ivoire et la Guinée ont adopté une liste de professions incompatibles similaire, le Togo s'apprête à le faire.

D. L'instauration d'un registre des professionnels du secteur et de règles de suspension ou radiation

L'organisation du secteur par l'introduction de conditions d'accès aux différentes professions induit par conséquent la création d'un registre des professionnels du secteur dans lequel les principales données relatives à chaque entreprise du secteur sont répertoriées.

Un tel registre pour être utile, doit être créé par voie réglementaire en prévoyant :

- L'autorité administrative responsable, en général le Ministère des Transports
- Une structure en autant de section qu'il y a de professions ou activités
- Sa forme, physique et digitalisée,
- Les conditions de sa consultation
- Les informations qu'il contient pour chaque entreprise ou acteur (transport privé)
- Les modalités et procédures d'inscription et ses effets
- La matérialisation de l'inscription (certificat), son format, son coût...
- La durée de validation de l'inscription
- Les cas de suspension ou de radiation de l'inscription au registre
- Les liens à prévoir entre ce registre et d'autres sources d'information (fichier des conducteurs professionnels, fichier des attestations de capacité, autorisations de transport...)

Le décret 2019-270 du Niger donne des indications utiles des articles 6 à 9.

La Côte d'Ivoire dispose déjà d'un registre élaboré et informatisé, sans pour autant être complet au sens d'une réforme complète du secteur.

E. L'accès à la profession de conducteur routier

Pour créer des conditions favorables au développement harmonisé du secteur des transports routiers au niveau sous-régional, il est bien sûr indispensable d'organiser les acteurs du secteur, mais il est non moins indispensable de prendre aussi en compte les conducteurs professionnels. En effet, les conducteurs professionnels sont le maillon indispensable de l'amélioration des services de transport et de leur efficacité.

Or il est reconnu que les conducteurs routiers d'Afrique de l'Ouest souffrent d'un déficit de formation et de compétence qui contribue à affaiblir le secteur tout entier et à en compromettre le développement.

En effet, il est admis sur le plan international, et aussi au niveau de l'UEMOA, que le conducteur routier professionnel ne voit pas son intervention limitée à la seule conduite, mais qu'il est amené à réaliser de multiples tâches qui participent à l'opération de transport. Il en est ainsi des actions de suivi des opérations de chargement, de calage, d'arrimage, de gestion des documents de transports, de l'accomplissement de certains aspects de la procédure douanière...

Or ces activités ne sont pas enseignées dans le cadre du permis de conduire (permis poids lourd) et n'ont d'ailleurs pas à l'être dans ce cadre. Ce qui met en évidence le besoin de formation spécifique au-delà de la simple conduite.

D'où la nécessité de développer un cadre d'accès et d'exercice de la profession de conducteur routier (transport public et privé de marchandises et de personnes) qui repose sur les principes suivants :

- En plus du permis de conduire, pour devenir conducteur professionnel, il est requis de suivre une formation initiale spécifique dans un centre homologué de formation
- Cette formation est sanctionnée par un examen qui permet la délivrance d'un certificat d'aptitude à la conduite professionnelle et qui permet l'exercice de cette profession
- L'exercice de la profession est subordonné au suivi d'une formation périodique à intervalle régulier afin de rafraîchir les connaissances et les savoir faire
- Le programme de formation initiale et périodique est déterminé par voie réglementaire ainsi que les modalités d'homologation des centres
- Les auto-écoles peuvent obtenir une telle homologation si les conditions de celle-ci sont remplies

Là encore, le décret 2019-270 du Niger peut être une source d'inspiration (articles 31 à 35).

Il est noté que la Côte d'Ivoire et la Guinée ont déjà introduit un tel dispositif, le Togo est sur le point de le faire.

F. Les conditions d'accès au marché

Comme déjà mis en évidence, les conditions d'accès aux professions ne se confondent pas avec les conditions d'accès au marché.

Si pour les professions d'intermédiation, conditions d'accès aux professions et conditions d'accès au marché coïncident, il en est tout autrement du transport public et privé et de la location.

En effet, si la condition d'accès à la profession s'applique à l'entreprise, en transport et location, l'accès au marché est attaché aux véhicules. En effet, une fois le transporteur routier (public ou privé de marchandises ou de personnes) inscrit au registre des professionnels du secteur (accès à la profession), l'exploitation des véhicules est en général soumise à autorisation qui attestent pour chaque véhicule son droit d'être exploité pour telle ou telle activité.

Ainsi, une entreprise de transport public, un transporteur privé ou un loueur qui souhaite exploiter ses véhicules doit obtenir pour chacun une autorisation de transport ou de location.

Ces autorisations de transport sont des titres administratifs qui font le lien entre le véhicule et l'entreprise qui l'exploite. Elles ne doivent pas être contingentées.

Les autorisations sont l'objet d'une catégorisation qui doit correspondre aux différents types de transport, elles doivent permettre pour chaque catégorie de transport de distinguer le transport public et le transport privé ou pour compte propre.

En général il est prévu :

- Le transport public et le transport privé intérieur de marchandises générales
- Le transport public ou privé intérieur de marchandises dangereuses
- Le transport public ou privé intérieur de marchandises sous températures dirigées
- Le transport exceptionnel public ou privé intérieur
- Le transport privé intérieur de personnes
- Le transport public intérieur (ou interurbain) de personnes
- Le transport public urbain de personnes avec souvent une rubrique spéciale pour les taxis et moto et tricycles motorisés)

On rappellera qu'en transport inter-Etats, le régime des autorisations de transport de marchandises et de personnes est défini par la Convention de la CEDEAO réglementant les transports inter-Etats. Il s'agit des cartes vertes pour le transport de marchandises et des cartes grises pour le transport de personnes.

Outre les catégories d'autorisations de transport, la réglementation doit déterminer :

- La procédure de délivrance des autorisations et leur lien avec le registre
- Le format et le coût des autorisations de transport
- La durée de validité des autorisations
- Les modalités de suspension ou de retrait des autorisations

Les articles 36 à 40 du décret 2019-270 donnent une indication de rédaction.

G. Les conditions d'exercice et d'exploitation

Dans la perspective d'une modernisation harmonisée du secteur des transports routiers au niveau sous régional, une fois les conditions d'accès aux professions et au marché fixées, afin de remédier aux principaux obstacles qui entravent le développement du secteur, il est nécessaire de s'accorder sur les mesures à prendre pour améliorer les conditions d'exploitation et permettre à terme une restauration des conditions de rentabilité du secteur.

1. Contrats, régimes de responsabilité

L'un des obstacles identifiés, et qui va de pair avec l'informalité du secteur, est l'absence de transparence dans les relations contractuelles et l'immixtion dans le processus de passation des contrats d'intermédiaires sans statut ni cadre idéal précis fixant leurs conditions de responsabilité.

Si en principe, pour ce qui concerne le transport de marchandises, l'Acte Uniforme de l'OHADA de 2003, fixe les bases du régime juridique applicable aux contrats de transport de marchandises, aucun instrument juridique sous régional ne traite du transport de personnes par route.

Pour ce qui concerne la location, la commission de transport et le courtage de fret, l'OHADA donne un cadre très vague et général au travers de son Acte uniforme sur le droit commercial général qu'il faut cependant décliner afin de les adapter aux spécificités des contrats en question et de leur régime de responsabilité.

Afin de donner aux acteurs du secteur un cadre harmonisé qui les place sur un pied d'égalité quant à leurs obligations respectives et à leurs régimes de responsabilités, il est utile de s'accorder sur certains éléments de base qui permettent de caractériser le régime juridique de chaque type de contrat.

Ainsi, la réglementation peut :

- Reprendre la définition de chaque contrat (transport de marchandise, de personnes, location de véhicules commerciaux avec ou sans conducteur, commission de transport, courtage de fret).
- Définir la nature juridique de chaque contrat et le régime de responsabilité qui en découle en reprenant et déclinant les règles OHADA en la matière.
- Définir le mécanisme et les délais de constatation des pertes, avaries et retard, les formalités à remplir et les plafonds de responsabilité qui en découlent.
- Les voies de recours, les règles de prescription et mécanisme du contentieux.

Les articles 53 à 70 du décret 2019-270 du Niger sont en l'occurrence une source utile qui allie les principes de l'OHADA et les déclinent en détails pratiques et utiles à la relation contractuelle.

1. Les contrats types

Note :

Il doit être rappelé que le contrat de transport par route de marchandises ou de personnes, le contrat de location avec ou sans conducteur, le contrat de commission de transport et le contrat de courtage de fret sont des contrats consensuels, c'est-à-dire qu'ils sont parfaits dès que les parties ont trouvé un accord sur l'objet du contrat et son prix.

Ces contrats sont donc des contrats non écrits. Contrairement à ce que certaines législations nationales prescrivent, les documents de transport (lettre de voiture), ne sont jamais des contrats, mais seulement un document contradictoire qui matérialise certains éléments du contrat et qui sert de document de suivi de l'exécution du contrat.

Afin de faciliter la contractualisation des engagements réciproques entre donneurs d'ordre et professionnels du secteur, en respectant le caractère non écrit de ces contrats, tout en favorisant une parfaite transparence, à l'image de ce que les lois ivoiriennes et guinéennes, et le décret 2019-270 prévoient, il serait utile de convenir au niveau sous régional d'une approche similaire en envisageant dans les législations/réglementations nationales la possibilité pour les acteurs de recourir à des contrats types publiés par voie réglementaire.

En ce sens, l'article 53 du décret 2019-270 du Niger, donne un exemple de rédaction utile.

Ainsi, la réglementation peut prévoir l'adoption de contrats types qui s'appliqueront d'office à chaque contrat souscrit, sauf disposition écrite contraire des parties. Toutefois, il est évident que les parties au contrat qui stipulerait des dispositions différentes de celles du contrat type applicable, ne pourraient en tout état de cause intégrer des clauses qui seraient contraires au droit général applicable, et en particulier au droit OHADA (Actes uniformes sur le contrat de transport de marchandises par route et sur le droit commercial général).

Ainsi la rédaction convergente des contrats types suivants pourrait être envisagée :

- Transport de marchandises générales
- Transport de conteneur
- Transport de marchandises dangereuses en citerne
- Transport de marchandises sous températures dirigées
- Transport interurbain de personnes
- Location de véhicule commercial avec conducteur
- Location de véhicule commercial sans conducteur
- Commission de transport
- Courtage de fret

Pour des raisons pédagogiques qui faciliteront l'utilisation des contrats types, ceux-ci pourraient adopter une architecture qui suit la chronologie classique des étapes d'un contrat, à savoir :

- Phase précontractuelle (négociation, devoir d'information et détermination du prix)
- Phase de mise en œuvre du contrat :
 - o Phase préalable au début d'exécution du contrat
 - o Phase d'exécution et actions à prendre en cas d'incident
- Phase de fin d'exécution du contrat et constatation des dommages et retards et procédure de notification et de préservation des recours
- Principes de responsabilité et d'indemnisation
- Contentieux et prescription

1. Responsabilité pénale du donneur d'ordre

Si les pays de la sous-région disposent tous de dispositions du code pénal permettant la mise en cause des donneurs d'ordre en cas d'accident résultant de leurs actions ou instructions, leur caractère général ne facilite pas leur mise en œuvre.

Or en l'état du droit, si un accident de la circulation résulte directement ou indirectement d'une instruction ou d'un acte du donneur d'ordre à un transporteur routier ou commissionnaire de transport, le code pénal permet déjà l'incrimination du donneur d'ordre au travers des délits suivants :

- Homicide ou blessure involontaire,
- Complicité de ce délit

Par ailleurs, le délit de mise en danger de la vie d'autrui peut trouver vocation à s'appliquer au donneur d'ordre dans de nombreuses situations qui expose autrui à un danger imminent de blessure ou de mort. Ainsi les infractions de surcharge graves, les instructions de livraison qui induisent de fait un non-respect des obligations de sécurité (limitation de vitesse, temps de conduite et de repos...) devraient conduire à la poursuite systématique des donneurs d'ordre, car pour ce délit, il n'est pas nécessaire qu'il y ait un accident et une victime, la seule probabilité de blessures ou de mort suffit. Or, en matière de surcharge par exemple, la vie au moins du conducteur est exposée, sans parler de celle des autres usagers de la route.

Cependant, sans occulter la responsabilité propre du transporteur et celle du conducteur, on constate aujourd'hui qu'en cas de surcharge, en cas d'accident provoqué par un non-respect des règles de sécurité, seuls le transporteur et le conducteur sont l'objet de poursuites.

Pour remédier à cette situation, il serait utile que de façon coordonnée et harmonisée, les trois pays participants introduisent dans leur législation un délit propre au donneur d'ordre qui consisterait à le sanctionner automatiquement lorsqu'une action, une instruction ou un comportement compromettant la sécurité, à savoir en particulier des instructions ou comportement contraires au respect :

- Des règles de circulation (vitesse, interdiction de circuler)
- Des prescriptions en matière de poids, dimension, gabarit et charge à l'essieu
- Des règles en matière de temps de conduite, de repos et autres temps des conducteurs professionnels

Si le décret 2019-270 du Niger contient bien un article 47 ainsi libellé :

“ Il est interdit à toute personne, donneur d'ordres, expéditeur, destinataire, commissionnaire de transport, affréteur, courtier de fret ou tout mandataire de contribuer par des instructions directes ou indirectes à un dépassement du temps de travail, des temps de conduite ou de repos ou des vitesses autorisées, à un non-respect des réglementations techniques des véhicules ou des situations de non-respect des normes de gabarit de poids et de charge à l'essieu”.

Cependant, celui-ci n'est assorti d'aucune sanction, ce qui le rend inopérant. Un ajustement de ce texte est donc nécessaire.

2. Principe de juste rémunération du transporteur

Il a été mis en évidence dans le diagnostic sectoriel du secteur dans la sous-région, que le problème central pour la modernisation du secteur est son absence de rentabilité, en particulier pour le transport de marchandises, ce qui entraîne une cascade de conséquences néfastes qui constituent un cercle infernal qui ne fait que tirer le secteur vers le bas et l'empêche de se moderniser.

Cette situation est en grande partie due à la généralisation de la tarification à la tonne, voire à la tonne/km qui ne prend pas en compte l'élément central d'une prestation de transport, à savoir le temps de mise à disposition du client du véhicule et de l'équipage.

Pour remédier à cette situation, il est nécessaire d'introduire dans la législation/réglementation le principe de juste rémunération du transporteur ou des autres professions.

En ce sens, l'article 63 du décret 2019-270 du Niger peut servir d'inspiration, il prévoit en effet que le prix de transport doit permettre au transporteur de couvrir la totalité des coûts supportés par le transporteur de la prise en charge à la libération du véhicule à destination et de dégager une marge bénéficiaire.

La mise en œuvre de ce principe, devrait inciter à une meilleure utilisation des services de transport par les donneurs d'ordre, et donc à terme, devrait contribuer à une diminution des coûts de transport du fait de l'amélioration des conditions d'exploitation, et en particulier d'un accroissement du nombre de rotation en inter-Etats, qui est aujourd'hui très faible.

3. Calcul indicatif de coût de revient

Cependant, l'introduction du principe de juste rémunération seul ne suffira pas à rétablir des pratiques tarifaires vertueuses, en partie du fait de l'absence de compétences chez la plupart des transporteurs pour le calcul des coûts de revient d'une opération.

C'est pourquoi, il est recommandé d'adopter en parallèle au principe de juste rémunération, la possibilité pour l'Etat de définir, en lien et partenariat avec les opérateurs, un dispositif de calcul indicatif de coûts de revient par type de véhicule et type d'exploitation.

Le même article 63 du décret 2019-270 du Niger le prévoit, et peut là encore servir de source d'inspiration.

4. Documents de transport

On constate dans la pratique, la multiplication des obligations documentaires pour les transports routiers, multiplication encore démultipliée du fait de l'approche nationale et des revenus que ces documents engendrent pour diverses institutions.

En matière de transport de marchandises, l'Acte uniforme de l'OHADA sur le contrat de transport de marchandises par route est clair, chaque marchandise transportée par route en transport public doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui accompagne la marchandise de bout en bout et qui sert à recueillir la preuve de la remise de la marchandise au transporteur au départ et sa remise au destinataire à destination. De plus, l'acte uniforme décrit de façon précise les mentions obligatoires et facultatives de la lettre de voiture.

Or en pratique on constate que chaque État établit son propre document de transport sans aucune reconnaissance mutuelle, et sans vraiment valoir lettre de voiture. Finalement chaque transport doit avoir un document de transport par Etat impliqué, alors qu'un seul est nécessaire de bout en bout.

De plus les prescriptions pour le transport privé ou pour compte propre sont soit ambiguës soit inexistantes.

Enfin, pour le transport de personnes, aucun document de transport n'est prescrit.

Or, la bonne gouvernance du secteur suppose que chaque transport soit traçable et contrôlable sur des bases claires et transparentes, et dans la perspective d'un développement des trafics entre les trois pays partenaires, et au-delà, il est utile de concevoir un mécanisme documentaire simple, transparent et conforme au droit OHADA.

C'est pourquoi, il est recommandé de s'orienter vers la rédaction dans chaque législation/réglementation nationale, mais de façon harmonisée, de dispositions instituant un jeu de document de transport sur les bases suivantes :

- Pour le transport de marchandises en transport public et privé, un Document unique de Transport serait créé, il vaudrait lettre de voiture en transport public, et document de transport en transport privé ou pour compte propre, il serait standard, et permettrait ainsi un remplissage aisé et un contrôle facilité. Il serait assorti d'une reconnaissance mutuelle, qui éviterait d'avoir à créer et payer un document par pays. En transport intérieur, il permettrait d'avoir une grande visibilité sur les opérations de transport réalisées.

- Pour le transport de personnes, il pourrait être envisagé de définir les modalités de délivrance d'un ticket pour les transports interurbains et inter-Etats et pour ces mêmes transports, l'obligation d'établissement d'un Manifeste des passagers et des bagages.

Pour le transport de marchandises les articles 57 à 59 du décret 2019-270 du Niger peuvent servir de référence et les articles 73 à 78 pour ce qui concerne les documents de transport de personnes.

Une telle approche, non seulement organiserait au mieux le transport au niveau intérieur, mais donnerait un cadre simplifié et efficace pour les transports inter-Etats, simplifiant et réduisant les contrôles en frontières, ce qui permettrait de diminuer les coûts de transport et les temps d'attente.

5. Temps de conduite, de repos et autres temps des conducteurs professionnels

La question des temps de conduite, de repos et des autres temps des conducteurs professionnels est triplement essentielle.

En effet, elle se pose en termes :

- De santé des conducteurs et de la définition de leurs conditions de travail
- De sécurité routière, car la fatigue induite par une amplitude de conduite trop grande est gravement accidentogène
- D'équité de concurrence, car si un conducteur conduit plus qu'un autre, la performance de l'entreprise variera, et ses coûts également.

Pour ces trois raisons, il est nécessaire de construire une approche commune pour la conception d'une réglementation adaptée aux spécificités sous-régionales des temps de conduite et de repos des conducteurs routiers professionnels.

De plus, pour que cette future réglementation soit utile et efficace, elle devra s'appliquer aussi bien au transport public qu'au transport privé de marchandises et de personnes, y compris les taxis.

Si les trois pays partenaires disposent tous d'une réglementation du temps de travail au travers du code du travail, en matière de temps de conduite, de repos et autres temps des conducteurs professionnels, le Burkina Faso dispose d'une convention collective qui ne s'applique qu'au transport public, le Bénin en est dépourvu, et le Niger dans l'article 35 du décret 2019-270 introduit le principe d'une définition par arrêté, des modalités applicables aux différents temps des conducteurs professionnels (arrêtés non encore pris).

Les bases d'une réglementation des temps de conduite, de repos et autres temps des conducteurs professionnels s'orientent autour des principes suivants :

- Des définitions claires des différents temps de conduite et de repos, journaliers et hebdomadaires et des temps de pauses au milieu d'un temps de conduite journalier,
- Des temps et durées harmonisés entre les trois pays de ces différents éléments
- Des méthodes d'enregistrement de ces temps (tachygraphe, carnet de bord et dispositif électronique embarqué homologué)
- Des modalités de contrôle des temps par l'entreprise et par les corps de contrôle (en route et a posteriori en entreprise)

Une telle approche, en particulier dans la définition des moyens d'enregistrement des temps, tient compte du faible degré d'équipement des véhicules, et des capacités limitées des conducteurs.

Compte tenu de la dimension économique et sensible de ce domaine, il sera nécessaire de coordonner entre les trois pays la rédaction de telles réglementations pour éviter toute disparité de concurrence et faciliter les contrôles sur les corridors.

H. Les indispensables délais et mesures de transition à prévoir

La mise en œuvre des recommandations, si elles sont validées, devra aussi prendre en compte de façon harmonisée, les mesures, modalités et délais de transition à mettre en œuvre pour permettre aux acteurs en place et en exercice de se conformer aux nouvelles dispositions dans un délai à la fois suffisant, mais pas éternel.

En effet, si l'un des objectifs poursuivis est la formalisation des acteurs du secteur, il ne s'agit pas du tout d'éradiquer l'informalité, mais de créer les conditions optimales pour que le secteur informel se formalise, il ne s'agit pas d'éliminer les acteurs, mais de les conduire sur les chemins de la formalisation pour qu'ils puissent continuer à exercer, mais dans un cadre plus propice.

C'est pourquoi, dans l'adoption de ces différentes réglementations qui constituent ensemble un cadre cohérent de réforme, des délais et mesures de transitions doivent être établis pour permettre aux acteurs en exercice de disposer d'une garantie de continuité d'activité qui leur permettra de s'adapter au nouveau cadre.

Ainsi, l'obligation d'inscription au registre et de constitution en société commerciale, même unipersonnelle, doit être rendue effective dans un délai de transition d'un an maximum, mais certaines conditions d'accès seront dépendantes d'autres éléments.

Par exemple, l'obligation de disposer d'une attestation de capacité professionnelle ou d'un certificat d'aptitude à la conduite routière (CACR) pour les conducteurs, suppose que la capacité de formation soit en place, donc il faudra dimensionner la période de transition par rapport à cet élément important.

Dans la définition de ce cadre de transition, il s'agira de définir un calendrier réaliste commun d'adoption et de mise en œuvre des dispositifs suggérés, et d'en déduire les délais de transition nécessaires.

I. Conclusion préliminaire

La dynamisation et la facilitation des transports sur les itinéraires passant par les trois pays partenaires du projet impliquent nécessairement une convergence des cadres légaux applicables au transport routier et à l'intermédiation.

Si le décret 2019-270 du Niger est souvent cité en référence, c'est parce qu'il est le résultat d'un long travail de dialogue avec les professionnels et les autorités pour parvenir à un consensus adapté aux circonstances du pays, tout en s'intégrant pleinement dans le cadre des standards internationaux.

Cependant, si le décret est pris, ses arrêtés d'application qui permettraient d'opérationnaliser de façon effective la réforme sont encore en attente de publication.

VII. PASSER D'UN CADRE BILATÉRAL DU TRANSPORT ROUTIER À UN CADRE TRI OU QUADRILATÉRAL

Si tout le monde s'accorde pour dire que les accords bilatéraux de transport, sont en général anciens, pour la plupart obsolètes, et de toute façon non réellement mis en œuvre, la perspective de l'introduction progressive de la libéralisation du commerce des services, par effet de l'accord créant la Zone de Libre Échange Continentale Africaine (ZLECAf), remettra de toute façon en cause les accords bilatéraux et en particulier le système des quotas.

C'est pourquoi, il est essentiel que les trois pays partenaires, et au-delà, ceux de la sous-région, adoptent un cadre de convergence réglementaire pour organiser de façon harmonisée, l'accès et l'exercice des professions du transport routier et de l'intermédiation.

Cet effort de convergence est d'autant plus indispensable que la facilitation des échanges, des transits et des transports induit aussi un effort de révision du cadre des accords bilatéraux qui doivent aussi tenir compte des futures réformes à entreprendre.

Ainsi, afin de moderniser le cadre juridique des transports entre le Burkina Faso, le Niger, le Bénin (et le Togo en raison des déviations de trafic de et au travers de ce pays), il pourrait être envisagé de proposer la négociation d'un accord quadrilatéral de transport routier de marchandises et de personnes qui :

- Adopterait des définitions communes des différentes professions du transport routier et de l'intermédiation, y compris du transport pour compte propre.
- S'alignerait sur les textes communautaires (UEMOA et CEDEAO).
- Viserait à une harmonisation des conditions d'accès au marché du transport routier entre eux en intégrant les critères de convergence réglementaire visés (restreindre le transport entre les quatre États aux seules entreprises qui se conforment pleinement aux règles d'accès et d'exercice de la profession, et n'accepter que des conducteurs remplissant les conditions de formation complémentaires au permis de conduire).
- Viserait à adopter des principes de prix de transport éliminant le prix à la tonne et permettant la prise en compte des temps de mise à disposition avec une application du principe de juste rémunération.
- Viserait à anticiper la mise en œuvre de la ZLECAf par une libéralisation progressive des quotas et la suppression des frets réservés dits stratégiques.
- Mettrait en place le mécanisme d'autorisations de transport de la convention TIE de la CEDEAO, y compris un mécanisme commun de suspension voir de retrait de ces autorisations.
- Définirait un calendrier réaliste d'évolution vers une libéralisation accrue.

VIII. LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES

A. *Le choix des instruments juridiques à utiliser dans chaque pays pour mettre en place cette convergence*

Les études conduites pour analyser le cadre légal et réglementaire existant au Bénin, au Burkina Faso et au Niger ont révélé que pour le Bénin et le Burkina Faso, le cadre actuel ne semble pas permettre un développement harmonisé du secteur dans la perspective d'un développement des échanges entre eux grâce à des modalités de facilitation des transits et des transports.

Il a été recommandé tant pour le Bénin que pour le Burkina Faso qu'une loi de modernisation du secteur soit prise pour abroger le cadre ancien et permettre une meilleure lisibilité de la législation et de la réglementation applicable.

Le Niger, pour sa part, a décidé en 2019 de créer le cadre de réforme par décret, car la loi alors en vigueur, était générale et sans portée directe, si bien que la voie réglementaire était la plus appropriée pour atteindre les objectifs de réforme soutenus par l'Etat et les professionnels.

1. **Le Bénin et le Burkina Faso**

Le cadre logique à mettre en place au Bénin et au Burkina Faso, sur une base convergente serait de passer par l'adoption d'une loi d'orientation du transport routier et des professions intermédiaires.

Cette loi fixerait les grands principes en matière de :

- Définition des professions et activités.
- De conditions d'accès aux professions et activités et les règles d'incompatibilités.
- Le principe de l'instauration d'un registre des professionnels, et les cas de suspension ou de révocation de l'inscription.
- Les règles d'accès au marché (système d'autorisation de transport intérieur).
- Les règles d'exercice des professions et activités (documents de transport, contrat types, calcul indicatif de coûts de revient, cadre de responsabilité de chaque acteur).
- Les règles applicables aux conducteurs routiers professionnels (formation initiale et périodique, temps de conduite, de repos et autres temps et les modalités de leur enregistrement et contrôle).
- Les sanctions administratives et pénales, y compris la responsabilité pénale du donneur d'ordre.
- Les principes des modalités et délais de transition.

La loi renverrait alors la définition des modalités de mise en œuvre à des textes réglementaires (parfois interministériels) :

- Mise en place et gestion du registre et modèle du certificat d'inscription au registre.
- Dossier de demande d'inscription et pièces à fournir pour justifier des conditions d'accès aux professions et activités, et procédure d'instruction.
- Mise en place du dispositif de formation permettant l'obtention des Attestations de Capacité Professionnelles pour la direction d'entreprises, et du CACR pour les conducteurs (référentiels métiers, référentiels de formation, programme de formation, référentiels de certification, conditions d'homologation et de retrait ou suspension d'homologation des centres, organisation des examens...).

- Mise en place, gestion et modèle des autorisations de transport.
- Dossier de demande d'autorisation de transport, pièces à fournir, procédure d'instruction.
- Contenu, modèle et utilisation des documents de transport de marchandises (DUT) et de personnes (Manifeste et ticket) pour l'interurbain et l'inter-Etats.
- Les éléments du principe de juste rémunération et la méthode et publication de calculs indicatifs de coûts de revient par type de véhicule et types d'exploitation.
- Les contrats et les contrats types.
- Les temps de conduite, de repos et autres temps des conducteurs routiers professionnels (temps retenus, modalités pratique d'enregistrement, obligations de l'entreprise, moyen de contrôle...).

Il reviendra à chaque Etat de déterminer s'il faut passer par des décrets qui eux même sont complétés par des arrêtés ou si des arrêtés, même parfois interministériels, suffisent.

2. Le Niger

Le décret 2019-270 est publié et applicable, cependant les arrêtés d'application qui ont été préparés ne sont toujours pas pris, ce qui empêche à ce stade la mise en œuvre de la réforme.

Cependant, une approche de convergence entre les trois pays permettra d'ajuster si besoin les projets d'arrêté et de les faire adopter dans le cadre fixé.

B. La voie à suivre : approche stratégique de concertation pour la validation des critères de convergence

Pour opérationnaliser les recommandations de cette étude, le Bénin, le Burkina Faso et le Niger devraient convenir d'une approche stratégique de concertation à mettre en œuvre pour s'orienter vers une convergence réglementaire et parvenir à une feuille de route de concertation, de préparation des textes, et d'adoption, ainsi que sur le calendrier et les mesures de transitions à adopter en commun. Cela s'appliquerait aussi à la préparation d'un accord trilatéral (ou quadrilatéral) de transport.

Ainsi, pour inviter les gouvernements des trois pays à adopter un cadre réglementaire harmonisé tout en s'alignant sur les différents éléments mentionnés dans cette étude, il faudrait que ces efforts soient entrepris en parallèle d'une mise en œuvre coordonnée de l'accord de facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du commerce, car il ne peut y avoir de développement du commerce sans une organisation moderne du secteur des transports routiers.

De plus, la mise en œuvre de la zone libre échange africaine (ZLECAf) offre une opportunité nouvelle pour résoudre les problèmes liés au transport et au transit qui ont impacté négativement le développement commercial des pays de la sous-région, en particulier des pays enclavés depuis des décennies.

Les études diagnostiques sur l'intégration du commerce (EDIC) du Bénin, du Burkina Faso et du Niger ont mis en évidence l'importance de la coopération sous-régionale et transfrontalière afin de résoudre les difficultés rencontrées par les pays de la sous-région. Elles ont identifié le transit, le transport et le commerce comme le lien économique essentiel pour le développement économique et social mais également pour le développement des échanges intra-régionaux entre ces pays.

L'harmonisation des règles et l'équilibre de la concurrence entre les opérateurs représentent un atout précieux pour le développement des échanges en vue d'éliminer les obstacles liés au transit, au développement du commerce régional et international, le transport et la logistique.

Le Bénin, le Burkina Faso et le Niger étant des membres de l'UEMOA et de la CEDEAO, ces deux Communautés Économiques Régionales (CER) travaillent à améliorer l'efficacité et la compétitivité des principaux corridors de transport dans la sous-région. L'approche proposée est notamment une façon de réduire l'ampleur endémique du secteur informel en encourageant la formalisation des entreprises de transport routier de marchandises et de personnes et des intermédiaires du secteur en Afrique de l'Ouest.

Cette approche trilatérale de convergence réglementaire entre les pays précités permettrait de contrecarrer la tendance à la non application ou la mise en œuvre incomplète des instruments sous-régionaux qui encore à ce jour impact fortement le développement économique de la sous-région. Elle permettrait également de créer un cadre règlementaire commun qui aboutira à la formalisation du secteur des transports avec des définitions des rôles et des règles communes pour chacun des acteurs entre les pays qui mènerons ces efforts de réformes vers un convergence réglementaire. Elle permettrait d'harmoniser les conditions de concurrence des opérateurs du transport pour permettre de créer de meilleures conditions d'exploitation dans le transport routier afin de rétablir la rentabilité pour ce secteur clé de l'économie, tout en améliorant les conditions de travail des conducteurs routiers professionnels et en renforçant leurs capacités.

Cette approche est d'autant plus nécessaire que la mise en œuvre de la ZLECAf et son Protocole de commerce des services entraîneront une libéralisation progressive des services de transport routier de marchandises et de personnes et de l'intermédiation de transport. Il est donc essentiel dans cette perspective qu'en Afrique de l'Ouest les différents pays membre de la CEDEAO s'accordent sur les critères communs d'accès et d'exercice des professions du secteur routier et de l'intermédiation. La ZLECAf impactera également le transit international de marchandises, il est donc primordial qu'un système de transit des marchandises fonctionnel soit mis en œuvre entre les états afin de pouvoir avoir une harmonisation du système de garantie internationale des marchandises qui sont transportées à travers la région. En effet la libéralisation des services de transport entraînera pour les opérateurs la nécessité de pouvoir agir dans un cadre de réglementation harmonisée et équitable et sur des bases de formalisation commune.

Cette étude offre donc une approche de convergence réglementaire du transport routier ainsi qu'une stratégie d'application sous-régionale en Afrique de l'Ouest entre le Bénin, le Burkina Faso et le Niger pour servir de laboratoire pour l'élaboration d'une réglementation communautaire applicable à l'ensemble des pays de la CEDEAO.

NOTES DE FIN

- ¹ <https://unctad.org/fr/project/facilitation-du-transit-du-transport-et-des-echanges-en-afrique-de-louest-pour-une>
- ² <https://tfwa.projects.ecowas.int/index.php/fr/#:~:text=Le%20Programme%20pour%20la%20Facilitation,en%20Afrique%20de%20l'Ouest.>
- ³ <https://unece.org/DAM/trans/doc/2002/sc1/TRANS-SC1-2002-04r4f.pdf>
- ⁴ <https://documents1.worldbank.org/curated/en/569361484029946699/pdf/111792-REVISED-P149124-PUBLIC.pdf>
- ⁵ <https://www.ccit.tg/sites/default/files/Convention%20relative%20au%20transit%20routier%20inter.docx>
- ⁶ http://ecowas.akomantoso.com/_lang/en-US/doc/_iri/akn/ecowas/statement/supplementaryAct/2012-02-17/A_SA17_02_12/fra@/!main
- ⁷ http://www.uemoa.int/sites/default/files/bibliotheque/reglement_14_2005_cm_uemoa.pdf
- ⁸ http://ecowas.akomantoso.com/_lang/en-US/doc/_iri/akn/ecowas/statement/protocol/1982-05-29/A_P1_5_82/fra@/!main
- ⁹ <http://www.cartebrune.org/IMG/pdf/leprotocole-additionnel-portant-amendement.pdf>
- ¹⁰ <https://www.cnut.ne/images/Telechargement/Protocole%20d'Accord%20de%20Transports%20Routiers%20Niger%20-%20Benin.pdf>
- ¹¹ <https://unctad.org/fr/project/facilitation-du-transit-du-transport-et-des-echanges-en-afrique-de-louest-pour-une>
- ¹² https://au.int/sites/default/files/treaties/36437-treaty-consolidated_text_on_cfta_-_fr.pdf
- ¹³ <https://www.cnut.ne/images/Telechargement/Convention%20Relative%20au%20Transit%20Routier%20Inter-Etats%20des%20Marchandises.pdf>
- ¹⁴ <http://droit-afrique.com/upload/doc/ohada/Ohada-Acte-Uniforme-2003-Transport.pdf>
- ¹⁵ http://www.uemoa.int/sites/default/files/bibliotheque/reglement_14_2005_cm_uemoa.pdf
- ¹⁶ https://biblio.ohada.org/pmb/opac_css/index.php?lvl=bulletin_display&id=1390

