

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

# CADRE LÉGAL DU TRANSPORT ROUTIER AU BURKINA FASO



Nations  
Unies



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

# LE CADRE LÉGAL DU TRANSPORT ROUTIER AU BURKINA FASO



**Nations  
Unies**

Genève, 2024

© 2024, 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 ou de ses fonctionnaires ou de ses États Membres.

Les appellations employées et l'information qui figurent sur les cartes dans la présente publication 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/2023/5**

eISBN : 978-92-1-358737-9

## REMERCIEMENTS

Cette étude a été conçue et rédigée par Jean Acri, juriste, expert en facilitation des transport et du commerce dans le cadre du projet « Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaînes de valeur » .

La préparation de cette étude a bénéficié de l'appui opérationnel fourni par Ludovica Poponcini, spécialiste adjointe en gestion des programmes de la CNUCED, pour la mission de collecte de textes légaux lors des consultations avec les parties prenantes du secteur public et privé au Burkina Faso et la validation de l'étude en atelier à Ouagadougou en janvier 2023

Cette étude a été produite sous la supervision de Stefano Inama, Conseiller Interrégional du Programme Consultatif Régional, Division de l'Afrique, des pays moins avancés et des programmes spéciaux de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.



# ACRONYMES

<b>AFE</b>	Accord de Facilitation des Échanges
<b>BESC</b>	Bordereau Électronique de Suivi des Cargaisons
<b>CASEM</b>	Conseil d'administration du secteur ministériel
<b>CBC</b>	Conseil Burkinabè des Chargeurs
<b>CEDEAO</b>	Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
<b>EDIC</b>	Étude diagnostique sur l'intégration du commerce
<b>LVIE</b>	Lettre de voiture inter-États
<b>OHADA</b>	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
<b>OMD</b>	Organisation Mondiale des Douanes
<b>OMC</b>	Organisation Mondiale du Commerce
<b>ONASER</b>	Office National de la Sécurité Routière
<b>PFEAO</b>	Programme pour la Facilitation des Échanges en Afrique de l'Ouest
<b>PFCCSL</b>	Projet de facilitation du commerce et de compétitivité des services logistiques
<b>TIE</b>	Transport inter-État
<b>TRIE</b>	Transit inter-État
<b>UEMOA</b>	Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine
<b>ZLECAf</b>	Zone de Libre Échange Continentale Africaine

# TABLE DES MATIÈRES

<b>I</b>	<b>CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>1</b>
	<b>A. Cadre d'intervention .....</b>	<b>2</b>
	<b>B. Le diagnostic du secteur des transports routiers du Bénin, du Niger et du Burkina Faso..</b>	<b>3</b>
	<b>C. Précisions terminologiques.....</b>	<b>4</b>
	<b>1. Transport et transit.....</b>	<b>4</b>
	<b>2. Liberté de transit et droit d'accès à la mer .....</b>	<b>4</b>
	a) Accord de Facilitation des Échanges de l'OMC .....	4
	b) La Convention de Montego Bay sur le droit de la mer .....	5
<b>II</b>	<b>ÉTAT DES LIEUX DU CADRE LÉGAL DU TRANSPORT ROUTIER AU BURKINA FASO.....</b>	<b>7</b>
	<b>A. La réglementation du transport routier.....</b>	<b>8</b>
	<b>1. La gouvernance du secteur .....</b>	<b>8</b>
	a) Le rôle de l'État.....	8
	b) Les collectivités territoriales .....	8
	c) Les instances consultatives.....	9
	d) Le Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière.....	9
	<b>2. L'accès et l'exercice des professions du transport routier et de l'intermédiation .....</b>	<b>9</b>
	a) La loi 025-2008 du 6 mai 2008 portant loi d'orientation des transports terrestres .....	9
	b) Le Décret N° 2014-683 portant fixation des catégories de transport routier et des conditions d'exercice de la « Profession de transporteur routier » et ses textes d'application.....	10
	c) Le DECRET N° 2012-559/PRES/PM/MTPEN/MEF/MICA/MATDS/MID du 05 juillet 2012 portant conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux et pour compte propre des vélomoteurs, motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur. (JO N° 33 DU 16 AOUT 2012).....	14
	d) L'accès au fret et sa gestion.....	14
	1. Le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC) et ses missions.....	15
	2. Le Décret 2020-0235 du 25 mars 2020 portant gestion du fret en provenance et à destination du Burkina Faso et son Arrêté d'application 2020-055 du 21 octobre 2020 portant modalité de gestion et de contrôle du fret en provenance ou à destination du Burkina Faso .....	16
	3. Le cas particulier du fret en importation et en transit par les ports du Ghana : Arrêté 2015-0087 du 17 décembre 2015 .....	18
	4. L'Arrêté interministériel 105 du 1er juillet 1999 institue la lettre de voiture inter-Etats .....	19
	5. L'Arrêté conjoint N°2009_0012_/MT/MEF Portant institution d'un Bordereau Électronique de Suivi de Cargaison .....	19



<b>3. La sécurité routière, le cadre de formation au permis de conduire et les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers professionnels.....</b>	<b>20</b>
a) Pour la gestion institutionnelle de la sécurité routière : Décret 2008-741 bis portant création, attributions et fonctionnement de l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER) .....	20
b) Pour les règles de circulation.....	22
1. Le Décret 73-308 portant réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation .....	22
2. Le Décret 2012-1111 du 31 décembre 2012 portant normes de conception et de construction de ralentisseurs routiers .....	22
3. Le Décret 2013-1296 du 31 décembre 2013 portant port obligatoire de la ceinture de sécurité .....	23
4. L'Arrêté municipal de Ouagadougou 2019-079 du 7 mai 2019 portant réglementation de la circulation et du stationnement des poids lourds dans la commune de Ouagadougou .....	23
c) Pour le dispositif de formation à la conduite et le permis de conduire .....	23
1. Le Décret 2016- 589 du 8 juillet 2016 portant conditions d'ouverture et d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur.....	23
2. Loi 005-2018 du 19 avril 2018 portant fixation des règles relatives à l'établissement, la délivrance et la validité des permis de conduire au Burkina Faso.....	25
d) Les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers professionnels .....	26
1. La Convention collective des transports routiers du Burkina Faso du 6 novembre 2011 et les temps de conduite et de repos .....	26
2. L'Arrêté interministériel portant obligation d'installation de dispositifs de limitation de vitesse et de contrôle des temps de conduite et de repos dans les véhicules de transport routier.....	27
<b>4 Recommandations sur le cadre légal du transport routier du Burkina Faso .....</b>	<b>28</b>
a) L'accès et l'exercice des professions du transport routier et de l'intermédiation et les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels.....	28
b) Le dispositif de formation à la conduite et le permis de conduire .....	30
<b>B. Les accords bilatéraux de transport signés par la Burkina Faso.....</b>	<b>31</b>
<b>1. Etat des lieux.....</b>	<b>31</b>
<b>2. Recommandations .....</b>	<b>31</b>
<b>III PROJET DE CONVERGENCE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT ROUTIER ET SA STRATÉGIE D'APPLICATION SOUS-RÉGIONALE EN AFRIQUE DE L'OUEST.....</b>	<b>33</b>

Projet de convergence réglementaire du transport routier  
et sa stratégie d'application sous-régionale en Afrique de l'Ouest



# CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE

## A. Cadre d'intervention

Cette étude s'inscrit dans le cadre du projet « Facilitation du transit, du transport et des échanges en Afrique de l'Ouest pour une meilleure participation aux chaînes de valeur », mis en œuvre par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), englobant quatre pays de la sous-région : le Bénin, le Burkina Faso, le Niger et le Togo. L'objectif de ce projet est de développer 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 marchandises. Cette initiative a été conçue en réponse aux liens existant entre le transit douanier, 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.

L'analyse de la législation du transport routier au Bénin et au Niger a été menée dans le cadre du projet PFEAO. L'analyse du cadre légal du transport du Burkina Faso s'inscrit dans la mise en œuvre 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. Le Togo a pour sa part été accompagné dans ce contexte par le « Projet de facilitation du commerce et de compétitivité des services logistiques » (PFCCSL) de la Banque mondiale, qui a permis d'améliorer le cadre juridique et réglementaire régissant le secteur du transport et de la logistique.

L'analyse de la législation nationale sur le transport routier des quatre pays constitue le point de départ du cadre d'intervention qui a permis d'établir un document<sup>1</sup> de cadre de convergence réglementaire du transport routier. La validation par les quatre pays bénéficiaires de ce cadre de convergence a conduit à la signature de la « Déclaration quadrilatérale pour la convergence du cadre légal du transport routier, de l'intermédiation, du transit et des échanges entre le Bénin, le Burkina Faso, le Niger et le Togo » signée le 25 mai 2023 à Niamey, au Niger, par les Ministres du Commerce et les Ministres du Transport des quatre pays<sup>2</sup>.

Pour parvenir à ce cadre de convergence, le projet de la CNUCED s'est appuyé sur la situation du secteur dans les quatre pays, ainsi que sur les instruments internationaux et régionaux, et les exemples de meilleures pratiques au niveau régional. Il recommande des critères de convergence et une stratégie pour leur mise en œuvre. Il vise à établir une réelle convergence réglementaire permettant aux acteurs du commerce et du transport des quatre pays d'opérer de manière harmonisée, favorisant ainsi l'émergence d'un cadre équitable de concurrence.

<sup>1</sup> [https://unctad.org/system/files/official-document/aldc2022d7\\_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/aldc2022d7_fr.pdf)

<sup>2</sup> [https://unctad.org/system/files/non-official-document/aldc\\_2023\\_rap\\_wap\\_min\\_dec\\_nia\\_23-25\\_may\\_prog\\_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/non-official-document/aldc_2023_rap_wap_min_dec_nia_23-25_may_prog_fr.pdf)

## B. Le diagnostic du secteur des transports routiers du Bénin, du Niger et du Burkina Faso

Les différentes analyses et le diagnostic du secteur des transports routiers réalisés dans les trois pays font apparaître les caractéristiques communes suivantes :

- La faible fiabilité des services de transport,
- Une informalité quasi généralisée,
- Une réglementation en partie obsolète et peu appliquée,
- La question de la rentabilité et celle du système de distribution du fret s'avèrent être des éléments primordiaux qui entravent le développement du secteur,
- Le vieillissement du parc n'est que le résultat de la situation économique du secteur et non sa cause
- La surcharge est une façon détournée de répondre à la sous-rentabilité en raison d'une tarification à la tonne qui ne tient pas compte du temps passé à la réalisation d'un transport,
- L'absence de réglementation encadrant l'accès et l'exercice des professions d'intermédiaires de transport (en particulier les commissionnaires de transport et les courtiers de fret),
- Le rôle des syndicats dans le mécanisme de distribution du fret ou dans la gestion directe des gares routières est ouvertement posé,
- Le rôle des compagnies maritimes et des prestataires de services porte-à-porte est identifié comme un facteur perturbant du marché du transport public,
- La part importante du transport routier pour compte propre conduit à la nécessité de voir ce secteur mieux encadré et contrôlé,
- Le système en place en matière d'assurance des activités de transport routier semble inadapté au cadre légal (Carte brune CEDEAO) et aux besoins des usagers,
- Le mauvais état des routes est un facteur aggravant qui alourdit l'absence de rentabilité,
- La part du pavillon des pays côtiers dans les transports inter-états est très faible en général,
- L'obsolescence des accords bilatéraux de transport signés est un facteur aggravant,
- La qualification et la compétence professionnelle des acteurs est au centre du problème posé.

Ces éléments mettent en évidence le besoin de moderniser le secteur en le rendant plus formel, plus professionnel et en imposant des conditions d'exploitation qui permettent de retrouver la rentabilité ; cette dernière permettra à son tour une amélioration de la fiabilité des services de transport et de leur qualité. Retrouver une saine rentabilité est la condition préalable absolue à tout espoir de rajeunissement du parc de véhicules commerciaux.

## C. Précisions terminologiques

### 1. *Transport et transit*

L'analyse du cadre légal du transport routier au Burkina Faso et dans la région doit tenir compte de certaines précisions terminologiques qui vont être utiles à la compréhension des réflexions qui ont conduit aux recommandations formulées, en particulier dans le domaine de l'accès au fret inter-états et dans la refonte des accords bilatéraux de transport routier.

En effet, en abordant les questions de transit et de transport dans le contexte de la facilitation, il est essentiel de poser de manière claire un cadre terminologique précis. En effet, les textes en vigueur ont tendance de façon assez générale à utiliser le terme « transit » de façon non appropriée, et d'y mélanger les aspects de réglementations propres au transport international et celles propres aux aspects douaniers.

Si la définition du « transport » ne pose en général pas de problème, en considérant le déplacement d'une marchandise d'un point à un autre au moyen d'un ou plusieurs modes de transport, la notion de transit est souvent plus confuse.

En effet, le terme « transit » a en réalité, deux acceptions :

Il signifie en premier lieu, le passage d'un véhicule, d'une marchandise ou de personnes au travers d'un territoire donné. Dans ce cadre, la notion de « transit » renvoie à la réglementation du transport en général et du transport routier en particulier en fixant les règles applicables à la traversée d'un territoire national ou régional par un moyen de transport. Il s'agit donc ici des règles applicables pour permettre à un moyen de transport, à celui qu'il transporte et à celui qui le conduit, de traverser un territoire donné sans s'y arrêter pour réaliser des opérations commerciales diverses.

Mais la notion de « transit » recouvre aussi une dimension douanière importante et différente de la première. En effet, du point de vue douanier, une marchandise ou un moyen de transport qui traverse un territoire douanier doit se voir attribuer un statut douanier autorisant la traversée de ce territoire sous régime de transit douanier. En général, et selon les principes de la convention de Kyoto révisée de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), le transit douanier est un régime suspensif qui permet à des marchandises de traverser un territoire douanier en franchise du paiement des droits et taxes applicables moyennant le dépôt d'un instrument de garantie de ces droits, l'utilisation d'un document de transit douanier et le scellement des marchandises par un plomb douanier.

On voit donc que les deux acceptions sont très nettement différentes et doivent donc être clairement distinguées dans les textes légaux et réglementaires futurs.

### 2. *Liberté de transit et droit d'accès à la mer*

#### *a) Accord de Facilitation des Échanges de l'OMC*

On notera que l'article 11 de l'Accord de Facilitation des Échanges est intitulé « liberté de transit » et couvre les aspects suivants :

- Élimination des mesures restrictives au transit
- Élimination de taxes et redevances (hors coût de la procédure)
- Infrastructure distincte pour le trafic de transit
- La documentation doit être simplifiée (identification de la marchandise et respect des prescriptions)
- Pas de restriction en route

- Pas de contrôle technique ou de conformité en frontières
- Traitement anticipé des déclarations et procédures nationales d'apurement
- Libération des garanties et possibilités de garanties globales
- Escortes et convoys douaniers
- Coopération entre Membres et nomination d'un coordonnateur national du transit

Or l'ensemble des points traités sont des aspects douaniers et non des aspects de transport. Cependant, la notion de « liberté » renvoie d'abord au droit de traverser un territoire et non à la procédure douanière elle-même qui la facilite.

### *b) La Convention de Montego Bay sur le droit de la mer*

La liberté de transit et le droit d'accès à la mer (pour les pays enclavés) sont définis par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, aussi connue sous le nom de Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982.

En effet, cette convention qui a été ratifiée par le Bénin le 16 octobre 1997, par le Burkina Faso le 25 janvier 2005 et par le Niger le 7 août 2013, dispose dans son article 125 intitulé « Droit d'accès à la mer et depuis la mer et liberté de transit » :

125.1. « **Les États sans littoral ont le droit d'accès à la mer et depuis la mer** pour l'exercice des droits prévus dans la convention, y compris ceux relatifs à la liberté de la haute mer et au patrimoine commun de l'humanité. **A cette fin, ils jouissent de la liberté de transit à travers le territoire des États de transit par tous moyens de transport** ».

125.2. « Les conditions et modalités de l'exercice de la liberté de transit **sont convenus** entre les États sans littoral et les États de transit concerné **par voie d'accords bilatéraux, sous-régionaux ou régionaux** ».

125.3 : « Dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, **les États de transit ont le droit de prendre toutes mesures nécessaires pour s'assurer que les droits et facilités stipulés dans la présente partie au profit des États sans littoral ne portent en aucune façon atteinte à leurs intérêts légitimes** ».

A la différence de l'AFE, ici la notion de liberté de transit est bien prise dans son acception « transport » et non dans son acception « douanière ».

D'ailleurs, contrairement à ce qui se lit souvent, le droit d'accès à la mer n'est pas inconditionnel au seul bénéfice des États enclavés. En effet, il ne peut s'exercer au détriment des intérêts légitimes des États côtiers qui doivent donc être dûment pris en compte.

Projet de convergence réglementaire du transport routier  
et sa stratégie d'application sous-régionale en Afrique de l'Ouest





# ÉTAT DES LIEUX DU CADRE LÉGAL DU TRANSPORT ROUTIER AU BURKINA FASO

Avant d'entamer une analyse, il convient de noter que les conditions sécuritaires dans la zone sahélienne se sont considérablement dégradées dans la zone dite des trois frontières (Mali, Burkina Faso et Niger). Cette dégradation se répercute aussi sur les zones nord du Togo et du Bénin.

Cette situation peut avoir des conséquences sur le choix des itinéraires suivis pour les transports en provenance des ports, afin d'éviter les risques d'attaques dans les zones les plus exposées.

## A. La réglementation du transport routier

### 1. La gouvernance du secteur

La loi 025-2008 du 6 mai 2008 portant loi d'orientation des transports terrestres au Burkina Faso constitue la base légale actuelle de référence pour ce qui concerne la gouvernance du secteur.

Ainsi la loi stipule que l'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale de développement des transports terrestres tiennent compte des orientations nationales et locales d'aménagement du territoire et soient assurées conjointement par l'État et les collectivités territoriales dans le cadre d'une planification décentralisée, avec la participation des autres acteurs des transports terrestres.

Les autorités compétentes en matière d'organisation des transports et de gestion des infrastructures coordonnent leurs actions à partir d'une analyse globale et prospective des besoins de déplacements et harmonisent leurs politiques dans les aires urbaines, communales et régionales.

#### a) Le rôle de l'État

L'État assure un rôle de régulation à travers les missions suivantes :

- La définition et la mise en oeuvre de la politique de développement des transports terrestres,
- La définition et la mise en oeuvre de la politique de sécurité routière,
- La réglementation et le contrôle des transports terrestres,
- La définition et la mise en oeuvre d'une politique en matière de désenclavement interne et externe,
- La réalisation, la construction et l'entretien des infrastructures, équipements et matériels de transports terrestres,
- La réglementation et le contrôle de l'exploitation des infrastructures, équipements et moyens de transport,
- L'élaboration et le contrôle des normes et de la qualité,
- La prise de mesures incitatives pour favoriser le renforcement des capacités et la professionnalisation des acteurs du sous-secteur.

#### b) Les collectivités territoriales

Les collectivités territoriales concourent au service public des transports terrestres dans le cadre des missions suivantes :

- La définition d'une politique des transports au niveau local,
- La mise en œuvre de la réglementation, le contrôle et le suivi des transports au niveau local,
- La réglementation des prestations de services de transport au niveau local,
- L'organisation des transports publics, dont notamment les transports collectifs,

- La planification, la conception, la réalisation et le suivi de l'entretien des infrastructures publiques relevant de leur ressort territorial.

### **c) Les instances consultatives**

- **Le Conseil national des transports terrestres**

Le Conseil national des transports terrestres est chargé de :

- Contribuer à la définition, à l'élaboration et à la mise à jour permanente d'une stratégie nationale de développement des transports terrestres,
- Étudier et proposer, en conformité avec les orientations du schéma national d'aménagement du territoire, un plan national d'actions pour la mise en oeuvre de la politique de développement des transports terrestres,
- Suivre l'exécution des grandes orientations définies pour la promotion des transports terrestres et en évaluer l'impact économique, social et environnemental,
- Sensibiliser et appuyer les actions de formation et d'information des usagers en matière de transport et de sécurité,
- Donner son avis sur toutes les questions nationales de transport, de réalisation d'infrastructures, d'équipements et de matériels de transport dont il est saisi.

- **Les Commissions régionales et communales des transports terrestres**

Les Commissions régionales et communales des transports terrestres sont chargées de contribuer à l'élaboration et à la définition d'une politique des transports terrestres au niveau local.

### **d) Le Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière**

Conformément aux directives générales en matière d'organisation des ministères au Burkina Faso, et en particulier le Décret.N-93-002/PRES/PM portant création, attributions, composition et fonctionnement des conseils d'administration des secteurs ministériels (CASEM), un Conseil d'Administration du Secteur Ministériel a été créé au sein du Ministère chargé du Transport.

C'est l'Arrêté 0057 du 5 décembre 2019 qui en fixe la composition et les missions.

Le CASEM se réunit deux fois par an, il regroupe l'ensemble des dirigeants des structures et directions du ministère et traite des questions d'organisation, de gestion des affaires ministérielles, des résultats obtenus et des orientations à prendre.

## **2. L'accès et l'exercice des professions du transport routier et de l'intermédiation**

### **a) La loi 025-2008 du 6 mai 2008 portant loi d'orientation des transports terrestres**

Cette loi ne fixe qu'un cadre très général.

Sur le plan du rôle des acteurs privés elle indique que les entreprises privées de transports dans l'exécution du service des transports ont pour rôle :

- D'appliquer la réglementation en matière de transport et de sécurité,
- D'offrir le service des transports urbains, interurbains et internationaux de personnes et des biens,
- D'assurer la formation en matière de transport et de sécurité,

- D'investir dans la construction des infrastructures, équipements et matériels de transport,
- D'offrir des prestations de services dans la réalisation et l'entretien des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales.

***b) Le Décret N° 2014-683 portant fixation des catégories de transport routier et des conditions d'exercice de la « Profession de transporteur routier » et ses textes d'application***

C'est ce décret qui constitue la base réglementaire applicable aux règles d'accès et d'exercice d'activités de transport routier, de marchandises et de personnes.

Il a été modifié par le Décret 2015-176 du 23 février 2015 et précisé par les arrêtés d'application suivants :

- Arrêté 2015-0088 du 17 décembre 2015 portant cahier des charges du transporteur routier de matières dangereuses ou marchandises dangereuses,
- Arrêté 2015-0091 du 17 décembre 2015 portant cahier des charges du transporteur routier de personnes ou de voyageur,
- Arrêté 2015-0012 du 21 avril 2015 portant cahier des charges du transport routier de marchandises diverses,
- Arrêté 2015-0090 du 17 décembre 2015 portant cahier des charges du transport routier d'agrégats, d'excrétas et d'ordures.

Un arrêté du 17 décembre 2015 portant cahier des charges du transport routier de Bois de chauffe et de charbon de bois est construit sur le même modèle que les autres, mais n'a pas été mis à disposition.

Enfin, un arrêté du 8 avril 2021 détermine les conditions et modalités d'exercice de l'activité de louage de véhicules routiers.

• ***La définition des acteurs :***

Les définitions du « transporteur public » et du « transporteur pour compte propre » sont correctes, bien que certaines précisions pourraient être apportées pour éviter tout malentendu, en particulier :

- mieux distinguer l'exploitation par un transporteur public de véhicules pris en location, car contrairement à ce qui est écrit, cette forme d'exploitation n'est pas une profession mais une modalité opérationnelle,
- Compléter la définition du « transport pour compte propre » de la loi de 2008 en ajoutant la condition de conduite du véhicule par un employé ou préposé de l'entreprise, qui est un critère fondamental pour caractériser cette activité.

Pour ce qui concerne la location, l'Arrêté du 8 avril 2021 en donne un champ d'application ambigu:

**Article 2 :** Le présent arrêté s'applique aux personnes physiques ou morales qui font profession de prendre ou de donner en location des véhicules routiers avec ou sans conducteur aux fins de déplacement de personnes ou de marchandises.

Cette article peut porter à une divergence d'interprétation, car il laisse entendre que le louage est l'activité qui consiste à prendre ou à donner en location des véhicules routiers, ce qui est erroné car la profession de loueur de véhicule avec ou sans conducteur consiste à proposer à la location des véhicules qui feront l'objet d'un contrat de location avec un locataire qui va exploiter ce véhicule soit pour des opérations de transport public, s'il est transporteur public, soit pour des activités de transport privé, s'il est transporteur privé.

La définition de la « location » reprise à l'article 3 est correcte, mais gagnerait à être complétée en précisant que le locataire exploite le véhicule pour des opérations de transport routier public ou privé, de marchandises ou de personnes.

Cependant la divergence d'interprétation est réintroduite par l'article 3 qui stipule :

**licence de transport** : l'autorisation accordée par le ministre chargé des transports pour exercer l'activité de transport routier. Il s'agit :

- des licences correspondant aux cinq catégories de transport ;
- de la licence pour le louage de véhicules, licence « L ».

Or une licence de location, n'est pas une licence de transport comme cela est indiqué dans cet article, car la location et le transport sont deux professions et deux activités différentes qui n'entrent pas dans la même catégorisation.

• *Les catégories de transport routier :*

- le transport routier de personnes ou de voyageurs,
- le transport routier de matières dangereuses,
- le transport routier de marchandises diverses,
- le transport routier d'agrégats, d'excréta et d'ordures,
- le transport routier de bois de chauffe et de charbon de bois.

• *Les conditions d'accès aux profession et activité de transporteur routier :*

Le décret indique que l'exercice de l'activité de transporteur routier est soumis à une autorisation appelée « licence délivrée par le Ministre chargé des transports ». L'autorisation mentionne le type, les catégories et les classes de licence.

Il y a :

- Deux types de licences : une pour le transport public et une pour le transport pour compte propre,
- Pour chaque type de licence : il y a six catégories.

Le décret précise que les classifications des licences sont en fonction des véhicules utilisés, de la capacité technique, professionnelle, financière et de l'organisation administrative du transporteur. Les conditions et les modalités des classifications sont fixées dans les cahiers des charges des différentes catégories de transport.

Pour obtenir la licence de transport public routier, la personne physique ou morale doit satisfaire aux conditions suivantes :

- Être de nationalité ou de droit burkinabé ou de la nationalité ou du droit d'un État membre de la CEDEAO, ou de l'UEMOA ou d'un pays tiers accordant la réciprocité aux ressortissants burkinabé,
- Être immatriculé au registre du commerce et du crédit mobilier avec la mention « activité transport »,
- Justifier de conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité technique et professionnelle.

L'« honorabilité » se limite à l'absence d'interdiction d'exercer le commerce, la « capacité financière » se limite à l'exploitation d'un véhicule et la « capacité technique et professionnelle » se justifie par une expérience dans le secteur, sans préciser la durée.

Les mêmes règles s'appliquent au transport pour compte propre.

Les personnes physiques ou morales remplissant les conditions doivent s'inscrire au registre des transporteurs tenu au niveau national par le Ministère et dans les régions par ses bureaux régionaux (démembrement).

- *Les conditions d'accès à la profession de loueur de véhicules routiers sont ainsi définies selon l'arrêté de 2021 :*

**Articles 5 :** Pour l'obtention de la licence de louage de véhicule, les conditions suivantes doivent être remplies :

- justifier d'une capacité technique et financière suffisante ;
- au titre de la capacité financière et technique, justifié d'un parc de véhicules appropriés, en propriété ou en contrat de crédit-bail ;
- être assujetti à un régime fiscal ;
- être immatriculé au régime social ;
- disposer d'un site de stationnement approprié.

- *Les conditions d'exercice des professions et activités de transporteur routier :*

Il est institué une « carte d'autorisation de transport » qui est une reconnaissance du droit d'exploitation accordé à chaque véhicule. Une limite d'âge est instaurée pour l'exploitation des véhicules pour bénéficier d'une autorisation (20 ans pour les tracteurs et porteurs en transport de marchandises et 15 ans en transport de personnes).

Si le principe de juste rémunération du transporteur est mentionné, il n'est pas détaillé, et les références aux contrats sont en contradiction avec le droit OHADA qui fait du contrat de transport de marchandises par route un contrat non écrit par nature.

- *Les conditions d'exercice de la profession de loueur de véhicule :*

On notera que l'Arrêté de 2021 stipule à son article 10 que :

**Article 10 :** Il est interdit à tout transporteur privé ou transporteur pour compte propre de prendre en location des véhicules avec chauffeur ou de donner en location des véhicules.

Il est également interdit à tout loueur de véhicules, de donner en location, des véhicules avec chauffeur au transporteur routier pour compte propre.

Cette interdiction est inopportune car rien ne devrait interdire la location de véhicules avec conducteur par des transporteurs pour compte propre, d'autant que la définition du transport pour compte propre de la loi de 2008 ne l'exclut pas, au contraire, elle fait expressément référence à l'exploitation du véhicule pris en location.

- *Les dérogations à l'application de ces règles :*

Le décret instaure toutefois certaines dérogations aux règles précitées, les dispositions des articles 14, 28, 33 et 39 du décret ne sont pas applicables aux transports publics routiers exécutés dans l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) l'exécution de transports au moyen de véhicules de moins de neuf (09) places;
- b) les transports au moyen de véhicules autres que les autocars et autobus, destinés à des usages de tourisme ou de loisirs ;
- c) les transports exécutés au moyen de véhicules et appareils agricoles définis par l'article 127- A du décret n° 73-308 du 31 décembre 1973 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique, pour les besoins d'une exploitation agricole ;
- d) les transports exécutés au moyen de certains véhicules affectés à des emplois très spéciaux, dont l'intervention est nécessaire pour la mise en œuvre des matériaux qu'ils transportent;
- e) les transports de véhicules accidentés ou en panne par véhicule spécialisé entre le lieu de l'accident ou de la panne et le lieu de réparation.

**Si les dérogations c) et e) sont classiques, les autres reviennent à déréglementer le transport de personnes de façon assez large.**

Les cahiers des charges disponibles révèlent que le transport de matière dangereuse est réservé aux personnes morales aussi bien en transport public que privé, il en est de même pour le transport international de personnes.

De plus on observe dans la terminologie, une confusion persistante entre « condition d'accès à la profession » et « condition d'exercice » de celle-ci et d'accès au marché.

**Note :**

La réglementation semble sur certains points être conforme aux orientations de la Résolution consolidée des Nations Unies de 2004 sur la facilitation des transports routiers, cependant certains aspects pourraient être améliorés pour y correspondre tout à fait, et en particulier :

- Les dérogations à l'application des règles d'accès et d'exercice pourraient être revues pour éviter les situations permettant d'échapper à la réglementation,
- La condition d'honorabilité devrait être considérablement renforcée,
- La condition de capacité professionnelle devrait être développée pour définir ses modalités d'obtention (formation et examen, expérience professionnelle et équivalence de diplôme),
- Le système d'autorisation devrait être simplifié,
- Les cahiers des charges ne distinguent pas accès, exercice et détail d'exploitation ce qui pourrait porter à une certaine confusion qui doit être éliminée,
- La terminologie gagnerait aussi à être revue à la lumière des réglementations adoptées dans la sous-région, par exemple le terme licence renvoie davantage à une condition d'exercice qu'à une condition d'accès à la profession,
- Les dispositions relatives aux contrats et à la détermination du prix devraient être revues et mises en cohérence avec les textes adoptés dans la sous-région, en particulier en Côte d'Ivoire, au Niger et en cours au Togo.

Par ailleurs, le secteur ne se résume pas aux transporteurs : Les professions de loueurs de véhicules commerciaux avec ou sans conducteurs et d'intermédiaires de transport (commissionnaires de transport et courtier de fret) doivent aussi être réglementées sur le plan de leurs accès et de leur exercice.

*c) Le **DECRET N° 2012-559/PRES/PM/MTPEN/MEF/MICA/MATDS/MID** du 05 juillet 2012 portant conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux et pour compte propre des vélomoteurs, motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur. (JO N° 33 DU 16 AOUT 2012)*

Les conditions d'accès à cette profession de transporteur public ou privé par vélomoteur ou tricycle se limitent aux conditions ci-après :

- Être âgé de 18 ans au moins ;
- Être titulaire du permis de conduire de la catégorie «A1 » pour les vélomoteurs;
- Être titulaire du permis de conduire de la catégorie «A » pour les motocyclettes;
- Être titulaire du permis de conduire A assorti d'un certificat d'aptitude à la conduite des tricycles et quadricycles.

L'exercice de l'activité des « moto-taxis » ou le transport pour compte propre à l'aide de tricycles et quadricycles à moteur, est subordonné à l'obtention d'une licence spéciale délivrée par la Commission Communale des Transports Terrestres, et à l'inscription au registre des transporteurs par « moto-taxis » tenu par la municipalité concernée.

Il sera noté que l'exploitation à titre onéreux des vélomoteurs et motocyclettes comme « moto-taxis » pour le transport public de personnes est strictement interdite dans les villes de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso, pourtant il semble que cette activité prospère face au besoin accru de mobilité urbaine.

La circulation des tricycles et quadricycles n'est autorisée que de 05 heures à 19 heures.

Toute licence de transport par « moto-taxi » ou pour compte propre peut être annulée par un acte de l'autorité municipale l'ayant délivrée pour l'un des motifs ci-après :

- Faillite ou mise en liquidation judiciaire du bénéficiaire de la licence ;
- Usage d'une licence falsifiée ;
- Usage d'un engin volé ou frauduleusement acquis.

**On notera donc que cette profession n'est soumise à aucune obligation de formalisation, ni à de réelle condition de compétence professionnelle, alors qu'il s'agit cependant de transporteurs publics de personnes ou de marchandises.**

*d) **L'accès au fret et sa gestion***

Si les textes sont silencieux sur l'accès au fret intérieur, de nombreux textes traitent du fret inter-états.

On citera en particulier :

- Le Décret n° 78/005/PRES/CODIM du 06/01/98 créant le « Conseil Voltaïque des Chargeurs en abrégé COVOC » devenu ensuite le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC),
- Le Décret 2020-0235 du 25 mars 2020 portant gestion du fret en provenance et à destination du Burkina Faso,
- L'Arrêté 2020 055 du 21 octobre 2020 portant modalité de gestion et de contrôle du fret en provenance ou à destination du Burkina Faso,
- L'Arrêté interministériel 105 du 1<sup>er</sup> juillet 1999 institue la lettre de voiture inter-états,
- L'Arrêté conjoint N°2009\_0012\_/MT/MEF portant institution d'un Bordereau Électronique de Suivi de Cargaison.



On notera aussi pour référence la loi 012-2013 portant régime général des importations et des exportations au Burkina Faso et son décret d'application 2018-1260 du 31 décembre 2018, qui, s'ils ne traitent pas directement de transport, contiennent des dispositions qui ont une influence sur celui-ci en prévoyant des autorisations ou licences d'importation d'une part, et des sanctions d'autre part allant jusqu'à la confiscation des marchandises en cas d'infraction, confiscation qui peut se faire à bord du moyen de transport.

### 1. Le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC) et ses missions

Le Conseil Burkinabè des Chargeurs a été créé par Décret n° 78/005/PRES/CODIM du 06/01/98 sous la forme d'un établissement public à caractère spécifique, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Il portait alors la dénomination : « Conseil Voltaïque des Chargeurs » (COVOC). A la suite de l'avènement du 04 Août 1983 et à la faveur du changement du nom du pays, l'établissement prend de la dénomination « Conseil Burkinabè des Chargeurs » (CBC).

Le Conseil Burkinabè des Chargeurs a été transformé en 1998 en établissement public à caractère professionnel afin de recentrer ses activités, de désengager progressivement l'État au profit des opérateurs économiques du secteur privé.

Conformément aux dispositions du Décret n°98/133/PRES/PM/PTT du 15 avril 1998 portant statut du CBC, l'État s'engage à maintenir le CBC, en qualité d'établissement public à caractère professionnel et à le soutenir dans son rôle d'institution publique d'appui au secteur privé avec en charge le volet transport international de marchandises.

Le Plan Stratégique 2005-2009 du CBC définit ses missions :

- Les missions de service public et les activités menées pour le compte de l'État;
- Les mission de défense des intérêts des chargeurs (Édition d'un bulletin d'information, formation, assistance et information à la demande, études, négociations/lobbying),
- La mission d'observatoire de la chaîne des transports (traitement statistique des documents supports des différents modes de transport, connexion aux systèmes d'informations portuaires et chargeurs, base de données statistiques sur le transport international, rapports, études globales et fluidité du trafic),
- La mission de coordination, assistance, facilitation des opérations (Participation au comité national de facilitation, facilitation du transport terrestre, animation d'une bourse fret, assistance aux chargeurs en zone portuaire, route, fer, air, représentation de l'État aux grandes rencontres internationales sur le transport des marchandises).
- Les activités administratives (suivi de la politique maritime du Burkina Faso, la mise en œuvre des accords et convention en transport international et de transit (gestion des quotas, réglementation), gestion de la lettre de voiture internationale (LVI) (routière), **gestion du bordereau de suivi des cargaisons** (BSC) maritimes, gestion du bon d'expédition ferroviaire (BETF), animation de l'observatoire des transports internationaux, mise en œuvre et la gestion d'opération de fluidité routière (suivi du contrôle routier),
- les activités de conseil et d'assistance (**suivi des conditions de traitement et d'entreposage des marchandises burkinabè dans les ports de transit**, organisation de facilités pour le transport et le transit avec les opérateurs portuaires (exonérations des frais de magasinage, dispenses de caution, etc...), **information et publication de l'état prévisionnel des navires à l'arrivée, des tarifs de transport, des conditions de transport sur les différents corridors**, de la situation des marchandises dans les ports, la formation des chargeurs dans le domaine du commerce et du transport international.

En pratique, lors des consultations conduites au Bénin, au Niger et au Burkina Faso, il est apparu que la mission de gestion des quotas de transport routier n'est pas entièrement remplie et que les activités du CBC, selon certains opérateurs, se résument à des perceptions souvent considérées comme excessives qui entravent le commerce et le transport sans pour autant apporter une valeur ajoutée.

## 2. Le Décret 2020-0235 du 25 mars 2020 portant gestion du fret en provenance et à destination du Burkina Faso et son Arrêté d'application 2020-055 du 21 octobre 2020 portant modalité de gestion et de contrôle du fret en provenance ou à destination du Burkina Faso

Le champ d'application du décret et de son arrêté d'application couvre les domaines suivants :

**Article 2 :** Le présent décret s'applique aux types de frets suivants :

- le fret en transit par les ports à destination du Burkina Faso ;
- le fret local des pays de la sous-région à destination du Burkina Faso ;
- le fret au départ du Burkina Faso en transit par les ports ;
- le fret au départ du Burkina Faso à destination du marché sous régional et régional.

Les définitions figurant à l'article 3 du décret sont en général conformes, cependant les définitions du « transporteur public » et celle du « transporteur privé » gagneraient à être alignées sur les autres textes, et généralement complétées à la lumière des remarques précédentes.

**Sur le plan de la répartition du fret en transit par les ports** et de son traitement le décret dispose :

**Article 4 :** Le fret au départ et à destination du Burkina Faso fait l'objet d'une déclaration préalable obligatoire par le chargeur ou son mandataire auprès du Conseil Burkinabè des Chargeurs.

**Article 5 :** Le Conseil Burkinabè des Chargeurs collecte, traite et partage dans le cadre de la coopération, les informations relatives au fret avec l'ensemble des acteurs impliqués dans le processus de gestion du fret.

L'Arrêté 2020-055 précise que le fret en transit est déclaré par le chargeur ou son représentant auprès du CBC sur la base d'un formulaire physique ou en ligne. Il précise que le formulaire est gratuit.

La répartition du fret se fait selon le décret selon les modalités suivantes :

### **Chapitre 2 : De la répartition du fret**

**Article 6 :** La répartition du fret se fait conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux et selon les usages et principes du commerce mondial.

Le Conseil Burkinabè des Chargeurs applique pour toute déclaration de fret les quotas tels que définis dans ces accords.

**Note :** lors des consultations conduites il est apparu que selon certains acteurs le CBC ne remplit pas entièrement son rôle dans la répartition du fret.

Selon le décret l'accès au fret se fait selon les modalités suivantes :

#### Chapitre 4 : De l'accès au fret

**Article 12 :** Dans le respect des quotas visés à l'article 6 ci-dessus, l'accès au fret se fait suivant les moyens ci-après.

- le recours au Conseil Burkinabé des Chargeurs ;
- le recours direct au transporteur de son choix par la conclusion d'un contrat de transport en bonne et due forme ;
- la bourse virtuelle et physique de fret ;
- le transport pour compte propre.

Cette description pourrait porter à confusion car elle laisse entrevoir une liberté de choix pour l'opérateur alors que, sauf pour le compte propre, cette liberté n'existe pas.

On notera enfin que le décret proscrit les recours et des intermédiaires informels pour l'attribution ou l'obtention du fret, alors que ni au Bénin, ni au Niger ni au Burkina Faso, ces professions ne sont définies ni encadrées par des conditions d'accès ou d'exercice, ce qui fait de ces acteurs, par conséquent, des acteurs informels par nature.

L'arrêté précise que le transporteur accède au fret selon 3 options :

- **Option 1 : Transport public par tour de rôle** organisé par le CBC avec le concours des représentants des transporteurs et des conducteurs.

**Note :** les conducteurs ne devraient pas être associés à ce processus qui ne regarde que le donneur d'ordre et le transporteur.

- **Option 2 : Signature par le transporteur d'un contrat avec le chargeur**, son représentant ou un commissionnaire de transport.

**Note :** cette rédaction est inadaptée, le contrat de transport de marchandises par route est par nature non écrit (consensuel) selon l'Acte uniforme de l'OHADA, il n'y a donc pas de signature, mais un simple accord de volonté. De plus, si la référence au commissionnaire de transport est pertinente, on notera que cette profession n'est pas réglementée et que ses conditions de responsabilité ne sont que vaguement définies dans l'Acte uniforme de l'OHADA sur le droit commercial général.

- **Option 3 : transport pour compte propre selon un quota** de répartition entre transport pour compte propre et transport public fixé par arrêté du Ministre des transports.

Les étapes de l'accès au fret sont définies par l'arrêté selon le tableau suivant :

**Article 10 :** Le transport qui accède au fret, quel que soit l'option choisie, est soumis aux différentes étapes ci-après :

ETAPES	ACTIONS	ACTEURS
<b>Étape 1</b>	Le chargeur ou son mandataire soumet au CBC une déclaration de fret indiquant la quantité de marchandises à enlever et le besoin en nombre de camions.	Chargeur ou son mandataire/CBC
<b>Étape 2</b>	Le CBC valide la déclaration, procède à la répartition du fret selon le quota 1/3-2/3 et le transmet au mandataire.	CBC/Mandataire
<b>Étape 3</b>	Le chargeur ou son mandataire se présente auprès du représentant des transporteurs et de celui des chauffeurs routiers pour convenir des tarifs et des conditions du transport.	Chargeur ou son mandataire/ Représentant Transporteurs/ Représentant Chauffeurs routiers
<b>Étape 4</b>	Le CBC publie la liste des camions convenus avec le mandataire et délivre gratuitement le bon de chargement au chauffeur routier qui procède aux formalités de chargement.	CBC/Chauffeurs routiers
<b>Étape 5</b>	A l'issue du chargement, le chauffeur routier se fait délivrer le Bordereau de Suivi du Trafic Routier (BSTR) par le CBC.	CBC/Chauffeurs routiers

**Note :**

- La référence au chauffeur routier est inadaptée car elle semble lui conférer un rôle qui n'est pas le sien, seul le transporteur est concerné par ces étapes, le conducteur n'est que son représentant sans pouvoir de décision ni autonomie en la matière.
- On notera également que les transporteurs n'ont jamais d'accès direct au donneur d'ordre en raison des intermédiaires informels qui monopolisent le fret dans les ports.

**Le décret instaure un bon de chargement** qui autorise l'enlèvement du fret et qui permet d'assurer le respect des quotas de répartition du fret, on notera toutefois que sont exonérés de cette obligation les transports de produits dits «stratégiques ».

Le « bon de chargement » est émis, moyennant finance par le CBC qui en assure le contrôle.

L'arrêté précise qu'à défaut de bon de chargement, le CBC régularise en frontière contre paiement de 20 000 F CFA.

**Sur le plan de l'exécution des transports**, le décret dispose :

**Article 14 :** Le Conseil Burkinabè des Chargeurs est chargé du suivi des cargaisons sur toute la chaîne internationale du transport de marchandises.

**On notera enfin que pour le fret bilatéral et pour le fret intérieur**, le principe de déclaration et de répartition est similaire à celui prévu pour le fret en transit par les ports, mais ne trouve en réalité aucune application.

Enfin, le décret fixe les sanctions imputables à ceux qui contreviendraient aux dispositions du décret.

### 3. Le cas particulier du fret en importation et en transit par les ports du Ghana : Arrêté 2015-0087 du 17 décembre 2015

Cet arrêté fixe un cadre particulier pour la gestion et le contrôle des frets en provenance des ports de Téma et Takoradi.

Il prévoit en particulier que :

**Article 3 :** Dans le cadre de ses missions de gestion du fret, le Conseil Burkinabé des Chargeurs assure la répartition, le suivi et la traçabilité du fret à travers le bon de chargement et les bordereaux de suivi du trafic.

Pour ce qui concerne le « bon de chargement » il stipule :

**Article 5 :** Le bon de chargement est délivré sans frais dans les représentations du Conseil Burkinabé des Chargeurs dans les ports de transit. Il est délivré à titre de régularisation aux frontières par le Conseil Burkinabé des Chargeurs contre le paiement de la somme de deux cents mille (200 000) francs CFA.

Pour la « gestion du fret » il précise :

**Article 7 :** Le Conseil Burkinabé des Chargeurs applique pour toute déclaration de fret les quotas de répartition définis par les accords bilatéraux ou multilatéraux, ou en application d'autres dispositions applicables selon les usages et les principes du commerce mondial.

**Note :** il n'y a pas de principe de quotas de transport dans les principes du commerce mondial, on notera d'ailleurs que dans le cadre de la mise en œuvre de la ZLECAf et de la libéralisation des échanges les quotas sont portés à disparaître.

#### 4. L'Arrêté interministériel 105 du 1er juillet 1999 institue la lettre de voiture inter-Etats

Cet arrêté institue une lettre de voiture inter-états (LVIE) pour tout transport routier de marchandises en provenance ou à destination du Burkina Faso, elle est émise par le CBC, et est obligatoire sauf pour les marchandises décrites à l'annexe A de la convention TRIE CEDEAO qui sont exclues du transport sous régime TRIE.

L'article 5 dispose que seuls les transitaires sont habilités à remplir la LVIE.

**Note :** Cette disposition est contraire au droit OHADA tel qu'il est fixé par l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route du 22 mars 2003, car la lettre de voiture est le document de suivi de l'exécution du contrat de transport, et les informations qu'elle doit contenir sont fixées par ledit acte uniforme ainsi que la responsabilité encourue pour le donneur d'ordre quant à leur exactitude et sincérité.

#### 5. L'Arrêté conjoint N°2009\_0012\_/MT/MEF Portant institution d'un Bordereau Électronique de Suivi de Cargaison

Cet Arrêté introduit le Bordereau Électronique de Suivi des Cargaisons (BESC), qui remplace l'ancien bordereau de suivi.

L'Arrêté dispose que pour toute cargaison en provenance ou à destination du Burkina Faso, le chargeur ou son mandataire est tenu d'établir et de faire valider par le Conseil Burkinabé des Chargeurs ou son mandataire un Bordereau Électronique de Suivi de Cargaison qui en assure la traçabilité.

Ainsi chaque connaissance maritime ou document de transport multimodal doit être couvert au minimum par un Bordereau Électronique de Suivi de Cargaison. La demande du Bordereau Électronique de Suivi de Cargaison se fait en ligne à l'adresse suivante : <http://www.cbcbesc.com>.

Le numéro du Bordereau Électronique de Suivi de Cargaison doit être obligatoirement être mentionné sur la déclaration en douane. Les services de douane devront contrôler l'existence et la validité de mention sur la déclaration lors des formalités de dédouanement de la marchandise.

### **3. La sécurité routière, le cadre de formation au permis de conduire et les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers professionnels**

Dans le domaine de la circulation, de la sécurité routière, de la formation des conducteurs et des temps de conduite et de repos on retiendra les textes suivants :

Pour la gestion institutionnelle de la Sécurité Routière :

- Décret 2008-741 bis portant création, attributions et fonctionnement de l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER).

Pour les règles de circulation :

- Décret 73-308 portant réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation,
- Arrêté municipal de Ouagadougou 2019-079 du 7 mai 2019 portant réglementation de la circulation et du stationnement des poids lourds dans la commune de Ouagadougou,
- Décret 2013-1296 du 31 décembre 2013 portant port obligatoire de la ceinture de sécurité,
- Décret 2012-1111 du 31 décembre 2012 portant normes de conception et de construction de ralentisseurs routiers.

Pour le dispositif de formation à la conduite :

- Décret 2016- 589 du 8 juillet 2016 portant conditions d'ouverture et d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur,
- Arrêté 2016-009 portant adoption du programme national d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et du guide d'évaluation des candidats à l'obtention du permis de conduire;
- Loi 005-2018 portant fixation des règles relatives à l'établissement, la délivrance et la validité des permis de conduire au Burkina Faso.

Pour les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers professionnels :

- Arrêté interministériel portant obligation d'installation de dispositifs de limitation de vitesse et de contrôle des temps de conduite et de repos dans les véhicules de transport routier,
- Convention collective des transports routiers du Burkina Faso du 6 novembre 2011.

Pour les sanctions :

- Décret 2003-418 du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière,
- Décret 2005-196 du 4 avril 2005 rectifiant les articles 13, 15, 44 du décret n° 2003 418 du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière.

**Note :** les textes relatifs aux sanctions ne feront pas l'objet de cette étude.

#### **a) Pour la gestion institutionnelle de la sécurité routière : Décret 2008-741 bis portant création, attributions et fonctionnement de l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER)**

L'Office National de la Sécurité Routière (ONASER) est un établissement public de l'État à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'office a pour mission la promotion de la sécurité routière et la contribution à l'amélioration des conditions d'exploitation du réseau routier et de la fluidité du trafic routier.

A ce titre, l'Office National de la Sécurité Routière est chargé :

- D'organiser, en collaboration avec les forces de défense et de sécurité, des opérations de contrôle afin de veiller au respect des règles de circulation et de sécurité routière ;
- De verbaliser les auteurs des contraventions aux règles de circulation et de sécurité routière ;
- D'installer et de gérer un système automatisé de contrôle de vitesse sur les axes routiers inter-états ;

**NB:** *la verbalisation doit être le fait des forces de l'ordre.*

- De construire et d'animer les centres d'éducation routière au profit des enfants ;
- D'appuyer les établissements d'enseignement primaire et secondaire dans l'éducation à la sécurité routière ;
- De susciter une implication et une mobilisation communautaire autour de la lutte contre l'insécurité routière ;
- D'encadrer et d'appuyer les associations de promotion de la sécurité routière ;
- D'organiser des campagnes d'information et de communication sur la sécurité routière ;
- De promouvoir la recherche sur la sécurité routière ;
- De mener la réflexion en vue de la mise en œuvre d'un mécanisme pérenne de financement de la sécurité routière ;
- De collecter, de centraliser, de traiter et de diffuser les données d'accidents de la circulation routière ;
- De gérer la base des données des accidents de la circulation ;
- D'organiser les sessions du comité technique de retrait de permis de conduire et d'en assurer le secrétariat ;
- D'assurer la formation des conducteurs pris en infraction au code de la route.

En matière d'amélioration des conditions d'exploitation du réseau routier, l'office est chargé :

- D'assurer la protection du patrimoine routier contre toutes les formes d'atteintes dues aux usagers de la route.

**NB :** *ce n'est pas le rôle d'une agence de sécurité routière mais celui de la maîtrise d'œuvre de l'entretien routier.*

- D'opérer les réparations mineures des dégradations constatées sur les axes routiers inter-états.

**NB :** *ce n'est pas le rôle d'une agence de sécurité routière mais celui de la maîtrise d'œuvre de l'entretien routier.*

- D'engager les poursuites nécessaires contre les auteurs de destruction ou de vol des matériels, équipements et installations des infrastructures routières, en particulier, les panneaux de signalisation routière.

**NB :** *ce n'est pas le rôle d'une agence de sécurité routière mais celui de la maîtrise d'œuvre de l'entretien routier.*

- De contrôler la charge à l'essieu.

**NB :** *Cette restriction au seul contrôle de la charge à l'essieu, est étonnante car cela lui interdit de contrôler le poids total roulant et le gabarit ainsi que les dimensions.*

- D'installer et de gérer un système de surveillance du trafic sur les axes routiers inter-états ;
- De contribuer à l'élaboration et au suivi de la mise en œuvre des plans de circulation et de signalisation routière au profit des collectivités territoriales ;
- De réaliser les audits de sécurité routière des projets d'infrastructures routières ;
- D'assurer les inspections périodiques des infrastructures routières et de formuler des propositions de mesures correctrices s'il y a lieu.

**NB :** *ce n'est pas le rôle d'une agence de sécurité routière mais celui de la maîtrise d'œuvre de l'entretien routier.*

- De certifier la conformité de la signalisation aux normes et standards en vigueur et d'en assurer le suivi.

En matière de fluidité du trafic routier, l'office est chargé :

- De procéder à l'enlèvement des véhicules en panne ou accidentés sur la route ;
- De contribuer à l'identification des pratiques anormales qui grèvent la fluidité des mouvements des personnes et des marchandises sur les axes routiers.

**NB :** *ce n'est pas le rôle d'une Agence de sécurité routière, cette compétence est celle du Comité national de Facilitation des Echanges dans le contexte de la mise en œuvre de l'Accord de Facilitation des Echanges de l'OMC.*

- De porter assistance, le cas échéant, aux victimes des accidents de la circulation.

**Note :** on observe que parmi les missions de l'ONASER ne figurent pas les missions de participation à la conception des programmes de formation à la conduite, ni même une participation à l'agrément et à l'évaluation des auto-écoles, ce qui devrait pourtant être le cas.

## ***b) Pour les règles de circulation***

### **1. Le Décret 73-308 portant réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation**

Le décret qui est en fait un véritable code de la route ne contient aucune disposition relative au permis de conduire et à l'apprentissage de la conduite.

Il contient quelques dispositions pertinentes pour le transport et les véhicules, mais gagnerait à être actualisé à la lumière des textes communautaires de l'UEMOA et de la CEDEAO.

### **2. Le Décret 2012-1111 du 31 décembre 2012 portant normes de conception et de construction de ralentisseurs routiers**

Ce texte définit les conditions techniques de conception, de réalisation et de mise en œuvre des ralentisseurs de vitesse.



### 3. Le Décret 2013-1296 du 31 décembre 2013 portant port obligatoire de la ceinture de sécurité

Ce décret introduit l'obligation du port de la ceinture de sécurité, ainsi que l'obligation d'équipement des véhicules qui doivent disposer pour chaque siège d'une ceinture de sécurité.

Toutefois sur ce dernier point, aucune mesure de transition ne semble prévue pour que les véhicules non équipés se mettent en conformité.

### 4. L'Arrêté municipal de Ouagadougou 2019-079 du 7 mai 2019 portant réglementation de la circulation et du stationnement des poids lourds dans la commune de Ouagadougou

Cet arrêté fixe des règles de circulation des véhicules lourds avec des interdictions de principes de circuler de jour sur certains axes, tandis que les activités de livraison sont également encadrées.

Certains types de transport sont toutefois exemptés de ces règles (véhicules frigo, certaines destinations industrielles).

#### *c) Pour le dispositif de formation à la conduite et le permis de conduire*

### 1. Le Décret 2016- 589 du 8 juillet 2016 portant conditions d'ouverture et d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur

Le décret fixe les conditions d'ouverture et d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur, les obligations des exploitants et des employés desdits établissements, les infractions et les sanctions.

Les établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur sont :

- Les auto-écoles,
- Les centres,
- Les structures spécialisées de formation.

Leur exploitation est obligatoirement soumise à l'obtention préalable d'une autorisation d'ouverture et d'une licence d'exploitation. L'autorisation préalable d'ouverture ne donne pas droit à l'exploitation de l'auto-école.

**Note :** cette formulation semble ne pas s'appliquer aux centres et structures spécialisées de formation ce qui ne semble pas propice.

Le décret fixe des conditions d'accès comme suit :

**ARTICLE 5 :** Pour obtenir l'autorisation préalable mentionnée aux articles 2 et 3 ci-dessus, les personnes physiques ou morales doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- être de nationalité ou de droit burkinabé ou de la nationalité ou du droit d'un pays membre de l'UEMOA, de la CEDEAO, ou d'un pays tiers accordant la réciprocité aux ressortissants burkinabé ;
- être immatriculé au registre du commerce et du crédit mobilier avec la mention activité portant « Auto-école » ou/et « Formation » ;
- justifier d'une bonne moralité ;
- justifier de capacité professionnelle ;
- pour les personnes physiques, être âgé de vingt-en-un (21) ans au moins ;
- résider ou avoir un siège permanent au Burkina Faso ;
- acquitter les frais d'achat du dossier ;
- s'engager au respect des clauses du cahier des charges des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur.

La condition de capacité professionnelle est décrite à l'article 7 :

**ARTICLE 7 :** Justifient de la capacité professionnelle :

- les enseignants de la conduite automobile titulaires au moins du brevet d'études du premier cycle (BEPC) ou d'un diplôme équivalent reconnu, d'un diplôme ou titre professionnel reconnus en matière de formation théorique et/ou pratique dans la conduite automobile délivrés par une structure compétente agréée ;
- dans les conditions définies par l'Administration, les personnes justifiant d'une expérience pertinente en matière de formation théorique et/ou pratique dans la conduite automobile, les transports ou la sécurité routière et d'une titre professionnel délivré par une structure compétente agréée ;
- les directeurs techniques possédant obligatoirement une expérience professionnelle d'au moins trois (03) ans effectifs en qualité de moniteur d'auto-école ou d'enseignant de la conduite des véhicules terrestres à moteur ;
- La personne morale exerçant, à la date d'entrée en vigueur du présent décret, l'activité d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur.

**Note :** aucune mention n'est faite quant à la maîtrise de véhicules lourds de transport de personnes ou de marchandises.

Le décret instaure aussi une condition de capacité financière :

**ARTICLE 11 :** Justifiant des capacités financières, professionnelles et techniques mentionnées à l'article 10 ci-dessus, les titulaires d'une autorisation d'ouverture dont le personnel administratif et technique, les véhicules, les locaux et le matériel didactique minimum sont conformes aux prescriptions du cahier des charges des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur.

Naturellement les établissements d'enseignement de la conduite doivent se conformer au programme de formation en substance et en durée d'enseignement fixé par voie réglementaire.

Les autorisations d'ouverture et les licences d'exploitation peuvent être suspendues ou retirées en fonction de faits qui sont identifiés dans le décret.

L'Arrêté 2016-009 portant adoption du programme national d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et du Guide d'évaluation des candidats à l'obtention du permis de conduire précise les conditions pratiques à remplir, en particulier l'obligation de disposer de véhicules écoles du type requis en fonction des catégories de permis pour l'obtention desquelles l'établissement dispense des formations.

**Note :** le programme national est très développé pour ce qui concerne les enseignements pour l'obtention des permis lourds, ce qui est rare dans la sous-région.

### 2. Loi 005-2018 du 19 avril 2018 portant fixation des règles relatives à l'établissement, la délivrance et la validité des permis de conduire au Burkina Faso

La loi fixe l'obligation de détention d'un permis de conduire et :

- Les différentes catégories de permis de conduire,
- La condition de détention des permis « légers » avant de pouvoir passer les permis lourds,
- L'âge minimum requis du titulaire,
- Les conditions de justification de l'aptitude physique et la périodicité de leur contrôle,
- Les conditions de formation théorique (code de la route et sécurité routière) et pratique (conduite en situation de circulation).

La loi fixe aussi les objectifs du programme national de formation à la conduite.

La loi en son article 30 contient des dispositions spécifiques pour les conducteurs professionnels :

**Article 30 :** La qualité de conducteur professionnel est acquise à l'issue d'une formation complémentaire appropriées, dans un centre de formation à la conduite automobile, correspondant à la catégorie de véhicule à conduire. Elle est subordonnée à la détention préalable du permis de conduire valable pour la catégorie de véhicules dont la conduite est envisagée.

Cette formation complémentaire donne droit à la délivrance d'un titre professionnel conformément aux dispositions en vigueur.

**Note :** Cette formulation n'est pas suffisamment claire car elle ne spécifie pas l'objectif de cette formation complémentaire qui doit concerner autre que la conduite, c'est à dire surtout toutes les autres fonctions que remplit un conducteur professionnel.

La loi détermine enfin les différentes infractions et leur sanction.

## *d) Les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers professionnels*

### 1. La Convention collective des transports routiers du Burkina Faso du 6 novembre 2011 et les temps de conduite et de repos

La convention collective a pour objet de régir les rapports de travail entre les employeurs des sociétés et établissements dont les activités principales relèvent de la branche « transport routier » et les travailleurs employés par lesdites sociétés et établissements sans distinction de sexe, d'origine sociale ni de statut. Le terme « travailleur » étant celui défini par le code du travail en vigueur.

Sont concernés les entreprises de transport publiques des secteurs suivants :

- Le transport des produits d'hydrocarbures et de matières dangereuses,
- Le transport des marchandises,
- Le transport des personnes.

**Note :** de fait la convention collective ne s'applique pas aux conducteurs professionnels employés dans une entreprise qui réalise des activités de transport privé.

Elle ne s'applique pas non plus aux conducteurs qui sont les exploitants de leur propre camions (artisan), car ils ne sont pas employés au sens de la réglementation du travail.

**Pour ce qui concerne les temps de conduites,** la convention dispose :

TITRE III : DES CONDITIONS GENERALES DE TRAVAIL

#### **Article 31 : De la durée du travail**

La durée légale du travail est de quarante (40) heures par semaine.

La durée totale maximum de conduite, y compris les heures supplémentaires, ne doit dépasser ni neuf (09) heures par jour, ni quarante-huit (48) heures par semaine.

**Note :** cette formulation est difficile à exécuter en transport routier car le temps de travail d'un conducteur routier n'est pas constitué que par la conduite, il accomplit une multitude d'autres tâches qui sont du temps de travail mais pas du temps de conduite.

De plus, si on rapporte les 48 heures par semaine aux 6 jours de travail autorisés, on arrive à 8 heures de conduite par jour, ce qui est difficile à réaliser avec la prise en compte des autres temps de travail hors conduite.

**Pour ce qui concerne les temps de repos :**

#### **Article 33 : Du repos hebdomadaire et journalier**

Le travailleur bénéficie d'un report hebdomadaire de 24 heures consécutives par semaine. Ce repos sera organisé de sorte à assurer le fonctionnement continu de l'entreprise.

Le repos journalier des travailleurs doit être d'au moins dix heures consécutives.

Pendant la durée de son repos journalier, le conducteur ne doit pas être tenu de rester sur le véhicule ou à proximité de celui-ci lorsqu'il a pris les précautions nécessaires pour assurer la sécurité du véhicule et de sa charge.

**Note :** la journée de repos hebdomadaire est un standard sous-régional, il en est de même du repos journalier

**Pour ce qui concerne les pauses, la convention prévoit :**

**Article 34 : Du repos en temps de conduite**

Les chauffeurs conducteurs bénéficient d'un report « appelé repos en temps de conduite » en raison d'une (1) heure de repos pour quatre (04) heures de conduite.

**Note :** Il n'est pas judicieux de nommer ces temps comme des repos, ce ne sont que des pauses entre deux temps de conduite continus.

De plus, la limite de 4 heures s'insère difficilement avec la durée maximale de conduite journalière de 9 heures, dans une telle configuration, cela signifie qu'il doit prendre deux pauses d'une heure, et la dernière ne sera suivie que d'une heure de conduite.

La pratique internationale est de prévoir une pause de 45 minutes après 4.5 heures de conduite continue, ce qui permet de respecter les 9 h de conduites maximales avec une seule pause entre deux.

## 2. L'Arrêté interministériel portant obligation d'installation de dispositifs de limitation de vitesse et de contrôle des temps de conduite et de repos dans les véhicules de transport routier

Cet arrêté a pour objet de préciser les dispositifs à mettre en place pour assurer le respect des limitations de vitesse et des temps de conduites et de repos des véhicules de transport routier sans qu'il soit précisé s'il s'agit de transport de marchandises ou de personnes.

**Pour ce qui concerne les temps de conduites et de repos** des conducteurs professionnels, l'arrêté prévoit :

**Article 5 :** Tout propriétaire ou tout exploitant de véhicule de transport routier est tenu

de respecter et de faire respecter les prescriptions relatives à la durée légale de travail et la durée totale maximum de conduite y compris les heures supplémentaires fixées par la Convention collective des transports routiers du Burkina Faso.

**Note :** le problème est que la convention collective ne s'applique qu'aux entreprises de transport publics, si bien que les véhicules de transport pour compte propre de marchandises ou de personnes ne sont pas astreints au respect de la réglementation des temps de conduites et de repos.

De plus ces règles ne s'appliquent pas non plus aux conducteurs qui sont aussi leur propre patron, car ils ne sont pas employés dans ce cas.

### Sur le plan des durées de travail

**Article 6 :**

La durée totale maximum de conduite, y compris les heures supplémentaires, ne doit dépasser ni neuf (09) heures par jour, ni quarante-huit (48) heures par semaine.

Le travailleur bénéficie d'un repos hebdomadaire de 24 heures consécutives par semaine, et d'un repos journalier d'au moins dix heures consécutives.

Les chauffeurs conducteurs bénéficient en outre d'un repos « appelé repos en temps de conduite » à raison d'une (1) heure de repos pour quatre (04) heures de conduite.

**Note :** cet article ne tient pas compte du fait qu'un conducteur professionnel en plus de la conduite,

accomplit d'autres tâches, qui ne sont pas de la conduite, mais du travail malgré tout. Il ne fait pas cas non plus des temps de pause recommandés après une certaine durée de conduite continue.

Si les repos journaliers et hebdomadaires sont conformes aux pratiques sous-régionales, le temps de pause s'insère difficilement avec le temps de conduite maximal journalier, car s'il conduit 9 heures par jour, cela signifie qu'il doit prendre deux pauses d'une heure, et la dernière ne sera suivie que d'une heure de conduite.

Enfin la durée hebdomadaire de conduite de 48 h ne correspond pas à la durée maximale quotidienne multipliée par 6 jours de travail.

**Pour ce qui concerne le dispositif de contrôle des temps**, l'arrêté dispose :

**Article 7 :** Tout véhicule de transport dans les différentes catégories de transport routier doit être équipé de dispositif permettant de déterminer les temps de conduite et de repos prescrits par les textes en vigueur.

**Article 8 :** Le dispositif de contrôle des temps de conduite et de repos est constitué par l'installation d'un chrono tachygraphe ou d'un ordinateur embarqué.

**Note :** un chronotachygraphe a pour vocation d'enregistrer non seulement les temps de conduite et de repos, mais aussi les autres temps de travail, et les pauses.

De plus, en considérant l'état de la flotte, les véhicules ne sont probablement pas tous équipés, il faudrait aussi prévoir un dispositif d'enregistrement manuel (cahier de bord).

Enfin, il faudrait aussi fixer un cadre réglementaire pour le contrôle par les forces de l'ordre et les chefs d'entreprises des enregistrements et fixer les conditions de leur archivage.

## **4 Recommandations sur le cadre légal du transport routier du Burkina Faso**

Si les textes et le contexte de gouvernance du secteur des transports routiers de marchandises et de personnes et celles relatives aux règles de circulation n'appellent pas de recommandations particulières, il n'en n'est pas de même pour les autres domaines.

### ***a) L'accès et l'exercice des professions du transport routier et de l'intermédiation et les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels***

Afin de garantir une convergence réglementaire entre le Burkina Faso, le Niger, le Bénin et le Togo, il apparaît nécessaire de proposer une refonte intégrale de la législation et de la réglementation du transport routier pour ce qui concerne l'accès aux professions et leur exercice.

Une loi, complétée par des décrets et arrêtés d'application, pourraient :

#### **Définir les professions et activités concernées, à savoir**

- 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.

Les exploitants de moto-taxi, tricycles et autres, doivent être considérés comme des transporteurs à part entière, même si des conditions allégées peuvent être prévues dans l'arsenal réglementaire

### **Pour chaque profession ou activité, déterminer les conditions d'accès à ces professions sur la base de critères internationalement reconnus :**

- Établissement au Burkina Faso en société commerciale même unipersonnelle,
- Capacité financière des entreprises,
- Capacité professionnelle des dirigeants et gestionnaires avec trois filières d'obtention :
  - ° Formation longue et examen
  - ° Reconnaissance de l'expérience professionnelle avec formation courte de mise à niveau
  - ° Équivalence de diplôme avec formation courte de mise à niveau
- Honorabilité des dirigeants et gestionnaires.

La satisfaction de ces critères permet de reconnaître la qualité de professionnel et se matérialise par l'inscription au registre professionnels.

### **Pour chaque activité, déterminer les conditions d'accès au marché et d'exercice des activités :**

- 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,
- 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 tonne ou au kilomètre, et possibilité de publication de calculs indicatifs de coûts de revient par type de véhicule et d'exploitation,
- Adoption de contrats types,
- Introduction d'une réglementation des temps de conduites de repos et autres temps des conducteurs professionnels sur la base de l'Accord des Nations Unies en la matière (Accord AETR) tout en le contextualisant à la situation ouest africaine.

### **Pour les conducteurs routiers professionnels :**

- 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,

Les textes devront déterminer des modalités et délais de transition pour les acteurs en cours d'activité, ainsi que des modalités transitoires en attendant l'opérationnalisation d'un dispositif de formation complet pour la condition de capacité professionnelle.

Une série de décrets et d'arrêtés d'application, capitalisant sur certains aspects des textes en place (en particulier les cahiers de charges), viendraient en préciser les modalités d'application.

Il conviendrait de revoir les missions du CBC, à la fois à la lumière de la mise en oeuvre du Comité National de Facilitation des Échanges, 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'ONASER dans le domaine de la fluidité vont au delà des missions d'une agence de mise en oeuvre de la sécurité routière et pourrait bénéficier d'une révision.

### ***b) Le dispositif de formation à la conduite et le permis de conduire***

Les textes en vigueur pourraient être enrichis de dispositions complémentaires dans les domaines suivants :

- 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,
- Définir un cadre pour la qualification et la sélection des examinateurs du permis de conduire.

Le tout en prenant soin d'inclure systématiquement des dispositions spécifiques relatives aux véhicules de transport de personnes et de marchandises.



## B. Les accords bilatéraux de transport signés par la Burkina Faso

### 1. Etat des lieux

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 avec le Niger est très ancien et date des années 60, une tentative de modernisation a été faite mais n'a pas abouti.

Ces accords sont similaires aux autres accords bilatéraux de la sous-région, ils sont obsolètes et peu appliqués.

### 2. Recommandations

Afin de moderniser le cadre juridique des transports entre le Burkina Faso, le Niger, le Bénin et le Togo, il pourrait être envisagé de proposer la négociation d'un accord quadrilatéral de transport routier de marchandises et de personnes qui comportent les éléments suivants :

Aspect global	Recommandation
<b>Des définitions commune</b>	Adopter des définitions communes des différentes professions du transport routier et de l'intermédiation, y compris du transport pour compte propre.
<b>Alignement sur les textes communautaires</b>	S'aligner sur les textes communautaires (UEMOA et CEDEAO).
<b>Harmonisation des conditions d'accès</b>	Viser 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 4 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).
<b>Des principes de prix de transport</b>	Viser à adopter des principes de prix de transport éliminant le prix à la tonne et permettant la prise en compte des temps de mises à disposition avec une application du principe de juste rémunération.
<b>Anticipation de la mise en œuvre de la ZECLAf</b>	Viser à anticiper la mise en œuvre de la ZECLAf par une libéralisation progressive des quotas et la suppression des frets réservés dits stratégiques.
<b>Mise en place du mécanisme d'autorisations de transport</b>	Mettre 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.
<b>Définition d'un calendrier d'évolution</b>	Définir un calendrier réaliste d'évolution vers une libéralisation accrue.





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

**Projet de convergence réglementaire du transport routier  
et sa stratégie d'application sous-régionale en Afrique de l'Ouest**

Cette analyse du cadre juridique du transport routier au Burkina Faso, ainsi que les études réalisées au Bénin, Niger et Togo, constituent les fondements qui ont conduit à l'établissement du «Cadre de convergence réglementaire du transport routier et de sa stratégie d'application sous-régionale en Afrique de l'Ouest».<sup>3</sup>

À travers la Déclaration Quadrilatérale pour la convergence du cadre légal du transport routier, de l'intermédiation, du transit et des échanges entre le Bénin, le Burkina Faso, le Niger et le Togo, dans le contexte de la mise en œuvre de la Zone de Libre Échange Continentale Africaine (ZLECAf), signée le 25 mai 2023 à Niamey, au Niger<sup>3</sup>, ces quatre pays ont convenu d'une approche stratégique de concertation. Celle-ci vise à orienter une convergence réglementaire et à élaborer une feuille de route concertée pour la préparation des textes, l'adoption, le calendrier et les mesures de transition à adopter conjointement.

Le Ministres du commerce et les Ministres du transport des quatre pays se sont donc engagés à faire converger leur réglementation du transport routier ainsi qu' à une mise en oeuvre coordonnée des articles pertinents de l'Accord de Facilitation des Échanges de l'Organisation Mondiale du Commerce (articles 8, 10.4 et 11), reconnaissant que le développement du commerce nécessite une organisation moderne du secteur des transports routiers.

En outre, la mise en œuvre de la Zone de Libre Échange Africaine offre une nouvelle opportunité pour résoudre les problèmes liés au transport et au transit qui ont entravé le développement commercial des pays de la sous-région, en particulier des pays enclavés depuis des décennies. L'harmonisation des règles et l'équilibre de la concurrence entre les opérateurs représente un atout précieux pour le développement des échanges, en contribuant à éliminer les obstacles liés au transit, au commerce régional et international, au transport, et à la logistique.

L'approche suggérée vise notamment à réduire l'ampleur du secteur informel en encourageant la formalisation des entreprises de transport routier de marchandises et de personnes, ainsi que des intermédiaires du secteur en Afrique de l'Ouest. Elle propose la création d'un cadre réglementaire harmonisé, favorisant la formalisation du secteur des transports avec des définitions de rôles et des règles concordantes pour chaque acteur, conduisant ainsi à une convergence réglementaire selon les standards internationaux adaptés aux cadre et aux contraintes sous régionales. Cette démarche vise également à harmoniser les conditions de concurrence des opérateurs du transport, créant ainsi des conditions d'exploitation optimales dans le transport routier pour rétablir la rentabilité de ce secteur clé de l'économie. Elle vise enfin à améliorer les conditions de travail des conducteurs routiers professionnels et à renforcer leurs capacités, et leur sécurité.

---

<sup>3</sup> CADRE DE CONVERGENCE RÉGLEMENTAIRE DU TRANSPORT ROUTIER ET SA STRATÉGIE D'APPLICATION SOUS-RÉGIONALE EN AFRIQUE DE L'OUEST : [https://unctad.org/system/files/official-document/aldc2022d7\\_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/aldc2022d7_fr.pdf)





