



BURKINA FASO

Unité – Progrès – Justice



MINISTERE DES
INFRASTRUCTURES ET
DE DESENCLAVEMENT

MINISTERE DES
TRANSPORTS

ACTUALISATION DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS AU BURKINA FASO



PREMIERE PHASE – NOTE DE SYNTHESE

FINANCEMENT : ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DEVELOPPEMENT

AOUT 2010



2, Rue des Métiers – Z.I. 1080
Tunis Carthage Cedex / TUNISIE
Tél. : + 216 70 839 500 – Fax : + 216 70 839 556
E-mail : idea@ideaconsult.com.tn
Site web : www.ideaconsult.com.tn

Sommaire

1	INTRODUCTION ET CONTENU DU RAPPORT DE PREMIERE PHASE.....	2
2	INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES ET ORIENTATIONS EN MATIERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	4
2.1	Indicateurs socio-économiques.....	4
2.2	Orientations d'aménagement du territoire et intégration régionale	6
3	PRESENTATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS	7
3.1	Cadre institutionnel et organisationnel.....	7
3.2	Contribution du secteur des transports à la croissance	9
3.3	Transport routier interurbain et corridors internationaux.....	10
3.4	Transport rural	19
3.5	Transport urbain.....	23
3.6	Transport ferroviaire	28
3.7	Transport aérien.....	31
3.8	Sécurité routière.....	33
3.9	Financement et fiscalité du secteur	35
3.10	Considérations environnementales et sociales	37
3.11	Suivi-évaluation	38
4	DEMANDE TRANSPORT A L'HORIZON 2020	46
4.1	Demande de transport interurbain	46
4.2	Demande de transport rural.....	46
4.3	Demande de transport ferroviaire	47
4.4	Demande de transport urbain	47
4.5	Demande de transport aérien	48

1 INTRODUCTION ET CONTENU DU RAPPORT DE PREMIERE PHASE

1. Le Burkina Faso dispose d'un certain nombre de documents de référence ayant pour objet les orientations stratégiques du développement tel que le Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP), la Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable (SCADD) et l'Etude Nationale Prospective (ENP2025). L'existence de tels documents traduit aussi bien le consensus de la collectivité nationale Burkinabé autour de ces orientations que l'appui des partenaires du développement, notamment les bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux, à la réalisation de ces objectifs.
2. Les objectifs généraux concernent la lutte contre la pauvreté, la bonne gouvernance, la promotion du cadre concurrentiel, l'amélioration des performances de l'agriculture et du potentiel minier, l'accroissement de l'investissement notamment les investissements directs étrangers (IDE), la promotion du commerce extérieur, le développement des ressources humaines et la consolidation des approches participatives. Ce cadre de consensus et de cohérence intègre un des secteurs jugés décisifs dans la réussite de ces orientations, le secteur transport.
3. La nécessité de promouvoir le commerce et les échanges, l'importance du développement des villes, la position du Burkina Faso en tant que pays enclavé et l'aspiration à un accès facile et sans contraintes aux services et aux équipements publics, le transport apparaît comme étant un secteur au cœur de l'ensemble de ces problématiques de développement et est considéré par les pouvoirs publics comme étant une des principales priorités.
4. L'infrastructure du transport Burkinabé en général et du transport routier en particulier, qui assure la grande majorité du transport de voyageurs et de marchandises dans le pays, est dans une situation qui appelle à des solutions dans des délais acceptables, ne compromettant pas la dynamique socioéconomique du pays.
5. Etant un pays de transit, le Burkina Faso est également appelé à répondre aux exigences d'accessibilité et de sécurité de certains pays limitrophes, notamment le Niger et le Mali, en approvisionnement et en exportation de biens et de matières stratégiques.
6. Au cours de la période 1992 - 1999, un vaste programme d'ajustement sectoriel de transport (PASEC-T) a été mis en œuvre, appuyé par les bailleurs de fonds internationaux. A son achèvement en 1999, plusieurs objectifs ont été atteints. Avec l'appui des bailleurs de fonds, ce programme a été suivi par un deuxième programme sectoriel du transport (PST-2), adopté en 2000, ses objectifs étant de consolider les acquis retenus par le PASEC-T tout en élargissant son intervention aux besoins non encore couverts dans les différents sous-secteurs.
7. En dépit des importantes avancées apportées par ces deux programmes, le secteur transport reste soumis à un certain nombre de contraintes en termes de maîtrise des coûts, de compatibilité entre les tarifs et les capacités de paiement, de sécurité routière, de qualité de service, de surcharge des poids lourds, d'augmentation des prix internationaux des hydrocarbures, d'évolution dans le cadre du développement durable et de cohérence des cadres réglementaire et législatif avec les impératifs de compétitivité et d'efficacité économique.
8. La levée de ces contraintes et l'adaptation du transport aux mutations internationales et aux exigences des secteurs productifs en termes de mobilité, d'accessibilité et de logique économique, tout en prenant en considération les orientations des stratégies socio-économiques nationales et du schéma national d'aménagement du territoire qui exige la disponibilité de moyens en investissement, en organisation, en planification, en gestion, en compétences, etc., dont il s'agira de s'assurer de l'existence et de l'adéquation.
9. C'est dans ce cadre que l'étude d'actualisation de la stratégie des transports intervient, l'objectif étant d'asseoir une politique de transport permettant la rentabilisation de l'investissement dans le secteur et la maximisation de sa contribution à la croissance et à la compétitivité de l'économie, et ce en cohérence avec les différents documents de référence et visions de développement du Burkina Faso.

10. L'étude sera principalement articulée autour de trois grandes phases :
- une première phase de bilan/diagnostic,
 - une deuxième phase d'élaboration de la stratégie,
 - une troisième phase de conception du « plan d'action » de mise en œuvre de la stratégie, accompagnée de l'identification d'un système de suivi évaluation et d'indicateurs pertinents permettant de mesurer les progrès, produits, résultats et impacts de la stratégie actualisée.
11. Le rapport de première phase constitue la phase diagnostic du secteur Transport. Il s'appuie sur l'ensemble de la documentation collectée par le Consultant au cours de ses missions au Burkina Faso, des interviews auprès des opérateurs, des éléments, notes et rapports des partenaires techniques et financiers ainsi que sur la propre connaissance du Consultant du Burkina Faso et son expérience en matière d'élaboration de stratégie sectorielle adaptée au contexte dans lequel évolue le domaine d'intérêt de l'étude.
12. Le diagnostic constitue une phase critique de la mission. C'est à travers cette étape importante que les forces, faiblesses, opportunités et menaces des différents sous-secteurs du Transport Burkinabé sont dégagées, l'objectif étant de maîtriser les principaux enjeux du secteur et leur apporter les solutions adéquates. Ces enjeux peuvent être de différents types : institutionnel, juridique, technique, financier, environnemental et social. Leur portée peut varier d'un sous-secteur à un autre selon l'importance du sous-secteur et le soutien accordé par les pouvoirs publics pour sa promotion et sa consolidation.
13. Le sous-secteur des transports terrestres, avec ses deux composantes routière et ferroviaire, constitue de loin le premier sous-secteur en termes de mobilité et de gestion des déplacements à l'échelle du pays. Quoique le sous-secteur du transport aérien contribue aux déplacements des personnes à l'échelle nationale (notamment entre la capitale et Bobo Dioulasso) et les déplacements internationaux et le sous-secteur des transports urbains à la mobilité et aux déplacements à l'échelle de la capitale, leur contribution à la mobilité globale dans le pays est faible comparée aux flux de transport voyageurs et marchandises par voie terrestre.
14. C'est la raison pour laquelle une grande partie du diagnostic sera réservée au sous-secteur des transports terrestres, avec une section importante pour le transport routier interurbain et les corridors internationaux, majoritaire dans les déplacements à l'intérieur du pays et avec les pays limitrophes.
15. Le canevas général de traitement de la première phase se présente de la manière suivante :
1. Indicateurs macro-économiques du Burkina Faso, orientations en matière d'aménagement du territoire et intégration régionale,
 2. Analyse critique et problématique du transport par sous-secteur (routier, rural, urbain, ferroviaire, aérien, sécurité routière), financement et fiscalité du secteur, suivi évaluation,
 3. Demande de transport à l'horizon 2020.

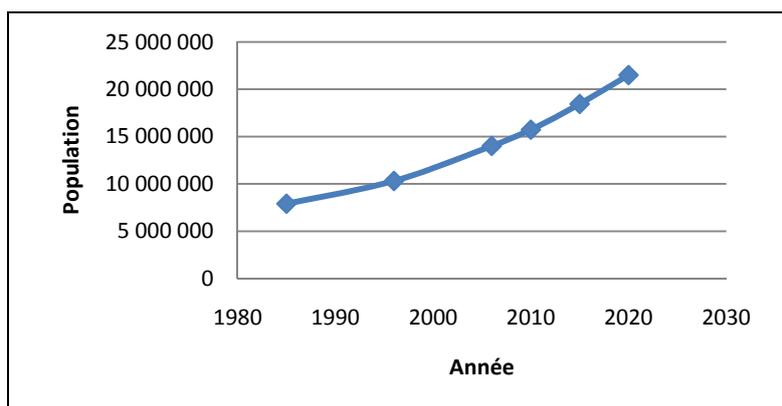
2 INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES ET ORIENTATIONS EN MATIERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

2.1 Indicateurs socio-économiques

16. Le Burkina Faso compte une population de 15,2 millions d'habitants en 2009, caractérisée par :

- ❑ une forte croissance démographique : le taux de croissance démographique a atteint 2,7 % entre 1985 et 2006, soit une augmentation de 76 % au cours des vingt dernières années. Selon les prévisions de l'institut national de la statistique et de la démographie, la population totale devrait atteindre un effectif de 21,5 millions en 2020, soit un taux de croissance à long terme de 2,9 %,
- ❑ une extrême jeunesse, plus de 45 % ont moins de 15 ans : Le niveau élevé de la natalité a eu pour conséquence une très grande jeunesse de la population, les enfants de moins de 15 ans représentant en 2006, 46,6 % de la population totale, taux devant se maintenir jusqu'à l'horizon 2020¹. L'espérance de vie est de 56,7 ans,
- ❑ une population rurale de 75 % et une densité démographique inégalement répartie sur le territoire, avec une pointe de 615 hab/km² dans la région du Centre.

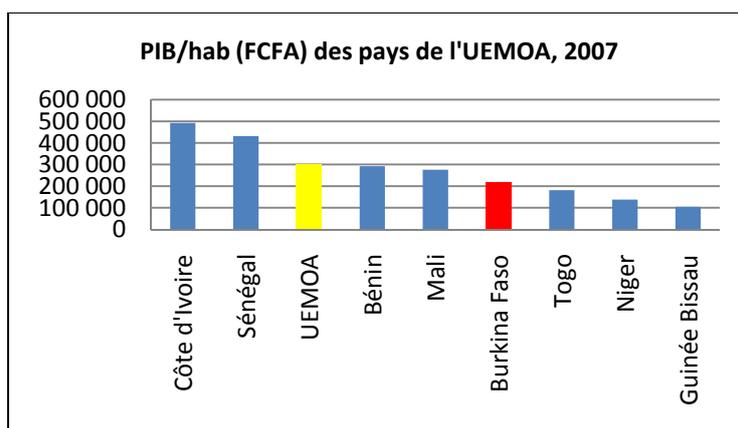
Figure 1. Evolution de la population burkinabè (1985 – 2009) et projections (2010- 2020)



17. En dépit des performances macro-économiques relativement satisfaisantes au cours des dernières années, elles n'ont pas été suffisantes pour améliorer de manière significative les conditions de vie des populations, les indicateurs de pauvreté aux échelles nationale et régionale étant restés à des niveaux élevés, environ 45 % de la population nationale vivant au dessous du seuil minima.

¹ Source : Projections démographiques de la population de 2007 à 2020. INSD

Figure 2. PIB/hab (FCFA courant) des pays de l'UEMOA, 2007



18. L'économie burkinabé est largement basée sur le secteur agricole dont l'apport au PIB national a été en tout temps, supérieur à 30 %. Elle est dominée par les cultures vivrières et le coton dont la contribution aux exportations est en moyenne de 63 %, constat qui renvoie à la problématique majeure de vulnérabilité et de fragilité de l'économie face aux aléas climatiques, la fluctuation des cours mondiaux et la concurrence des grands pays exportateurs.
19. Le secteur secondaire, embryonnaire, est fortement concentré à Ouagadougou et Bobo Dioulasso. Dominé par les industries agro-alimentaires, chimiques, métalliques et de textile, il est assujéti à plusieurs contraintes, notamment des coûts de facteur élevés, un marché étroit et des technologies peu optimales.
20. Sur le plan régional et à l'exception du Centre, les « produits intérieurs bruts » régionaux sont commandés par le secteur agricole, avec une part allant de 42 % à 50 %. Quatre régions dominent le paysage productif du Burkina : le Centre, dont la contribution au PIB national est en moyenne de 30 %, les Hauts bassins (15 %), la boucle de Mouhoun (8 %) et l'Est (7 %).
21. Le secteur minier burkinabé présente de grandes opportunités qui pourraient le placer au cœur de la stratégie de développement économique. Le Burkina Faso possède un potentiel minier en plein essor. Plusieurs sociétés minières internationales sont installées au pays et s'adonnent particulièrement aux travaux d'exploration. Le potentiel minier est principalement composé d'or, de diamant, de zinc (à Perkoa, Centre Ouest) et de manganèse dont le plus important gisement est situé à Tambao (Nord du Burkina).
22. En termes de gestion des finances publiques, le Burkina Faso est reconnu comme un pays où la situation récente et la dynamique engagée dans ce domaine sont satisfaisantes et favorisent largement la pratique de l'aide budgétaire globale non ciblée pour plusieurs partenaires. Depuis 2001, le pays a mis en œuvre un Plan d'actions pour le renforcement de la gestion budgétaire (PRGB) et a adopté en février 2007 une stratégie de renforcement des finances publiques (SRFP) à moyen et long terme, traduite, pour sa partie opérationnelle, par un Plan d'actions sectoriel triennal (PAST) glissant.
23. Le pays jouit d'un soutien régulier et important de la communauté financière internationale. Il a été l'un des premiers à bénéficier de l'initiative des pays pauvres très endettés (PPTÉ), avec un point d'achèvement renforcé atteint en Avril 2002 et l'éligibilité à l'initiative d'allègement de la dette multilatérale en 2004.
24. En matière de visions de développement, le Burkina Faso a élaboré son cadre stratégique de lutte contre la pauvreté (CSLP), déroulé en cohérence avec la vision prospective développée dans le cadre de l'ENP2025, l'objectif étant de renforcer les capacités d'anticipation et de gestion stratégique d'un développement intégral de la société. La stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD) sur la période 2010 – 2015 est en cours d'élaboration par les pouvoirs publics avec pour objectif ultime une amélioration rapide et de manière significative les conditions de vie de la population.
25. La situation d'enclavement du Burkina entraîne des coûts élevés de transport marchandises, pénalisant la compétitivité de l'économie dans son ensemble. Les dysfonctionnements du marché Ivoirien (en 2002) et

les incidences négatives sur les performances économiques du pays, ont rendu impérative la redéfinition des stratégies économiques et commerciales du Burkina Faso, avec pour objectifs la recherche de nouvelles voies de communication et de diversification des sources d'approvisionnement et de débouchés aux exportations.

2.2 Orientations d'aménagement du territoire et intégration régionale

26. Entamé en 2006, le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) revêt une très grande importance en tant qu'un schéma directeur de développement, articulant les orientations nationales et s'appuyant sur un socle de référence et sur des diagnostics détaillés de la situation économique et sociale du pays.
27. Le SNAT a opté pour les principales actions suivantes :
- raccordement des deux ceintures nord et Sud en traversant l'axe Ouagadougou – Bobo Dioulasso par des radiales articulées, le but recherché est d'inclure le nord dans la dynamique économique du Centre et du Sud et consolider les liaisons routières avec les pays limitrophes,
 - création d'aires de désenclavement prioritaires, notamment dans les campagnes à forte densité et à fort potentiel agricole,
 - garantie d'une accessibilité permanente des pistes rurales,
 - extension du chemin de fer actuel jusqu'à Dori et diversification des liaisons ferroviaires internationales vers le Mali, le Niger, le Bénin et le Ghana,
 - réorientation du choix du site du nouvel aéroport de Donsin vers un deuxième emplacement qui privilégie un accès facile et rapide aux passagers et où convergent les trois principaux modes de transport (urbain, interurbain routier et ferroviaire). Il est proposé le site de Komsilga, situé au Sud qui remplit, selon le SNAT, ces conditions,
 - mise à niveau de l'aéroport international de Bobo Dioulasso et modernisation des aérodromes secondaires.
28. En matière de politique régionale, le Burkina Faso s'est engagé dans un processus d'intégration dans le cadre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). Le traité de l'UEMOA institue la politique d'aménagement du territoire régional dans l'objectif de contribuer au renforcement de la complémentarité entre les économies des états membres.
29. Sur le plan des infrastructures et du transport, au moins une vingtaine de règlements, directives et décisions ont été prises par l'UEMOA et portent notamment sur la gestion communautaire du transport aérien, des corridors routiers et ferroviaires entre les pays membres, l'adoption d'une stratégie communautaire en matière de réhabilitation et d'entretien routier, l'harmonisation des normes et du contrôle de gabarit et une vision partagée en matière de sécurité routière. Ils sont articulés autour des principaux programmes et projets suivants :
- le programme commun du transport aérien,
 - le projet d'interconnexion des liaisons ferroviaires,
 - le programme d'action communautaire des infrastructures et du transport routier (PACITR),
 - le programme régional de facilitation des transports et transit inter-routiers.

3 PRESENTATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

3.1 Cadre institutionnel et organisationnel

30. Le Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (MID) et le Ministère des Transports (MT) constituent le noyau du dispositif institutionnel régissant le secteur des transports. Ils assurent la mise en œuvre et le suivi de la politique gouvernementale respectivement en matière d'infrastructures et des transports.
31. Le MID a en charge la réalisation et l'entretien des infrastructures routières, y compris les ouvrages d'art. Quant au MT, il a en charge, d'une part, la réalisation et l'entretien des autres infrastructures de transport (aéroportuaires et ferroviaires) et, d'autre part, la réglementation et l'exploitation des infrastructures et des services de transports.
32. Pour assurer leurs missions, le MID et le MT entretiennent des rapports fonctionnels avec d'autres départements ministériels transversaux, dont le Ministère de l'Economie et des Finances. Le MID et le MT sont organisés en trois types de directions : des Directions Centrales d'Appui, des Directions Centrales Techniques et des Directions Régionales qui représentent leurs Ministères respectifs au plan local.
33. Le MID comprend trois Directions techniques centrales :
 - ❑ la Direction Générale des Routes (DGR) qui met en œuvre la politique de sauvegarde et de développement des infrastructures routières du réseau classé,
 - ❑ la Direction Générale des Pistes Rurales (DGPR) qui met en œuvre la politique de sauvegarde et de développement des pistes rurales.
 - ❑ la Direction Générale des Ouvrages d'Art, qui a pour mission le contrôle des études et des travaux de réalisation des grands ouvrages d'art ainsi que la mise en œuvre de la politique de préservation du patrimoine national des ouvrages d'art et des mesures d'urgence appropriées en cas de rupture des ouvrages.
34. Quant au MT, il dispose de deux Directions techniques centrales :
 - ❑ la Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (DGACM) qui met en œuvre la politique du transport aérien et de l'aviation civile, récemment convertie en Agence (Agence Nationale de l'Aviation Civile),
 - ❑ la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTMM) qui a pour mission de réglementer, planifier et contrôler la mise en œuvre de la politique en matière de transport terrestre.
35. Les Directions Régionales des Infrastructures et du Désenclavement représentent le MID au plan local. Au total, le MID dispose de treize directions régionales, soit une par région. Elles sont « maîtres d'œuvre délégués » des travaux d'entretien courant des routes classées et des pistes rurales et assistent l'exécution des travaux neufs. Le Directeur régional est l'Administrateur délégué des crédits de fonctionnement.
36. Le MT dispose de quatre Directions Régionales de Transport : Bobo-Dioulasso (Hauts Bassins), Ouahigouya (Nord), Tenkodogo (Centre Est) et Fada N'Gourma (Est). Les fonctions de la Direction régionale à Ouagadougou sont assurées par la DGTMM.
37. Outre ces deux institutions, le panorama institutionnel régissant le secteur des transports est constitué d'une panoplie d'organismes et structures qui peuvent être regroupés en deux catégories.

- ❑ **Les institutions sous tutelle du MID et du MT, ayant un rôle important dans l'administration et l'organisation du secteur :**
 - ❑ **Le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC) :** il assure la gestion du fret du Burkina Faso en ayant comme objectifs de veiller à un approvisionnement régulier du Burkina Faso dans les meilleures conditions de sécurité, de coût et de délai. Il est également en charge du suivi du trafic routier en temps réel et de la collecte et de mettre à la disposition des utilisateurs de la chaîne de transport les informations statistiques.
 - ❑ **Le Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles (CCVA) :** le CCVA est une Société d'Etat en charge des visites techniques automobiles, de l'expertise, du diagnostic des véhicules automobiles, du contrôle des limiteurs de vitesse et tachymètres, de l'homologation et la réception technique ainsi que de la formation en mécanique. Le CCVA est en voie de privatisation partielle.
 - ❑ **L'Office National de la Sécurité Routière (ONASER) :** L'ONASER est un établissement public à caractère administratif (EPA) qui a pour objet la promotion de la sécurité routière et la contribution à l'amélioration des conditions d'exploitation du réseau routier.
 - ❑ **La Société de Gestion du Patrimoine Ferroviaire du Burkina (SOPAFER-B) :** la SOPAFER-B a été créée suite à la restructuration de l'activité de transport ferroviaire pour assurer, côté burkinabé, le suivi, l'analyse et le contrôle du fonctionnement juridique de la concession de la ligne Kaya – Abidjan.
 - ❑ **La Direction Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (DGCAM) :** elle était en charge la réglementation et du contrôle des activités de l'aviation civile et de la Météorologie au Burkina Faso jusqu'à 2009, année à laquelle a été scindée en deux entités :
 - ❑ **L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) :** organisme jouissant de la personnalité morale et de l'autonomie financière chargé de d'exécuter la politique de l'Etat en matière d'Aviation civile. Ses activités portent sur le transport aérien, la navigation aérienne, la supervision de la sécurité et la sûreté aérienne ainsi que la certification et le contrôle du personnel aéronautique et les opérateurs et exploitants exerçant des activités liées au transport aérien,
 - ❑ **La Direction Générale de la Météorologie et du Climat (DGMC),** rattachée au Ministère des Transports et en charge, comme son nom l'indique, de la météorologie et du climat,
 - ❑ **L'Unité de Coordination du deuxième Programme Sectoriel des Transports (PST-2) :** elle est en charge de la mise en œuvre de la stratégie décennale de développement du secteur des transports sur la période 2000 – 2010. Elle est considérée comme l'instrument d'opérationnalisation de la stratégie.

Le programme traite de l'ensemble des sous-secteurs du transport, avec pour chacun, des actions regroupées en deux principales composantes : une composante « institutionnelle » pour un montant de 14,84 Milliards FCFA et une composante « investissement » pour un montant de 1312,895 Milliards FCFA.
- ❑ **Les autres acteurs de droit public intervenant dans le secteur des transports : il s'agit en particulier des principaux organismes et institutions suivants :**
 - **Ministères de la sécurité, de la défense et de la justice :** ils interviennent dans la définition des politiques et normes de transport ainsi que dans l'application des dispositions réglementaires régissant la circulation sur la voie publique,

- **Ministère du commerce, de la promotion de l'entreprise et de l'artisanat,**
- **L'institut géographique Burkinabé (IGB) :** l'institut envisage la mise en place d'un système d'information géographique (SIG) dont devraient tirer profit la DGR et la DGPR en vue de mieux planifier les actions d'intervention de construction et de maintenance routière, en cohérence avec les potentialités des différents secteurs productifs (agriculture, industrie, mines, ..) figurant dans les différentes couches du système,
- **L'Agence des Travaux d'Infrastructure du Burkina (AGETIB) :** les objectifs visés par la création de l'agence portent sur l'amélioration de l'ensemble des prestations relatives à la gestion des infrastructures, en accélérant le rythme d'exécution des projets, le tout dans des conditions permettant une garantie de construction d'ouvrages de qualité dans les délais requis. La forme juridique retenue est une société d'Etat, ayant la personnalité morale et dotée de l'autonomie financière. Les activités relatives à l'entretien périodique, à la réhabilitation, à la construction et à la reconstruction seront transférées à l'agence, avec en amont les études de projets. L'agence a fait l'objet d'un décret de création (n° 2010-394/PRES/PM/MPCPEA) signé par le Président de la République le 29 Juillet 2010.
- **Les organisations régionales et internationales :** CEDEAO, UEMOA, Conseil de l'Entente, OHADA, Autorité du Liptako Gourma,.... Elles élaborent des normes réglementaires supra nationales.

3.2 Contribution du secteur des transports à la croissance

38. Dans l'économie Burkinabé, le transport est un secteur au cœur de l'ensemble de plusieurs problématiques de développement et doit être considéré par les pouvoirs publics comme étant une des principales priorités qui permet de catalyser la promotion du commerce et des échanges, le développement des villes ainsi que le désenclavement du pays. L'objectif de ce chapitre est de mesurer l'impact des performances (positives ou négatives) du secteur du transport sur l'économie burkinabé et vice-versa, et ce sur la base de techniques de modélisation de séries temporelles intégrant une panoplie d'indicateurs caractérisant les performances du secteur des transports et l'économie burkinabé.
39. Le système de transport est un ensemble complexe. Les paramètres qui entrent en jeu concernent les modes de transport, la mobilité, les externalités et les effets sur les finances publiques. Cette situation à son tour agit sur l'économie, particulièrement sur l'emploi. C'est ainsi que la bonne mobilité et la facilité de déplacement à moindre coût augmentent la productivité des acteurs et favorisent la croissance ou l'augmentation du PIB.
40. Tous les éléments de ce système sont influencés par les « politiques de transport ». Les infrastructures de transport constituent la composante des dépenses publiques pour laquelle la théorie du calcul économique a été la plus développée. Ce sont les relations entre mobilité, infrastructures et croissance qui ont fait l'objet des principales études. Elles montrent que les investissements engendrent deux types d'effets :
- des **effets directs**, notamment sur l'amélioration de l'accessibilité. Ils sont constitués par les améliorations de la mobilité dont l'ampleur et la répartition géographique dépendent des infrastructures en cause et des caractéristiques de chaque région. Ces améliorations sont, à leur tour, censées générer des effets à long terme sur la croissance, en contribuant à améliorer les performances économiques des ménages et des entreprises et à rationaliser la structure des implantations,
 - des **effets indirects** qui apparaissent dans l'effet multiplicateur économique et s'exercent à court terme. Elles apparaissent dans le fait que les travaux publics financés par les investissements créent de l'emploi et des revenus.
41. La modélisation et les simulations des performances du secteur de transport burkinabé et de son contexte économique général permettent de mettre en évidence les principaux liens de causalité suivants :

- lorsque les transports influencent la croissance, cette influence est réciproque,
- l'influence du PIB sur les transports par l'intermédiaire des investissements qui leurs sont consacrés, ce qui permet d'accroître le trafic, multiplier les échanges et ainsi accroître la valeur ajoutée de l'économie (effet boule de neige),
- l'Influence de la population sur la sphère des transports notamment sur les emplois créés dans ce domaine (emplois directs dans les projets d'infrastructure et emplois indirects dans l'économie),
- les investissements dans les infrastructures de transport contribuent à expliquer plus la variation du trafic routier que le trafic ferroviaire. Ceci est dû à la concurrence exercée du mode routier sur le transport ferroviaire burkinabé,
- la variation du PIB dépend à 13 % des variations des trafics et à 6 % des variations des investissements directs dans le secteur du Transport,
- les variations de l'investissement dans les infrastructures de transport dépendent à 6 % des variations du PIB,
- les variations des investissements expliquent la majorité des variations des trafics (72 %) : elles contribuent à expliquer 41 % des variations du trafic poids lourds, 18 % des variations du trafic véhicule léger, 12 % des variations du trafic ferroviaire voyageurs et environ 1 % des variations du trafic ferroviaire marchandises,
- ainsi, les variations du PIB dépendent à hauteur de 16 % des variations des investissements dans les infrastructures de transport (directement à hauteur de 6 % et indirectement à hauteur de 10 %).

3.3 Transport routier interurbain et corridors internationaux

3.3.1 Cadre législatif et réglementaire

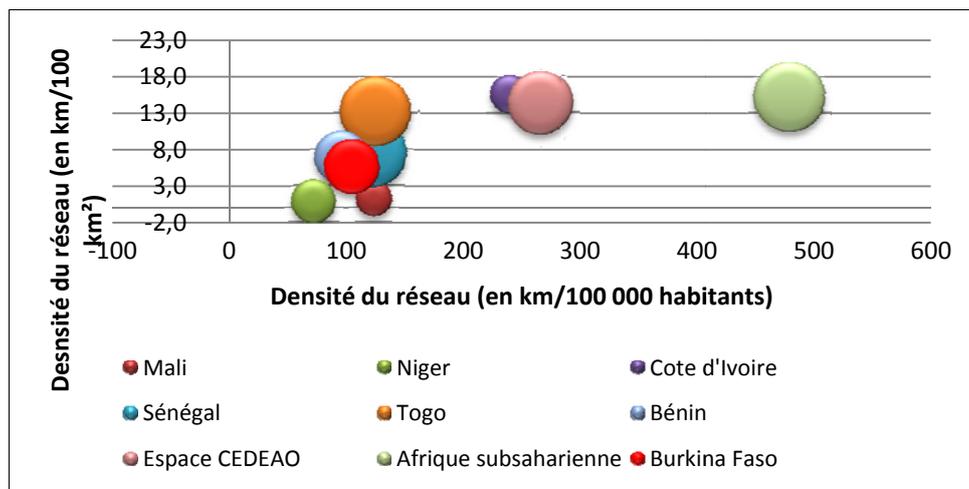
42. Le transport routier est régi par un ensemble de textes nationaux et régionaux qui réglementent l'organisation et l'exercice des activités dans le secteur des transports routiers : conditions d'accès et d'exercice de la profession, organisation des entreprises opérant dans l'activité, conditions techniques et administratives de mise en circulation des véhicules et conditions de circulation des personnes et des biens entre le Burkina Faso et les pays limitrophes.
43. En matière de transport routier national, la profession est régie par l' « acte uniforme de l'organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA). Il existe, cependant, des textes spécifiques pour le transport public des biens et des personnes et qui conditionnent l'accès à la profession par l'obtention d'autorisation délivrée par le Ministère des Transports, sous réserve que le demandeur soit inscrit au registre des transporteurs. Toutefois, ces textes sont considérés non conformes aux dispositions nationales réglementant la profession de commerçant et sont par conséquent à revoir. Il est également à souligner qu'il subsiste toujours des vides juridiques, touchant un certain nombre d'activités et branches, tels que l'affrètement et l'entreposage.
44. S'agissant du transport international, une batterie de conventions et accords bilatéraux et multilatéraux régissent l'activité. Le Burkina Faso a en effet signé des accords avec l'ensemble des pays voisins aménageant les conditions d'entrée et d'exercice des opérations de transport par les opérateurs burkinabé sur chacun des territoires et vice versa.
45. En matière de réglementation régionale, le Burkina Faso a ratifié la convention portant réglementation des transports routiers inter-états de la communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) qui harmonise en particulier les gabarits et les conditions techniques et administratives de mise en circulation des véhicules. A noter que les normes techniques de l'UEMOA en matière de gabarits sont supérieures, ce qui pose des problèmes d'harmonisation.

46. En complément à ces accords et conventions et pour le cas spécifiques de transport international de marchandise, une convention portant facilitation du Transit Routier Inter-Etats (TRIE) a été instituée par le Conseil d'Entente et la CEDEAO.
47. Outre ces dispositions, il y a lieu d'ajouter l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route, adopté à Yaoundé (Cameroun) le 22 mars 2003 par l'ensemble des Etats membres de l'organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA). Cette convention régit seulement les rapports entre les parties au contrat de transport. En harmonisant le contrat de transport, cet acte a l'avantage de donner un contenu commun à tous les concepts usuels des opérations de transport.

3.3.2 Réseau routier

48. Le réseau routier Burkinabé a progressé durant la dernière décennie aussi bien en linéaire qu'en qualité. Le réseau routier classé est passé de 9500 km en 1998 à 15300 km en 2010 et la longueur des routes bitumées a progressé de 50 % sur la dernière décennie. L'état du réseau s'est également considérablement amélioré grâce aux efforts de réhabilitation et de bitumage qui ont permis de doubler la part du réseau en bon état pour atteindre 56 % en 2008.
49. En dépit de ces efforts, la couverture du réseau routier classé Burkinabé reste faible comparée à la moyenne de la sous région et en deçà des performances moyennes de l'Afrique Subsaharienne. L'étendue du réseau bitumé demeure également assez faible (19 % du linéaire classé), se limitant à un noyau d'axes reliant la capitale Ouagadougou et Bobo-Dioulasso aux principales villes burkinabé. Les réseaux régional et départemental sont composés de routes en terres qui ne sont généralement pas praticables en toute saison, ce qui est à l'origine de l'enclavement prononcé d'une bonne partie du territoire Burkinabé.

Figure 3. Couverture du réseau routier au Burkina Faso et dans la sous région (2008)



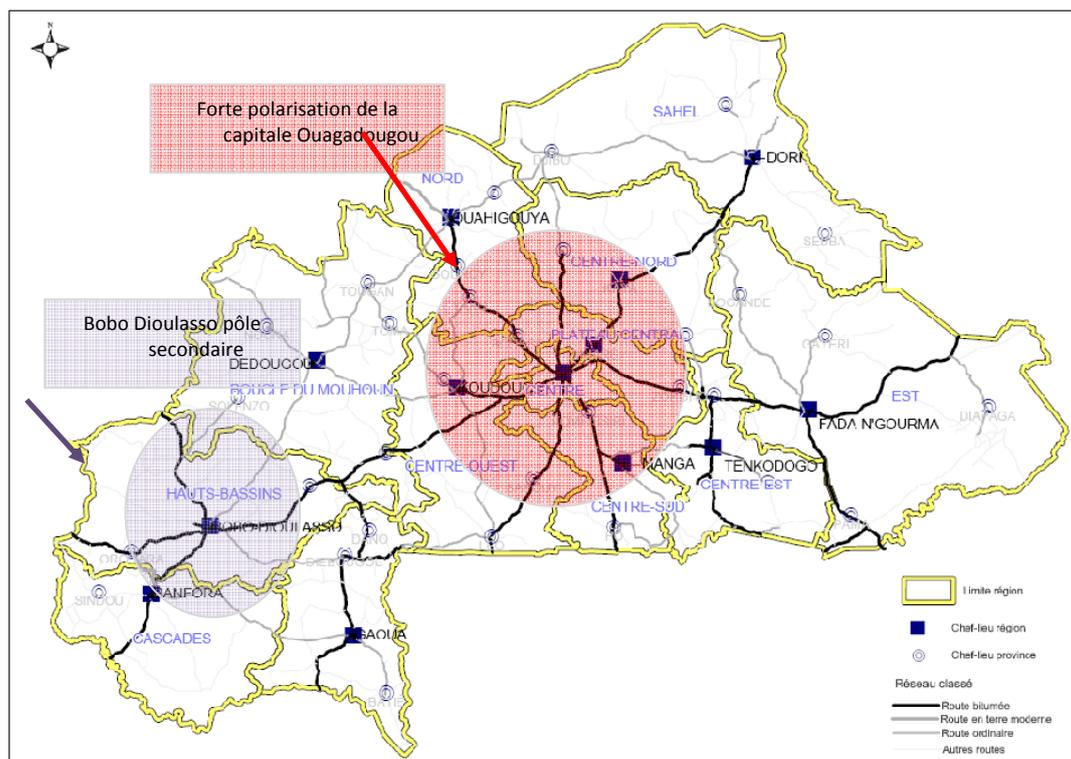
Source : Tito Yepes, Justin Pierce and Vivien Foster, AICD – 2008 et Calcul du Consultant

La taille des disques est fonction du taux de bitumage du réseau routier. Le taux de bitumage moyen en Afrique Subsaharienne est de 32 %

50. Le réseau bitumé supporte l'essentiel des flux routiers. Il repose sur une configuration fortement polarisée par le système « Ouaga/Bobo » aux dépens de liaisons entre villes secondaires. Un maillage qui fournit certes une première armature de liaisons répondant à une partie des besoins en déplacement et d'échanges économiques mais qui présente l'inconvénient de faire de la capitale et en un moindre degré l'agglomération de Bobo Dioulasso des passages obligés pour la majorité des flux routiers interurbains, une situation qui occasionne un allongement des distances de transport et ne favorise pas le développement des flux « inter villes secondaires ».
51. Il est également à souligner la place centrale qu'occupe l'axe Est – Ouest dans le maillage routier Burkinabé, une position qui tient à son rôle dans la desserte des deux agglomérations de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso et plusieurs chefs-lieux de régions et de provinces ainsi qu'un certain nombre de pays limitrophes.

52. La mise en œuvre de liaisons pérennes entre agglomérations secondaires (chefs-lieux de régions et en seconde étape les chefs-lieux de provinces), serait un important axe de développement du réseau routier burkinabé. Développer des parallèles (liaisons Est – Ouest) de part et d’autre de la RN1 desservant les villes secondaires serait parmi les priorités. Le bitumage progressif du réseau régional et le relèvement du niveau d’aménagement des principales liaisons départementales permettraient d’améliorer les conditions de desserte des provinces et d’atténuer leur enclavement.

Figure 4. Carte du réseau routier classé Burkinabé (2008)²



3.3.3 Demande de transport routier

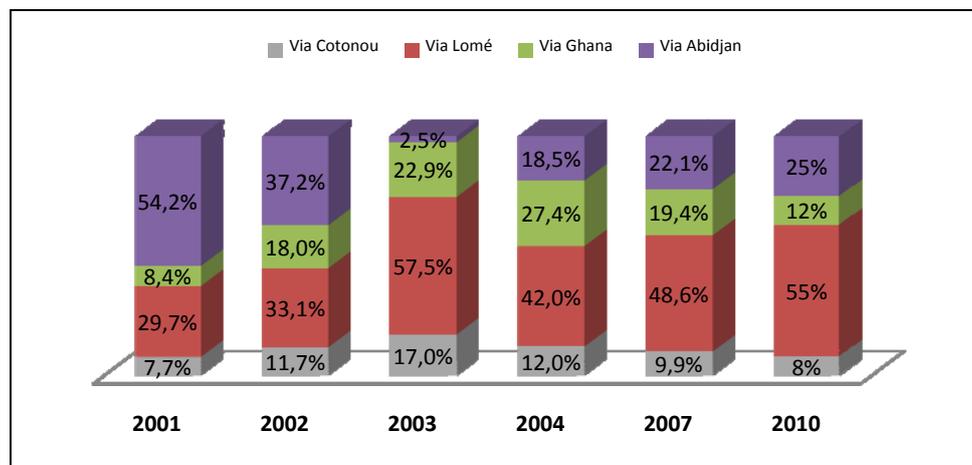
53. Avec une part de 87 % du trafic total, les routes nationales monopolisent l’essentiel des flux routiers au Burkina Faso. Les parts des routes régionales et départementales demeurent assez limitées. La fonction de desserte des grandes agglomérations et le niveau d’aménagement relativement élevé du réseau national sont à l’origine de cet important gap. Hormis un nombre limité d’axes, les débits journaliers moyens sont assez limités, la moyenne sur l’ensemble du réseau classé étant de 185 véhicules par jour.
54. Le trafic routier a évolué à une moyenne de 4,6 % par an sur la période 2000 – 2008. Avec une part de 37 % du trafic géré par le réseau classé, la circulation lourde occupe une place importante dans la structure des déplacements routiers au Burkina Faso, reflétant l’importance des flux marchandises et la prédominance des déplacements économiques.
55. La répartition spatiale des flux met en exergue une large polarisation de la demande des transports par la région Centre, sous l’impact de la capitale Ouagadougou. Les sorties de la capitale enregistrent les plus importants niveaux de trafic, avec un pic de 1800 véhicules par jour sur le tronçon Ouagadougou – Bretelle Bingo de la RN1. Les plus importants flux internationaux sont observés sur la liaison Togolaise avec une moyenne journalière de 550 véhicules par jour, suivie par les flux opérés avec le Ghana (500 véhicules par jour).

² Source : Elaboration du Consultant sur la base des données de la DGR

3.3.4 Corridors de désenclavement

56. Le Burkina Faso a développé une multitude d’alternatives de desserte permettant de garantir la sécurisation des approvisionnements et de pallier à d’éventuelles limitations d’utilisation de corridors suite à des phénomènes conjoncturels, comme c’était le cas du corridor Ouagadougou – Abidjan lors de la crise Ivoirienne.
57. Les principales alternatives de desserte sont au nombre de quatre : Ivoirienne, Ghanéenne, Togolaise et Béninoise. Leurs compétitivités dépendent des conditions de sécurité, de l’état des axes routiers et de la mise en place des mesures de facilitation. Les indicateurs de performance 2008 montrent un avantage relatif en faveur du corridor Togolais en matière de coûts de transit.
58. Avant la crise, les flux de transit à destination ou en provenance du Burkina Faso s’opéraient majoritairement via le corridor Ivoirien (54 % en 2001), une situation qui s’est modifiée à partir de 2002, suite au redéploiement du transit entre les plateformes portuaires du Ghana (27,4 % en 2004), Lomé (42 %) et Cotonou (12 %). En 2004, la part du corridor Ivoirien n’a pas dépassé 19 % de l’ensemble des flux de transit Burkinabés.
59. Le retour progressif de la stabilité en Côte d’Ivoire a été à l’origine de la consolidation de la part de marché du corridor Ivoirien (22 % en 2007), mais demeure nettement en deçà de ses performances avant la crise.
60. Quant au corridor Ghanéen, ses performances de l’année 2007 montrent une importante contraction de sa part dans le commerce extérieur Burkinabé, en faveur du couloir Togolais qui a monopolisé pratiquement la moitié (49 %) des flux de transit vers ou en provenance du Burkina Faso, une position qui lui permet de se placer comme une des principales voies d’ouverture du Burkina Faso et un substitut à l’historique corridor Ivoirien.

Figure 5. Evolution du transit Burkinabé par port de la sous-région (2001 – 2010)



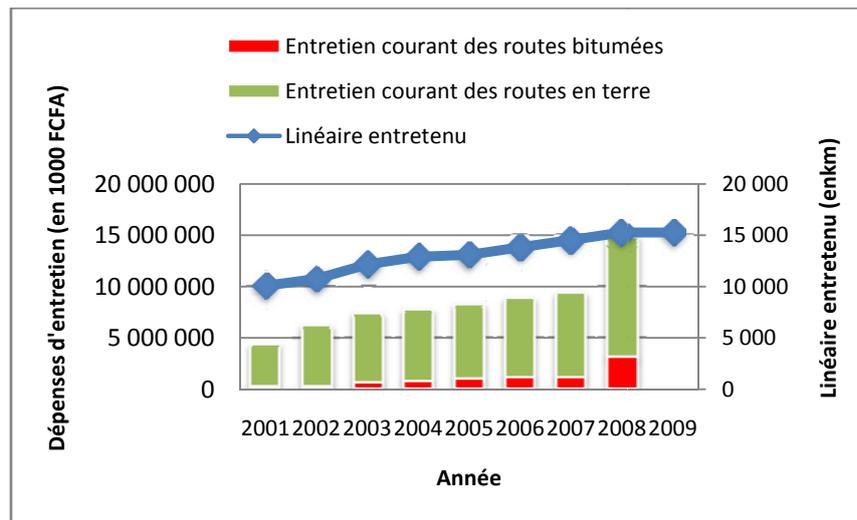
61. Les tracasseries de tous genres, multiplicité des contrôles, perte du temps et perceptions illicites sur les corridors internationaux constituent les principales contraintes citées par les transporteurs internationaux. Les performances mitigées des services portuaires dans les pays de transit viennent amplifier ces obstacles. Des mesures de facilitation ont été mises en œuvre au cours des dernières années aussi bien au niveau national qu’au niveau de la sous-région, permettant d’enregistrer des améliorations substantielles : (i) réduction des pertes de temps dues aux contrôles et (ii) baisse des perceptions illicites. Elles sont appelées à être consolidées afin de mettre en place une dynamique soutenue et durable d’éradication des contraintes obérant la fluidité de transport sur les corridors.
62. La mise en place de l’Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) et les diverses initiatives entreprises pour limiter le poids des tracasseries ont permis une baisse relative du phénomène mais sans pour autant engager une forte dynamique de son éradication. Le nombre de barrières de contrôle et la perte de temps afférente demeurent élevés pour l’ensemble des corridors.

3.3.5 Entretien routier et surcharge

3.3.5.1 L'Entretien routier

63. L'entretien routier est principalement concentré sur les tâches d'entretien courant. Le linéaire entretenu a largement augmenté durant la dernière décennie et les dépenses d'entretien courant ont cru à un rythme soutenu et régulier. L'étendue des opérations d'entretien a fortement augmenté. Le linéaire entretenu a progressé de 50 % entre 2001 et 2009, pour couvrir l'intégralité du réseau classé. Le réseau en terre concentre l'essentiel des efforts d'entretien, avec une part dans les dépenses totales oscillant dans une fourchette de 80 % à 90 %. Les travaux sont entièrement réalisés par des PME.

Figure 6. Evolution des dépenses d'entretien courant et du linéaire du réseau entretenu (2001 – 2009)



64. Les taux d'exécution de l'entretien périodique s'élèvent à 56 % pour les routes bitumées et 38 % pour les routes en terre. Le redéploiement d'une partie des ressources affectées à l'entretien des routes bitumées aux travaux de renforcement des corridors internationaux, devenus de plus en plus sollicités suite à la crise ivoirienne, explique en grande partie le gap enregistré.
65. Avec la mise en place du FER, l'entretien routier est entré dans un cycle de réformes qui devrait conduire à la modernisation de l'activité et le renforcement de ses capacités. La création du « Fonds » a permis de consolider la mobilisation des ressources et l'augmentation des linéaires entretenus.
66. Toutefois, dans sa forme actuelle, le FER reste confronté à la lourdeur administrative et aux contraintes procédurales. Le passage à un fonds de « deuxième génération » est en cours d'examen, une configuration qui conférerait plus d'autonomie financière et de gestion. L'expérience internationale montre que le FER de deuxième génération permet une meilleure mobilisation des ressources et améliore l'efficacité du fonctionnement de l'activité.

3.3.5.2 Le phénomène de surcharge et son impact sur le patrimoine routier

67. Le phénomène de surcharge devient une pratique courante et prend de plus en plus de l'ampleur, en particulier sur les liaisons internationales. La part des véhicules en surcharge atteint des proportions importantes sur certains axes. Plus de 30 % des poids lourds contrôlés sont en surcharge, une part qui atteint 62 % sur la RN5. Les forts taux de surcharge (supérieur à 34 % pour l'ensemble des axes) accentuent l'ampleur du phénomène qui met de plus en plus en péril le capital routier Burkinabé.
68. Sous l'impact de l'intensification du phénomène, plusieurs axes routiers structurants voient leurs rythmes de dégradation s'accroître, occasionnant des pertes du patrimoine routier et des surcoûts liés aux dépenses d'entretien. Le coût annuel de la surcharge est estimé à trente (30) milliards de FCFA. Les axes les plus sollicités voient leurs durées de vie baisser à des niveaux inquiétants : 2 ans pour la RN5 et 7 ans pour la RN1.

69. L'absence d'un dispositif efficace de contrôle et la généralisation des pratiques illicites contribuent à l'accroissement du phénomène, qui devient de plus en plus l'unique réponse au tassement des tarifs de transport « marchandises ».

3.3.6 Les services de transport

3.3.6.1 Parc automobile

70. Le parc automobile Burkinabé a observé une importante croissance au cours de la période 2002 – 2008. Les véhicules ont progressé de 70 % sur la période. Quant aux motos, elles ont quasi quadruplé sur la même période, une performance liée en particulier à la mise sur le marché Burkinabé de motos à bas prix d'origine asiatique, parallèlement à une offre de transport en commun relativement faible. Le parc automobile doublera environ tous les 8 ans et le parc 2 roues sera multiplié par 4 tous les 7 ans.
71. Dans son ensemble, le parc automobile est caractérisé par un âge moyen assez élevé. Près de 55 % des véhicules ont plus de 20 ans et 80 % de l'ensemble des véhicules ont plus de 16 ans d'âge. Les véhicules de moins de 5 ans représentent à peine 5 % du parc, part qui chute à 4 % pour les voitures particulières.

3.3.6.2 Opérateurs de transport

72. Les activités de transport sont marquées par une forte atomisation des opérateurs et ce aussi bien pour le segment « marchandises » que pour la composante « voyageurs ». La forme « artisanale » domine la structure des deux activités. La majorité des opérateurs dispose d'au plus deux véhicules, sans outils de gestion modernes et exerçant généralement une autre activité. Les opérateurs organisés sous forme « sociétaire » sont peu nombreux, présentent des moyens de gestion plus efficaces et exploitent une flotte plus compétitive.
73. La vétusté du parc et la non adaptation d'une bonne partie du parc de transport de marchandises aux normes de gabarit et de chargement communautaire, constituent des contraintes importantes qui contribuent à la dégradation de la compétitivité de l'activité et limitent son développement.

3.3.6.2.1 Opérateurs de transport marchandises

74. L'effectif des transporteurs routiers de marchandises est estimé à 2200 en 2010. Les divers entretiens et investigations du Consultant auprès des organismes en charge du secteur indiquent que la profession demeure fortement atomisée et peu spécialisée. Avec plus de deux tiers de l'ensemble, les « artisans transporteurs », opérateurs qui ne disposent que d'un seul véhicule et qui exercent d'autres activités notamment commerciales, en marge de l'activité de transport, dominent largement la structure de la profession. En dehors du cas spécifique du transport des hydrocarbures, il n'existe pratiquement pas de spécialisation dans l'activité de transport de marchandises. Les transporteurs se positionnent dans ce cadre sur l'ensemble des segments.
75. Avec un âge moyen de plus de 15 ans, la flotte utilisée apparaît assez vétuste ce qui pose des problèmes sérieux de compétitivité, une situation attribuable au faible rendement de l'activité qui ne permet pas de dégager suffisamment de marge pour le renouvellement du parc.
76. S'agissant des conditions d'exercice du métier, il y a lieu d'indiquer que les règles d'accès à la profession sont trop ouvertes, favorisant un accès « facile » à l'exercice du métier de transporteur, ce qui fausse les règles de la concurrence, tire les prix vers le bas et nuit à la notoriété de la profession.
77. Quant au principe de répartition du fret à l'importation selon le « tour de rôle », il apparaît que cette règle ne favorise pas des conditions optimales de concurrence. Cette situation a provoqué un important afflux vers la profession qui se présente souvent comme un « recours » aux « déçus » des autres activités.
78. La conjugaison de l'explosion de l'offre en réponse aux événements politico-économiques dans la zone et au principe du « tour de rôle », a été la cause d'importantes pressions sur les tarifs qui ont stagné, voire baissé sur la dernière décennie. Ce tassement des prix a eu comme effet immédiat un important effritement de la rentabilité de l'activité, qui était à son tour à l'origine d'un arrêt du renouvellement du parc et l'amplification du phénomène de la surcharge. L'activité se trouve ainsi dans une logique de « survie » avec des marges de manœuvre de plus en plus faibles.

Tableau 1. Evolution des prix de transport marchandises au Burkina Faso

Année	Prix (en FCFA par tonne.kilomètre)
1988	26,3 - 28,6
1995	25 - 32
2007	26 – 28
2010	28 – 35

Source : Etude des impacts de la réduction des charges des véhicules poids lourds, 2008 et investigations du Consultant

79. Si on tient compte des coûts réels supportés par les transporteurs, l'activité se révèle peu rentable, voire déficitaire même avec des niveaux de chargement largement supérieurs au seuil réglementaire. Il ressort également qu'une gestion rationnelle dans un cadre organisé permettrait de réduire les coûts de transport et de dégager une marge minimale.

Tableau 2. Coûts kilométriques et marges en fonction du taux de chargement pour un coût d'exploitation de 675 FCFA/t.km

	Tarif moyen 32 FCFA/Tonne.km				Tarif moyen 35 FCFA/Tonne.km			
	Chargement (en tonne)				Chargement (en tonne)			
	32	38	40	45	32	38	40	45
Coûts (en FCFA/tonne.km)	42	36	34	30	43	36	34	30
Marge (en %)	-32%	-11%	-5%	6%	-21%	-2%	3%	14%

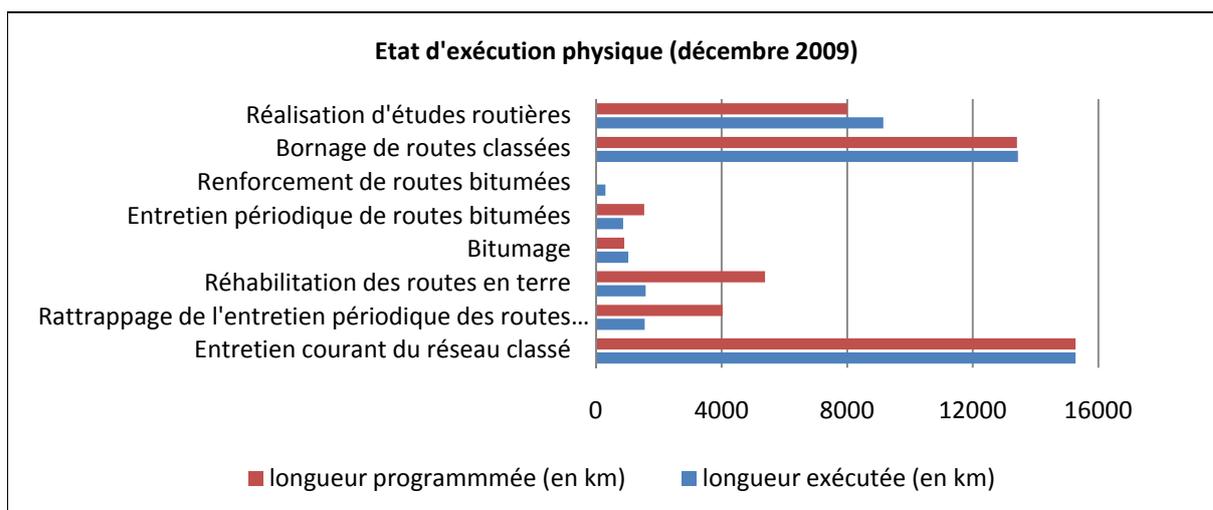
3.3.6.2.2 Opérateurs de transport voyageurs

80. Le transport routier interurbain des « voyageurs » s'est bien développé sous l'impulsion de l'amélioration du réseau routier, en particulier l'extension des axes bitumés. Les services fournis par la branche se sont améliorés et l'activité dégage des marges satisfaisantes permettant la consolidation de son développement. Reste à mettre l'accent sur la mise à niveau des structures d'accueil (gares routière) et la consolidation de la professionnalisation de l'activité en favorisant le développement des structures organisées.
81. A l'instar de l'activité « marchandises », la profession est caractérisée par une forte « atomicité ». Deux tiers des opérateurs recensés disposent d'un parc d'au plus deux (02) véhicules et la part des opérateurs possédant un parc de plus de 10 véhicules ne dépasse pas 10 %. Avec une centaine de véhicules, la SOGEBBA apparaît comme le plus important opérateur de transport « voyageurs » Burkinabé. La STAF, la SONEF et la TSR viennent en second ordre avec des flottes d'une quarantaine de véhicules. Le parc véhicules voyageurs est légèrement dominé par les cars qui contribuent pour 56 % des effectifs.
82. L'itinéraire Ouagadougou – Bobo-Dioulasso est la ligne de transport « voyageurs » la plus sollicitée. La majorité des grands opérateurs y sont présents. Les liaisons Ouaga – Kaya, Ouaga – Koudougou, Ouaga – Ouahigouya et Bobo - Banfora drainent également des flux importants. Quant aux destinations internationales, les villes ivoiriennes arrivent en premier lieu avec 43 % de l'ensemble des mouvements internationaux, le Ghana se place en second ordre.
83. Le tarif kilométrique sur les principales liaisons nationales fluctue dans une fourchette de 15 à 18 FCFA le voyageur.kilomètre, et ce en fonction du degré de dégradation des axes routiers et du niveau de concurrence sur la ligne considérée. Quant aux tarifs internationaux, ils oscillent entre 19 et 22 FCFA par voyageurs kilomètres, soit 25 % plus élevés que le segment national. Les tracasseries et les perceptions illicites particulièrement élevées sur les liaisons internationales sont les principales raisons de ce différentiel.

3.3.7 Actions engagées ou en cours par le PST-2

84. La stratégie du transport 2000 – 2010 a mis en place un cadre de développement de la filière des transports routiers interurbains axés sur la consolidation des infrastructures routières, le renforcement du cadre institutionnel et organisationnel régissant la filière ainsi que le relèvement des capacités des services de transport routier.
85. L'examen de l'état d'exécution de la stratégie 2000 – 2010 permet de montrer plusieurs performances exceptionnelles ayant dépassé les objectifs assignés.
86. Les programmes d'« entretien courant du réseau classé », de « bitumage », de « bornage des routes classées » et d'« études routières » présentent des taux de réalisation de plus de 100 % mettant en exergue les efforts considérables entrepris par les autorités en charge du secteur. Ils sont à l'origine d'une amélioration de l'état général du réseau routier ainsi que du relèvement des conditions de déplacement des populations. Ces réalisations ont également permis une nette consolidation du réseau bitumé, son linéaire ayant, en effet, crû de plus de 50 % sur la période 2001 – 2009. Les performances enregistrées en matière d'études routières représentent une certaine assurance pour la continuité du processus et reflètent un certain dynamisme dans l'initiation des projets.
87. Les résultats de l'activité « entretien périodique des routes bitumées », avec un taux d'avancement de 56 %, s'explique par le redéploiement des financements qui y ont été affectés en faveur des tâches de renforcement et ce pour faire face aux répercussions de la crise Ivoirienne sur le réseau routier Burkinabé.
88. La mise en place d'un Fonds d'Entretien Routier de « première génération » en 2007 vient concrétiser la mesure retenue par la stratégie en vue de réorganiser l'entretien routier et pérenniser son financement.

Figure 7. Etat d'avancement physique d'infrastructure de transport interurbain



89. Outre les mesures retenues dans le cadre de la stratégie 2000 – 2010, un certain nombre de réformes sont programmés ou en cours de préparation. Il s'agit en particulier de :
 - la suppression de la répartition 2/3 – 1/3 entre pays sans littoral et pays de transit,
 - la suppression du principe du « tour de rôle » pour le fret à l'importation jugé inefficace et ne favorisant pas l'instauration de conditions de concurrence optimales,
 - la mise en place d'un cahier de charges réglementant l'accès au métier de transporteur routier, l'objectif étant d'imposer des conditions minimales pour exercer la profession et relever par conséquent le niveau des opérateurs et les capacités de la profession en général.

3.3.8 Analyse SWOT

INFRASTRUCTURES ROUTIERES	
Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Existence d'un noyau de réseaux d'axes routiers structurants permettant la desserte des grandes agglomérations du pays - Etat général acceptable du réseau - Existence d'une multitude de corridors de transit offrant plusieurs alternatives de désenclavement du pays - Existence d'une base de données routière 	<ul style="list-style-type: none"> - Faible couverture du réseau routier - Forte dépendance au financement extérieur
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Le sous-secteur routier occupe une place centrale dans la stratégie de développement économique et de lutte contre la pauvreté - Existence d'un noyau d'entreprises nationales de travaux routiers - Existence de cadres de développement communautaires (CEDEAO et UEMOA) en cours de renforcement 	<ul style="list-style-type: none"> - Contraintes budgétaires - Secteur privé pas assez développé et faible maîtrise technique et organisationnelle - L'application récente par l'ONASER des textes réglementaires régissant la charge à l'essieu demande à être davantage soutenue et consolidée
SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER	
Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Existence d'un noyau d'opérateurs organisés qui peuvent servir de locomotive pour le développement de l'activité - Le segment « voyageur » enregistre des avancées en matière de relèvement du niveau de service et de renouvellement du parc 	<ul style="list-style-type: none"> - Existence d'une importante offre excédentaire - Cadre réglementaire permissif - Vétusté du parc - Forte atomie des opérateurs et faible utilisation des méthodes de gestion modernes - Conditions biaisées de la concurrence par les principes de quotas et du « tour de rôle » - Conditions de transit peu satisfaisantes : allongement des procédures administratives et de dédouanement, tracasseries, etc. - Forte pression sur les tarifs de transport marchandises et dégradation de la rentabilité de l'activité
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Initiatives d'encadrement de la profession : projet d'instauration du « cahier des charges » réglementant l'accès à la profession de transporteur routier 	<ul style="list-style-type: none"> - Faible performance de la régulation du secteur

3.4 Transport rural

3.4.1 Infrastructures de transport rural

90. Les infrastructures de transport rural reposent sur un réseau de pistes rurales d'un linéaire égal à 46 000 km. Les réseaux classés régional (3 581 km) et départemental (4 993 km) jouent également un rôle important dans la desserte des zones rurales et dans l'accès des populations rurales aux infrastructures de base, généralement situées dans les chefs-lieux de régions et de provinces. La gestion des pistes rurales est à la charge des provinces. Quant aux réseaux régional et départemental, ils sont sous l'égide de la Direction Générale des Routes.
91. Le réseau rural présente généralement des niveaux de service ne pouvant pas assurer des conditions de circulation satisfaisantes. Les pistes rurales présentent plusieurs types de dégradations dont les plus importantes sont liées à l'absence ou à la dégradation des systèmes d'assainissement, ce qui pose des problèmes de praticabilité, notamment pendant la saison humide. Le développement des bourbiers et de ravines constituent les principaux types de dégradation observés sur le réseau de pistes rurales. L'absence d'ouvrages de franchissement apparaît également parmi les contraintes importantes auxquelles est confronté le réseau routier rural.
92. Ce constat renvoie à la problématique du manque d'entretien dont souffre le réseau routier rural. L'entretien des pistes rurales se trouve en effet confronté à un ensemble de difficultés liées à des contraintes de financement, à la définition des acteurs responsables de l'entretien et aux normes d'entretien utilisées.

3.4.2 Services de transport rural

93. Les services de transport rural sont rares et réduits à leurs formes les plus simples. Le transport rural organisé n'existe pratiquement pas. Le mauvais état des infrastructures routières et le faible pouvoir d'achat des populations rurales sont parmi les principales contraintes pour le développement des services de transport ruraux.
94. Cette situation constitue un important vecteur d'enclavement pour les localités et les populations rurales. Les villages sont rarement desservis par des véhicules motorisés de transport de marchandises et de voyageurs. L'itinéraire le plus proche desservi par un service de transport se trouve souvent à plusieurs kilomètres des villages, des conditions qui rendent problématiques l'accès de la population aux services de base : éducation, santé et services administratifs.
95. L'organisation du transport rural se présente selon un schéma articulé autour de deux niveaux : (i) un premier niveau, souvent constitué par les chefs-lieux des régions, avec des radiales vers les villes marchés et chefs-lieux de provinces. Les bus, les taxis brousse et les camions assurent ce premier niveau de liaison, (ii) un deuxième niveau, assuré par les villes marchés qui jouent le rôle d'hubs secondaires assurant les liaisons avec les villages. Les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) prennent généralement le relais à ce niveau. La faible demande et le mauvais état des infrastructures ne permettent pas de développer des lignes de transport conventionnelles viables.
96. Les moyens intermédiaires de transport (MIT) jouent un rôle important dans le désenclavement des populations rurales. La bicyclette est le moyen le plus répandu et le plus utilisé. La charrette à traction animale est également très utilisée. Les motocycles sont plus rares du fait de leurs tarifs élevés et ce malgré l'introduction de marques asiatiques moins chères. L'utilisation des MIT se fait exclusivement dans un cadre « particulier ». il n'existe pratiquement pas de service de transport utilisant les MIT.
97. L'équipement de la population rurale Burkinabè en MIT demeure limité, entravant leur mobilité. La pauvreté de la population et la faible monétarisation de l'économie rurale du fait de la prépondérance de la composante vivrière ressortent comme étant les principales causes de cette situation. Les revenus des ménages ruraux sont en effet assez faibles pour pouvoir acquérir ces équipements. Le coût d'acquisition d'une bicyclette est de l'ordre de 75 000 FCFA, contre 123 000 FCFA pour la charrette à traction animale, des niveaux relativement élevés mettant ces équipements hors de portée d'une frange importante de la population rurale.

3.4.3 Demande de transport rural

98. Les routes régionales et départementales drainent le premier niveau des flux ruraux. Elles présentent des niveaux de trafic assez limités ne dépassant pas une moyenne de 65 véhicules/jour en 2008. Le trafic est composé majoritairement de véhicules légers (70 %), principalement des véhicules tout terrain et camionnettes, adaptés à l'état souvent difficile des routes. Les camions à deux essieux constituent l'essentiel de la circulation lourde, suivis par les camions à trois essieux.
99. S'agissant du réseau des pistes rurales, on note une absence quasi-totale du trafic motorisé 4 roues. En revanche, d'importants flux non motorisés sont observés, composés principalement de vélos et de charrettes. Le trafic non motorisé atteint un volume moyen de 1000 unités. La marche à pied demeure un important mode de transport de la population rurale, notamment pour les femmes.
100. De façon générale, en dehors des axes principaux qui disposent d'un service de transport minimal assuré par les petits camions et les taxis brousse, la majorité des liaisons inter villages et reliant le réseau principal aux villages sont dépourvues de services de transport, une situation qui aggrave l'enclavement des ménages ruraux, souvent fortement handicapés par l'absence de moyens de transport aussi bien pour les besoins de leurs activités économiques que pour l'accès aux services et infrastructures de base. Dans la plupart des cas, les villageois doivent parcourir entre 5 et 10 kilomètres pour atteindre un point de passage de service de transport. Ces conditions sont nettement plus contraignantes pour les personnes vulnérables : malades, handicapés, personnes âgées et mineurs.

3.4.4 Le transport fluvial

101. Le transport fluvial constitue une activité récente et est principalement pratiqué de manière informelle, soit pour le transport de personnes et de marchandises, en relation avec l'accès difficile au réseau routier environnant, notamment en saison des pluies, soit pour mener des activités de pêche. Le moyen de transport fluvial dominant est la pirogue à pagaie ou équipée de moteur hors bord, qui pour la plupart, ne répond pas aux normes internationales. On note également l'absence d'infrastructures et d'équipements dédiés au transport fluvial.
102. L'activité de transport fluvial est principalement pratiquée sur certains tronçons du fleuve Sourou, à l'Ouest du pays, notamment en périodes de crues hivernales. Des perspectives de développement du transport fluvial pourraient émerger en rapport avec la construction de barrages hydro-agricoles de Samendéni et Ouessa (sur le Mouhoun) qui devraient offrir une navigabilité permanente sur certains parcours fluviaux.
103. Sur le plan réglementaire, la loi d'orientation des transports terrestres (2008) a consacré un certain nombre d'articles au transport fluvial, portant sur (i) la définition du transport fluvial, (ii) l'organisation et l'exploitation du transport fluvial et (iii) l'élaboration d'un schéma directeur de voies navigables.
104. Un certain nombre d'actions sont en cours de réalisation par le Ministère des Transports, avec le concours des régions, portant notamment sur l'inventaire des voies d'eau navigables au Burkina et l'établissement d'une typologie de la flotte fluviale existante. Le Ministère envisage à court terme l'élaboration d'une réglementation nationale sur le transport fluvial qui fixe les conditions d'exercice de l'activité, les conditions de sécurité et de sûreté, la typologie des services liés au transport fluvial ainsi que le rôle des acteurs (public et privé) dans la gestion du sous-secteur.

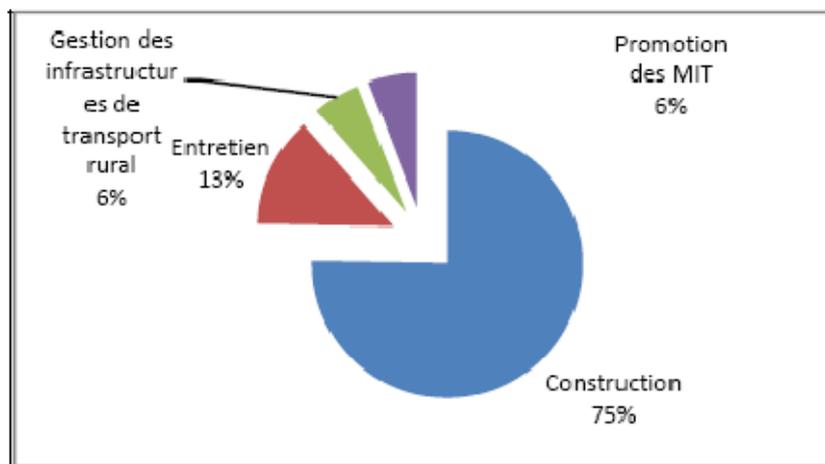
3.4.5 Stratégie Nationale de Transport Rural et principales réalisations

105. En vue de développer le secteur du transport en milieu rural et améliorer les conditions de déplacement de la population, les autorités Burkinabés ont mis au point en 2003 une Stratégie Nationale du Transport Rural (SNTR 2003), avec comme axes stratégiques :

- *Réhabiliter les Infrastructures*
- *Entretenir et préserver*
- *Gérer et faire participer*
- *Promouvoir le Transport Rural (MIT)*

106. La stratégie nationale de transport rural a principalement axé ses actions de développement sur le volet « infrastructures » aussi bien en termes d’opérations de construction et entretien du réseau rural qu’en matière de consolidation du cadre institutionnel et réglementaire. Ce volet monopolise près de 95 % du coût total de la stratégie. Quoiqu’il ait fait l’objet d’un axe stratégique, le développement des Moyens Intermédiaires de Transport ne ressort pas comme une option centrale de la SNTR et ce malgré leurs importants impacts sur la mobilité rurale. Seuls 5 % du budget total de la stratégie sont affectés à la promotion des MIT, dont près de la moitié représente le coût de l’exonération des MIT de la TVA.

Figure 8. Répartition du budget de la stratégie par composante



107. Il est également à noter que la SNTR ne s’est pas intéressée au développement des services de transport basés sur les MIT tels que les mototaxis, des formes relativement développées dans d’autres pays de la sous-région. Le développement des services de transport ruraux conventionnels n’a pas fait non plus l’objet d’actions de développement particulières.

108. Au 31 décembre 2008, les travaux de construction, de réhabilitation et d’entretien du réseau d’infrastructures de transport rural ont absorbé 97 % du coût des actions.

3.4.6 Analyse SWOT

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Existence d’initiatives en matière d’implication de la population dans l’entretien des pistes rurales »entretien villageois » - Relief très peu accidenté sur la majeure partie du territoire, favorable au développement des moyens intermédiaires de transport - Existence d’un tissu local de PME opérant dans les activités d’entretien - Existence de fortes capacités de conception et de fabrication de MIT 	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau routier en mauvais état occasionnant des contraintes importantes aux populations riveraines - Important manque d’entretien des infrastructures de transport rural, lié aux contraintes de financement et l’adoption de normes d’entretien et d’aménagement élevées - Faible offre en services de transport rural - Absence de services de transport rural utilisant les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT) - Les prix des MIT demeurent élevés et généralement hors de portée pour une frange importante de la population rurale - Le transfert de compétence de gestion des pistes rurales aux provinces n’a pas été suivi par les transferts budgétaires nécessaires - Faible appui aux acteurs privés - Faiblesse de l’information sur la mobilité rurale - Faiblesse des ressources de l’Administration ayant en charge les questions de mobilité rurale - Faiblesse des capacités des structures décentralisées en matière de mobilité rurale
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Existence d’une stratégie nationale de développement du transport rural (SNTR) - Existence d’un Programme de Transport en Milieu Rural (PTMR) - La mise en place du Fonds d’Entretien Routier (FER) permettrait de mobiliser de nouvelles ressources qui peuvent bénéficier à l’entretien du réseau rural 	<ul style="list-style-type: none"> - Contraintes de financement

3.5 Transport urbain

109. Le développement de l'urbanisation, en particulier la capitale Ouagadougou, a placé la problématique du transport urbain parmi les préoccupations majeures des pouvoirs publics. En effet, le transport urbain constitue un important vecteur de développement économique et social, dans la mesure où il facilite la mobilité des individus, mais également leurs conditions de vie en les rapprochant des équipements socio-collectifs et des sources d'emplois et en aidant à l'intégration des couches sociales vulnérables.
110. En 2009, la population de l'agglomération de Ouagadougou a avoisiné 1,6 millions d'habitants et Bobo-Dioulasso s'est approchée de 600 000 habitants. Dans ce contexte spécifique de développement démographique et de localisation des principales activités et de sources d'emploi, le problème des transports urbains se pose tout particulièrement et dans l'immédiat pour l'agglomération de Ouagadougou, en raison de son rôle de capitale et de grande métropole, de l'importante croissance des déplacements journaliers des personnes et de l'étalement spatial important du tissu urbain.

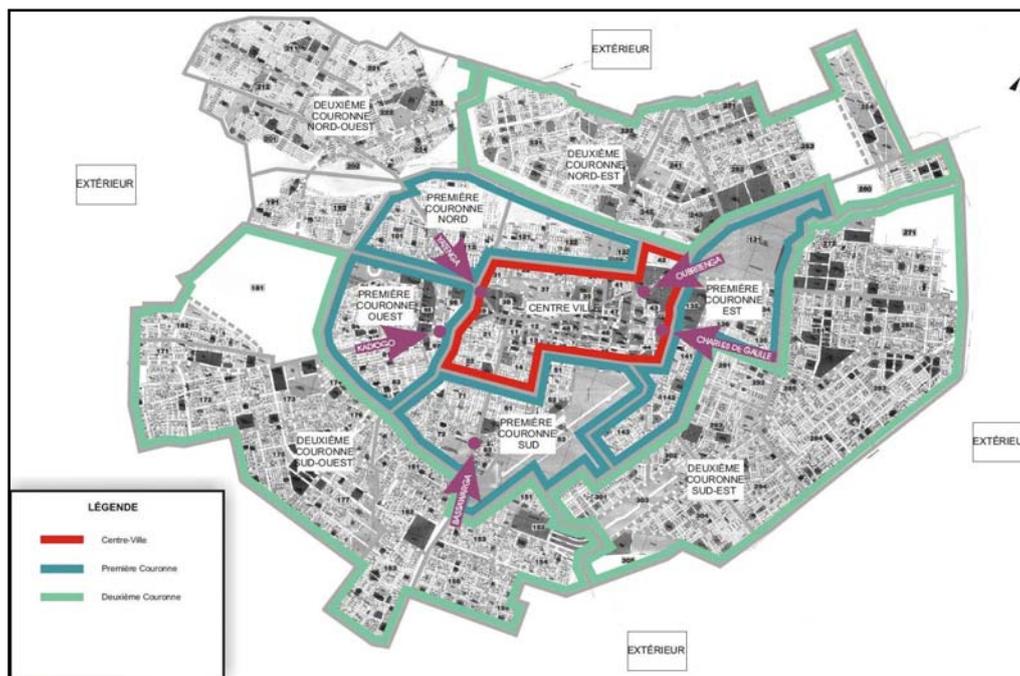
3.5.1 Cadre institutionnel

111. Plusieurs acteurs interviennent de manière directe ou indirecte dans la réglementation, l'organisation, la régulation, la gestion et l'exploitation des transports urbains à Ouagadougou. Les principaux organismes et institutions en charge du secteur sont les suivants :
- ❑ **Le Ministère des Transports** : il est en charge de la définition de la politique des transports urbains, de la réglementation et de la régulation du sous-secteur. Pour ce faire, il s'appuie sur les services de la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTTM).
 - ❑ **La Commune de Ouagadougou** : elle a une responsabilité d'ordre opérationnel et est en particulier chargée de la construction et de l'entretien du réseau routier urbain de la capitale, l'enregistrement des véhicules taxis, le recouvrement de la taxe de stationnement des taxis et autres véhicules de transport. Elle est également en charge de la garantie de la bonne circulation générale. La Commune fait partie intégrante à la fois du conseil d'Administration et du comité de suivi et d'évaluation de la SOTRACO.
 - ❑ **Le Ministère des Infrastructures et du Désenclavement** : chargé des études et des travaux de réhabilitation et de maintenance du réseau national classé traversant Ouagadougou
 - ❑ **La SOTRACO** : est dans la situation actuelle l'unique opérateur de transport public des usagers par véhicule de grande capacité. Elle bénéficie du monopole de desserte par bus/autobus et théoriquement par minibus à Ouagadougou.
 - ❑ **Le Comité Exécutif des Transports Urbains de Ouagadougou (CETUO)** : responsable de la coordination entre les différents intervenants dans l'activité de transport urbain à Ouagadougou.
112. D'autres structures sont responsables d'un certain nombre de prérogatives en relation avec le secteur de transport urbain. Il s'agit en particulier du Ministère de la Sécurité, du Ministère de la Justice, du Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie et de la SONABEL.

3.5.2 Demande de transport urbain à Ouagadougou

113. La commune de Ouagadougou a connu un rapide étalement spatial à la suite d'une urbanisation importante. Sur sa périphérie, se sont développées sept nouvelles communes à caractère rural et spontané, dont l'ensemble forme le Grand Ouagadougou. Un développement qui s'est soldé par une croissance démographique accélérée s'élevant à 4,63 % par an sur la période 1996 – 2006.
114. Dans l'état actuel et du fait de la configuration de la ville de Ouagadougou, les déplacements s'effectuent principalement entre le centre ville et le reste de la commune, puis entre la première et la deuxième couronne.

Figure 9. Segmentation du territoire de la commune de Ouagadougou en zone centrale et couronnes



Source : Etude sur l'amélioration des conditions de déplacements à Ouagadougou – 2000

115. En matière de répartition modale, il ressort une forte prévalence des 2 Roues au détriment des autres modes. Les 2 Roues ont représenté 84 % des déplacements urbains en 1992, près des deux tiers en 2000, puis leur proportion s'est encore accrue en 2009, pour atteindre 90 %. Cette situation est attribuée à des facteurs économiques (bas revenu pour une frange relativement importante de la population) mais aussi à une réorientation d'une partie des usages des modes collectifs en raison de leurs grandes difficultés.

3.5.3 Offre de transport urbain à Ouagadougou

116. Le Grand Ouagadougou a connu une croissance urbaine et un étalement spatial importants, avec une superficie urbanisée passant de 1 384 hectares en 1960 à 13 386 hectares en 1985, 22 000 hectares en 1995 et 33 000 hectares en 2010. Etalé sur environ 11 km de rayon, le Grand Ouaga est toutefois caractérisé par une faible densité, estimée en moyenne à 10 parcelles/hectare³. Il inclut deux principales zones :

- une zone aménagée, lotie et structurée,
- une zone non aménagée développée à la périphérie, ayant un caractère rural et spontané.

117. La voirie urbaine de Ouagadougou est développée selon un schéma essentiellement radial convergeant au centre ville. Elle est hiérarchisée selon trois niveaux (voirie principale, voirie secondaire et voirie tertiaire) et s'étend sur un linéaire de 2 045 km, dont 197 km de voies revêtues (9,6 %), 367 km de voies en terre moderne (18 %) et 1 479 km (environ 72,3 %) de voies non aménagées.

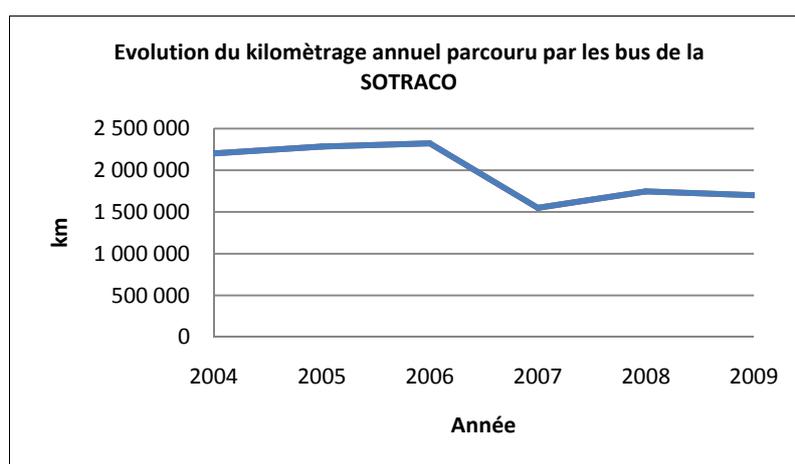
118. En dépit de l'importance des 2 Roues (2R), aussi bien motorisées que non motorisées dans la mobilité urbaine à Ouagadougou et la croissance notable du parc de ce mode, les pistes cyclables existent en nombre limité dans l'agglomération et ne forment pas un réseau continu et articulé.

119. Le mode de gestion du réseau demeure non optimal. L'absence de plan de circulation proprement dit est à l'origine des difficultés importantes de déplacement sur plusieurs axes de la ville.

³ Source : Volume I du Schéma d'Aménagement Urbain du Grand Ouagadougou à l'Horizon 2025 (Juillet 2008)

120. S'agissant des modes de transport, on note la prépondérance des modes individuels en particulier les deux roues, dont le parc a explosé au cours des dernières années. Le mode piétonnier occupe également une place importante dans les déplacements urbains au Burkina Faso.
121. En matière de mode de transport collectif, on distingue deux grandes catégories :
- ❑ Les modes à faibles capacité, constitués par les taxis avec leurs deux types : taxis collectifs et taxis compteur. Ils assurent une bonne partie des déplacements dans la capitale et se sont fortement développés ces dernières années en raison notamment des contreperformances de la SOTRACO. A noter que l'état du parc « taxi collectif » est relativement vétuste, ce qui pose des problèmes sérieux de sécurité des déplacements dans la capitale.
 - ❑ Les modes à grande capacité (bus) : ils sont le monopole de la SOTRACO S.A (Société de Transport en Commun de Ouagadougou), société anonyme constituée à la suite d'une association entre la Commune de Ouagadougou et des actionnaires privés.
122. Sur les cinq principaux axes là où la demande est intense, les taxis captent un volume 2,2 fois supérieur à celui des bus. Une situation qui s'explique par la faible desserte par bus, le manque de régularité et de ponctualité des services offerts par l'opérateur public, une plus grande accessibilité par les taxis pour plusieurs destinations non desservies par l'opérateur public et probablement une tarification moindre des taxis.
123. La SOTRACO exploite un réseau de neuf (9) lignes sur un linéaire total de 102 km. Elles s'inscrivent dans le périmètre de la Commune de Ouagadougou et couvrent environ 34 % du territoire communal. Le parc de la SOTRACO se compose de 35 bus/autobus dont 26 seulement sont en état de marche (soit un taux d'indisponibilité de 26 %). Son âge moyen est de 9,5 ans et son état est souvent dégradé en raison de l'absence d'actions de maintenance.
124. En termes d'indicateurs de performance, les statistiques de l'activité de la STRACO au cours des dernières années montrent une fluctuation à la fois du kilométrage annuel parcouru et du nombre annuel de passagers transportés, avec une tendance globale à la baisse, une situation qui tient à la conjugaison de deux phénomènes importants : (i) réduction du nombre de lignes exploitées et (ii) perte de courses en raison des pannes mécaniques, accidents routiers, etc. Par ailleurs, les statistiques d'exploitation montrent que la majorité des lignes exploitées ne sont pas rentables.

Figure 10. Evolution du kilométrage annuel parcouru par les bus de la SOTRACO (2004, 2009)



125. Cette situation tient à un certain nombre de difficultés qui sont d'ordre financier, organisationnel, de gestion et liées aux caractéristiques du marché du transport urbain à Ouagadougou. Elles peuvent être classées en deux (02) catégories :

- ❑ **Difficultés internes** : insuffisance et vieillissement du parc roulant, sous équipement du garage de maintenance, non acquisition de véhicules à capacité moyenne, obsolescence des techniques de gestion du système de transport en commun, manque de moyens financiers.

- Difficultés externes** : insuffisance d'infrastructures routières et de liaisons routières revêtues et en bon état, étalement spatial de la ville de Ouagadougou, absence d'un plan de circulation, concurrence des taxis.

126. Conséquence directe du constat général du dysfonctionnement du système du transport urbain à Ouagadougou, on assiste à un renchérissement important de la part du transport dans le budget des ménages Ouagalais, qui est par ailleurs la plus élevée dans les pays de la sous-région et 1,5 fois la moyenne.

3.5.4 Réformes et actions préconisées ou en cours par le PST-2

127. les principales réformes relatives au sous-secteur découlent de la loi N° 055-2004/AN du 14 Avril 2005, portant sur le code général des collectivités territoriales au Burkina Faso et qui prévoit les transferts de compétence en matière de transport urbain de l'Etat vers les collectivités locales et la Loi N°025-2008/AN du 6 Mai 2010, portant sur l'orientation des transports terrestres au Burkina Faso.

128. Aux termes de cette loi, les orientations majeures des transports terrestres sont :

- l'ancrage du secteur des transports dans la dynamique de la décentralisation,
- la responsabilisation de tous les acteurs sociaux dans la définition et la mise en œuvre de la politique des transports terrestres,
- la promotion des transports collectifs,
- la promotion de la sécurité et de la sûreté dans les transports terrestres,
- la professionnalisation des acteurs du secteur.

129. D'un autre côté et face à la persistance des dysfonctionnements et au manque d'efficacité des transports urbains, l'Etat Burkinabé a inscrit au premier rang des priorités du Deuxième Programme Sectoriel des Transports (PST-2) l'amélioration des conditions de déplacement en milieu urbain, notamment dans les Communes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. Les actions prioritaires identifiées dans ce cadre étaient les suivantes :

- clarification du dispositif institutionnel dans la gestion et l'organisation des transports urbains,
- élaboration d'un plan global de développement des transports urbains de la ville de Ouagadougou,
- étude et mise en place de plans de circulation pour les villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso,
- aménagement de la voirie urbaine,
- mise à jour de la réglementation sur la circulation urbaine et les transports urbains.

130. Ces actions n'ont pas connu un début de réalisation, faute de financement. Il ya lieu toutefois lieu de signaler que certains financements, obtenus hors PST-2, ont permis l'aménagement de certaines voiries et leur assainissement.

3.5.5 Analyse SWOT

Forces
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Expérience dans le sous-secteur <input type="checkbox"/> Décentralisation en matière d'organisation et de gestion des transports urbains <input type="checkbox"/> Existence d'un syndicat pour les taxis collectifs <input type="checkbox"/> Soutien financier de l'Etat à la SOTRACO
Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Faible coordination entre les acteurs du sous-secteur <input type="checkbox"/> Absence d'une véritable politique de transport urbain <input type="checkbox"/> Faiblesse de l'offre actuelle en transport collectif <input type="checkbox"/> Etalement spatial de la capitale <input type="checkbox"/> Absence d'un plan de circulation de la capitale <input type="checkbox"/> Inadaptation et insuffisance de la voirie, en qualité et en linéaire <input type="checkbox"/> Absence de synergies entre le syndicat des taxis et les opérateurs taxis <input type="checkbox"/> Absence de synergies entre le syndicat des taxis et la Commune de Ouagadougou <input type="checkbox"/> Vétusté et taille réduite du parc roulant de la SOTRACO <input type="checkbox"/> Sous-équipement du garage de maintenance de la SOTRACO et impact sur le taux d'indisponibilité du matériel roulant <input type="checkbox"/> Structure de la tarification de la SOTRACO non adaptée aux catégories socioprofessionnelles des usagers <input type="checkbox"/> Faible rentabilité des lignes exploitées par la SOTRACO <input type="checkbox"/> Faible degré de liberté de la SOTRACO dans les décisions stratégiques <input type="checkbox"/> Monopole du secteur par la SOTRACO <input type="checkbox"/> Faible couverture spatiale du réseau de la SOTRACO et faible intégration entre les modes TC <input type="checkbox"/> Manque de personnel qualifié en matière d'exploitation du réseau de transport urbain
Opportunités
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Importante demande en transport urbain <input type="checkbox"/> Forte volonté des pouvoirs publics pour l'émergence d'un système de transport urbain fiable <input type="checkbox"/> Plusieurs études développées en rapport avec la mobilité urbaine à Ouagadougou <input type="checkbox"/> Elaboration récente du SDAGO <input type="checkbox"/> Perspectives annoncées de renouvellement et d'augmentation du parc roulant de la SOTRACO <input type="checkbox"/> Actions initiées dans le domaine de la sécurité routière (existence d'un document de politique nationale de la sécurité routière, création de l'Office National et du Conseil National de la Sécurité Routière)
Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Contraintes budgétaires et limite des moyens financiers <input type="checkbox"/> Faiblesse de l'opérateur national <input type="checkbox"/> Forte concentration des équipements administratifs et socio-collectifs au niveau de l'hyper centre <input type="checkbox"/> Difficultés des pouvoirs publics à honorer leurs engagements avec l'opérateur public <input type="checkbox"/> Pluralité des institutions concernées par la gestion du secteur des transports urbains <input type="checkbox"/> Absence d'une stratégie ou plan global de développement de transport urbain

3.6 Transport ferroviaire

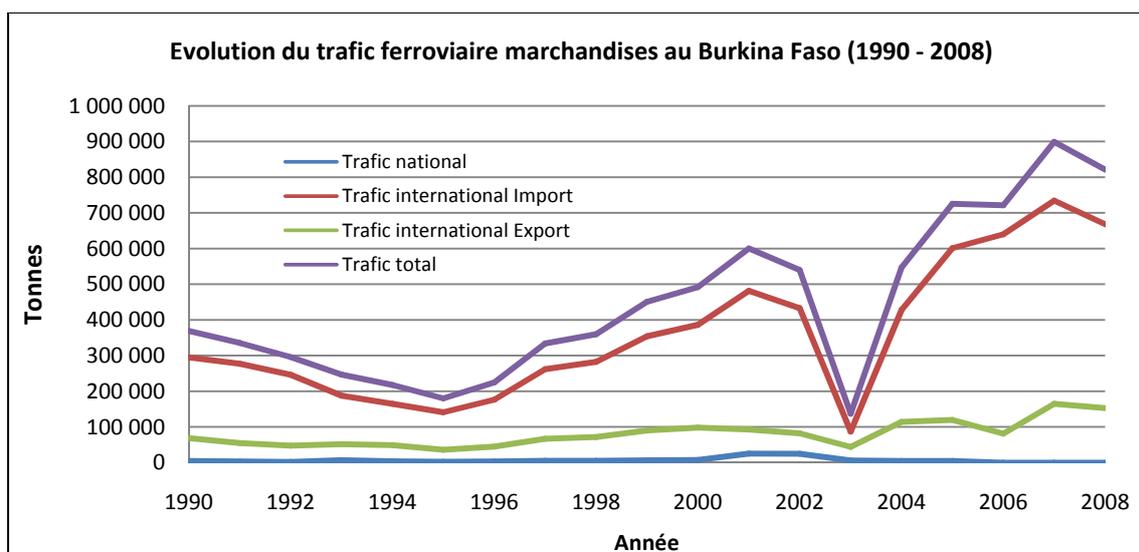
3.6.1 Offre de transport ferroviaire

131. Le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire disposent d'une ligne métrique de chemin de fer à voie unique reliant Kaya à Abidjan, passant par Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. La longueur totale de la voie est de 1261 kilomètres, dont 622 kilomètres en territoire Burkinabé. La ligne Ouagadougou – Bobo-Dioulasso a été mise en service en 1934. Quant au tronçon Kaya – Ouagadougou, il a été construit entre 1983 et 1991.
132. Suite aux contraintes et aux difficultés observées dans la gestion de la ligne, les deux Etats Burkinabé et Ivoirien ont décidé sa mise en concession. La Société Internationale de Transport Africain par Rail (SITARAIL), opérateur privé contrôlé, a été choisie en 1994 comme société concessionnaire responsable de l'exploitation de l'ensemble de la ligne. Le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire participent à son capital à raison de 15 % chacun, le personnel détient 3 %.
133. Dans le cadre de la concession, la société est en particulier responsable de l'entretien des installations ferroviaires, du matériel moteur et du matériel remorqué.
134. La société concessionnaire est redevable de verser une redevance de concession constituée de trois composantes : (i) le droit d'usage, (ii) le loyer du matériel ferroviaire et (iii) le service de la dette contractée par les Etats et les sociétés de patrimoine pour financer les investissements de réhabilitation. Le contrôle et le suivi de la concession sont assurés par les Sociétés de Patrimoine des deux pays.
135. Le service de la SITARAIL comprend un train express international reliant Abidjan et Ouagadougou et un train omnibus local reliant Abidjan et Dimbokro. En matière de matériel utilisé, le parc a atteint en 2007 un total de 24 machines propres à la SITARAIL. Elle possède 631 wagons et utilise 197 autres, appartenant à des tiers. Elle possède également 29 voitures de passagers. Dans sa stratégie, la SITARAIL a privilégié le segment « marchandises » qui génère plus de 80 % des recettes et ce au dépend du transport voyageurs qui a vu son offre réduite aussi bien en termes de fréquences hebdomadaires que de nombre d'arrêts et de gares.

3.6.2 Demande de transport ferroviaire

136. Le segment « trafic international marchandise » a été de tout temps, la composante la plus importante du trafic ferroviaire Burkinabé, la part du trafic national n'ayant pas dépassé au meilleur des cas, 5 % du trafic total, observée au cours de l'année 2001.
137. La progression du trafic marchandise après 1995 est justifiée par les efforts engagés par la SITARAIL en matière de transport ferroviaire marchandise, en agissant sur la fréquence des voyages et le coût de transport. Cette croissance importante a été freinée par la crise Ivoirienne en 2002, notamment pour sa composante « import ». En une année (2003), le trafic international marchandise a chuté à 130 000 tonnes, soit 4 fois moins par rapport à l'année précédente. Le rythme des échanges a néanmoins repris sa croissance rapidement, confirmant le retour à une situation normale et une stabilisation progressive de la crise en Côte d'Ivoire.

Figure 11. Evolution du trafic ferroviaire marchandise au Burkina Faso (1990 – 2008)



138. La part du trafic ferroviaire marchandise dans le trafic international Burkinabé a été en moyenne de 30 % avant la crise Ivoirienne. Peu après le retour progressif de la stabilité politique en Côte d'Ivoire, cette part, qui a chuté à 8 % en 2002, est revenue à sa valeur d'avant la crise.

139. S'agissant du segment « voyageurs », le trafic a été marqué par une certaine irrégularité et des performances mitigées en raison de plusieurs facteurs dont les principaux sont :

- la situation sécuritaire en Côte d'Ivoire suite aux impacts de la crise,
- la forte concurrence de la route,
- le niveau de service marqué par des retards chroniques.

3.6.3 Actions engagées ou en cours par le PST-2

140. Il s'agit de la réalisation d'un certain nombre d'actions de renforcement de capacité et de renforcement institutionnel pour le compte de la SOPAFER-B, et ce pour une enveloppe de 37,6 millions FCFA.

141. D'autres projets, apparus au cours de la mise en œuvre du PST-2, concernent des études de faisabilité de lignes de chemin de fer⁴, pour un montant de 1,04 Milliards FCFA, en cours de mobilisation. Par ailleurs, un montant de 96,039 milliards FCFA est à rechercher en vue de financer des projets, portant notamment sur la réhabilitation des infrastructures et l'appui institutionnel.

3.6.4 Perspectives de développement

142. En vue de développer l'activité du transport ferroviaire et renforcer son rôle dans la promotion de l'économie Burkinabé une panoplie de scénarii et visions a été développée, dont les principaux sont les suivants :

- Vision « SNAT »** : Outre la mise à niveau de la liaison existante, le SNAT recommande les trois actions suivantes :
 - l'arrimage du Nord avec l'extension de la voie Abidjan-Ouagadougou-Kaya jusqu'à Dori
 - l'approfondissement de l'étude de projet de liaison ferroviaire avec le Ghana
 - la mise en œuvre d'une liaison ferroviaire Ouagadougou-Niger via Fada N'Gourma

⁴ Chemin de fer Ouaga – Kaya – Dori – Tambao (345 km), Ouaga – Kumassi (800 km), Dori – Tera – Niamey (280 km), Tambao – Ansongo (120 km), Bobo Dioulasso – Sikasso – Bamako (555 km), Ouaga – Pama – Niamey (728 km), Pama – Sansanné – Blitta (460 km)

- ❑ **Vision « CEDEAO »** : l'Etude d'interconnexion ferroviaire des pays de la CEDEAO retient la construction d'un certain nombre de liaisons permettant l'intégration du réseau ferroviaire Burkinabé dans l'espace de la sous-région.
- ❑ **Vision « 2030 »** : élaborée par les Ministères de Transport Burkinabé et Ivoirien, elle prévoit les programmes suivants :
 - Programme de réhabilitation, de modernisation et d'extension du réseau de chemin de fer du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire
 - Programme de transport multimodal (ferROUTAGE) en vue de desservir le Mali et le Niger
 - Programme d'optimisation du Partenariat Public-Privé (PPP) pour le développement des transports ferroviaires
 - Programme d'interconnexion ferroviaire du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire avec les pays voisins membres de la CEDEAO et de l'UEMOA

3.6.5 Analyse SWOT

Forces	Faiblesses
Contexte général	
<ul style="list-style-type: none"> - L'expérience de concession 	<ul style="list-style-type: none"> - Recul du rôle joué par ce sous-secteur en faveur du sous-secteur routier - Problème de financement pour certains projets - Faible compétitivité par rapport au sous-secteur routier, notamment pour le trafic voyageurs
Infrastructures	
<ul style="list-style-type: none"> - Elaboration d'un business plan de la société concessionnaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Mauvais état et manque d'infrastructures - Problème de cassure de rails en particulier pendant la saison la plus froide de l'année - Déformations de la voie - 04 années d'abandon sans maintenance
Exploitation	
<ul style="list-style-type: none"> - Exploitation viable et rentable de SITARAIL (notamment le segment marchandises) permettant l'Etat de bénéficier des taxes et des frais de douanes depuis la mise en place du programme de réhabilitation du réseau ferroviaire en 2000 	<ul style="list-style-type: none"> - Dépendance totale envers le corridor d'Abidjan - Privilège du transport des marchandises au détriment du transport passager - Multiplicité de ralentissements temporaires à des taux variant entre 10 et 40 km/h
Aspects institutionnels	
	<ul style="list-style-type: none"> - Faiblesse des capacités de planification et de gestion
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Insertion du Burkina Faso dans le réseau ferroviaire de la sous-région 	<ul style="list-style-type: none"> - Forte dépendance aux financements internationaux - Forte dépendance aux pays voisins, notamment la Côte d'Ivoire et risques de déséquilibre financier - Faible rentabilité des projets d'extension du réseau ferroviaire

3.7 Transport aérien

3.7.1 Etat de développement des infrastructures aéroportuaires

143. Le sous-secteur des transports aériens au Burkina Faso repose principalement sur la plateforme aéroportuaire de la capitale Ouagadougou qui monopolise l'essentiel du trafic à destination et en provenance du Burkina Faso, soit plus de 95 % du trafic passagers total en 2008. Vient en second ordre d'importance l'aéroport international de Bobo Dioulasso, handicapé par la proximité de Ouagadougou et le bon état de la route Ouagadougou-Bobo Dioulasso.
144. Seules infrastructures aéroportuaires de classe internationale, ces deux aéroports constituent les uniques ouvertures aériennes du pays sur l'extérieur. Le système aéroportuaire Burkinabé est également doté d'un réseau d'une quarantaine d'aérodromes secondaires qui n'accueillent pas de trafic international.
145. L'aérogare de l'aéroport international de Ouagadougou connaît des problèmes de fluidité du trafic passagers, ce qui a conduit le Gouvernement du Burkina Faso à engager des travaux d'agrandissement de cette structure. L'aérogare internationale de Bobo Dioulasso devra aussi connaître une réfection d'ici Décembre 2010. Il est prévu la construction d'un nouveau bloc technique et d'une nouvelle tour de contrôle.
146. Le constat de l'état de développement des infrastructures aéroportuaires a fait ressortir un certain nombre d'insuffisances :
- pistes d'atterrissage et voies de circulation, aires de stationnement, aérogares passagers exigües et hangars fret inadaptés,
 - clôtures inexistantes ou détériorées, prise en compte insuffisante des problèmes du risque aviaire,
 - Non prise en compte suffisante des problèmes de sureté.
147. Tous les efforts du Gouvernement ont été portés sur les aéroports internationaux de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso. Les aérodromes secondaires sont peu ou pas entretenus.

3.7.2 Demande de transport aérien

148. L'aéroport international de Ouagadougou a géré en 2007 un trafic de 315 000 pax, soit une part de 7,5 % du trafic total géré par les capitales de la sous-région, lequel est largement dominé par les plateformes de Abidjan et de Dakar (64 % du trafic passagers de la sous région).
149. Le rythme d'évolution sur la période 2001 – 2007 s'est établi à un niveau élevé de 8,1 % par an, soit la deuxième meilleure performance sous régionale derrière l'aéroport international Bamako Sénou.
150. Le trafic international représente l'essentiel de l'activité « passager ». Le trafic domestique reste marginal ne dépassant pas 1 % du volume total. Quatorze (14) compagnies aériennes opèrent sur la plateforme de Ouagadougou, dont les principales sont Air France et Air Burkina qui gèrent plus de 60 % du trafic passagers. Royal Air Maroc vient en troisième lieu avec 10 % des parts de marché.
151. Le marché du fret aérien à l'aéroport de Ouagadougou est relativement faible, avec une moyenne de 3500 tonnes au cours des vingt dernières années. Il est dominé par les haricots verts, suivi par les mangues, essentiellement à destination de l'Europe. La forte concurrence subie par les haricots verts des marchés Ouest Africains, du Kenya et du Maroc a nettement réduit le volume exporté, en passant d'une moyenne de 3400 tonnes au cours des années 80 à seulement 1200 tonnes au cours de la période 2001 – 2007.

3.7.3 Cadre juridique et institutionnel

152. Le sous secteur de transport aérien, placé sous l'autorité du Ministre des Transports, est géré par la DGACM, chargée de la réglementation et du contrôle. La gestion des aéroports internationaux de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso est confiée à l'ASECNA (circulation aérienne et gestion commerciale).

153. Depuis le 30 décembre 2009, une autre autorité (ANAC) est en cours d'installation et remplacera la DGACM. Un nouveau Code de l'Aéronautique Civil est en cours d'adoption.

3.7.4 Investissement et réformes

154. Depuis l'an 2000, le gouvernement a investi avec l'aide des bailleurs de fonds plus de 14 milliards de francs CFA pour l'amélioration des infrastructures aéroportuaires, la sécurité, la sûreté sur les aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso et a prévu d'investir plus de 170 milliards dans la construction d'un aéroport international à Donsin pour remplacer l'aéroport actuel de Ouagadougou.

155. Des réformes récentes ont vu le jour dans la réorganisation des services de l'administration de l'aviation civile :

- création de l'ANAC, dotée de l'autonomie juridique et financière,
- adoption d'un nouveau Code de l'aéronautique civile.

3.7.5 Programmes régionaux à l'échelle de l'UEMOA

156. Au cours de la décennie 2000/2010, d'importantes mutations consécutives à la dérèglementation et à la libéralisation du transport aérien mondial sont intervenues dans l'espace des Etats membres de l'UEMOA. Sont à retenir les éléments marquants suivants :

- l'arrêt de l'exploitation des compagnies Air Afrique, Air Ivoire, Air Sénégal, Air Niger,
- Une exigence plus grande de la communauté internationale et des usagers en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile marquée par le nombre jugé élevé d'accidents et d'incidents d'avion.
- Face à ces défis, les Etats membres de l'UEMOA ont choisi d'unir leurs forces dans le cadre du programme commun de l'UEMOA pour une réponse appropriée.

157. Un programme commun du transport aérien a été dans ce cadre adopté par les Etats membres de l'UEMOA en 2001 marquant l'amorce d'une restructuration du système du Transport aérien dans l'espace de l'Union avec les objectifs suivants :

- Mise en place d'un cadre réglementaire commun
- Mise en place d'un mécanisme communautaire de supervision de la Sécurité de l'aviation civile ;
- Mise en place d'un programme communautaire de sûreté de l'aviation civile
- Mise en place d'un mécanisme communautaire de négociation en matière d'accord de transport aérien.

158. Plusieurs actions ont été mises en œuvre, notamment :

- la création et l'exploitation de compagnie aériennes de droit privé à participation de capitaux privés : Air Burkina SA, Air Ivoire SA, Air Sénégal International,
- la création d'une compagnie de droit privé ASKY,
- la création de sociétés d'assistance en escale de droit privé dans six (06) Etats membres,
- la ratification d'accords de coopération techniques et commerciaux entre les compagnies Air Burkina SA, CAM et Air Ivoire SA (vols conjoints),
- l'exploitation régulière de vols en 5^{ème} liberté à l'intérieur de l'Union,
- l'exploitation de vols en 5^{ème} liberté vers les Etats membres de la CEMAC,

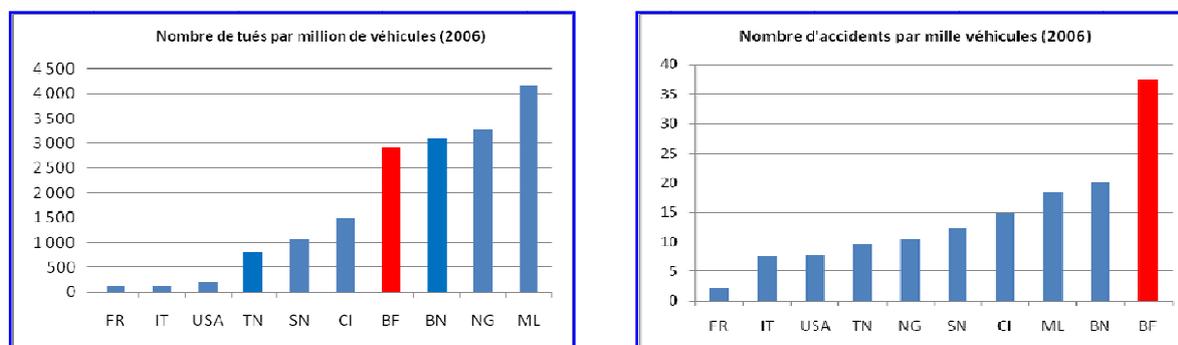
- l'ouverture de liaisons transcontinentales en partage de code,
- la création d'une unité de formation dédiée aux métiers de l'escale à Bamako (Mali).

3.8 Sécurité routière

3.8.1 Etat des lieux

159. En 2006, le réseau routier Burkinabé a observé 5574 accidents, soit une augmentation de 57 % par rapport au chiffre de 1997. En moyenne, survient 1,1 blessé à chaque accident et un tué tous les 15 accidents, des taux sensiblement élevés comparés à plusieurs pays. L'analyse de la relation entre l'évolution des accidents d'une part et la croissance des parcs automobiles et « 2 roues » d'autre part permet de relever une forte corrélation.
160. En prenant le Burkina comme valeur de référence, le rapport du nombre de tués rapporté au parc automobile est en effet particulièrement élevé : un véhicule au Burkina Faso tue en moyenne 22,3 fois plus qu'en France, 20,9 fois plus qu'en Italie et 3,6 fois plus qu'en Tunisie. Les données sont en revanche comparables pour les pays de la sous-région (UEMOA), quoique deux pays possèdent des indicateurs relativement meilleurs : le Sénégal (2,7) et la Côte d'Ivoire (2,0).

Figure 12. Nombre de tués par million de véhicules et d'accidents par mille véhicules au Burkina Faso (2006)



161. 80 % des accidents sont enregistrés au cours des huit dernières années ont eu lieu à la capitale Ouagadougou. Une situation qui tient principalement à la forte concentration des automobiles et des « 2 roues », la vétusté du parc et la gestion non optimale des carrefours. On note également la forte implication des deux roues ; 54 % des accidents enregistrés à la capitale ont un des acteurs un « 2 roues ».
162. L'absence du port du casque amplifie considérablement les dégâts humains impliquant les « 2 roues ». Le coût annuel de l'« absence du port de casque » est estimé à 1,33 milliards FCFA.

3.8.2 Principaux axes de la politique nationale de sécurité routière

163. La politique nationale de sécurité routière (2008) se décline en quatre principales composantes :
- Composante 1 : amélioration du cadre institutionnel et réglementaire
 - Composante 2 : formation et sensibilisation des usagers aux respects des règles de sécurité routière
 - Composante 3 : amélioration de l'état technique des véhicules et limitation de l'âge des véhicules importés
 - Composante 4 : renforcement de l'état des infrastructures routières, notamment dans la capitale
164. Les premières estimations retiennent un coût de la stratégie s'élevant à un coût de la stratégie de 24 Milliards FCFA sur une période de cinq ans, dont 18 Milliards FCFA pour la première composante, 2

Milliards FCFA pour la deuxième composante, 500 Millions FCFA pour la troisième composante et 3,5 milliards FCFA pour la quatrième et dernière composante.

3.8.3 Actions réalisées ou en cours par la PST-2

165. En matière de sécurité routière, les actions réalisées concernent les aspects suivants : (i) la formation d'agents en sécurité routière, (ii) acquisition de matériel informatique et e véhicules, (iii) la réalisation d'une étude pour la mise en place d'une politique nationale de sécurité routière et (iv) la mise aux normes de sécurité routière d'un certain nombre d'axes nationaux (RN1, RN4, RN5 et RN7). D'autres projets sont programmés pour une enveloppe de 1,365 milliards FCFA et portent sur des investissements au profit du CCVA.

3.8.4 Analyse SWOT

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une politique de sécurité routière - Exécution d'actions de prévention routière sur le terrain - Actions de sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles primaires - Organisme de coordination (ONASER) en cours d'opérationnalisation - Création du Conseil National pour la Sécurité Routière (CNSR) 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de coordination entre les acteurs (Ministère des Transports, Commune de Ouagadougou, Gendarmerie, Police) - Faible vulgarisation du contexte réglementaire - Des contrôles routiers et un contrôle technique des véhicules qui demandent à être davantage consolidés - Transport mixte voyageurs/marchandises non réglementé - Effectif du CCVA qui demande à être renforcé
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Volonté manifeste des pouvoirs publics pour réformer le sous-secteur et réduire les accidents - Ouverture de centres secondaires du CCVA 	<ul style="list-style-type: none"> - Contraintes budgétaires - Capitalisation des acquis en termes de maîtrise du processus - Respect strict des usagers aux lois et règles de sécurité routière

3.9 Financement et fiscalité du secteur

3.9.1 Financement du secteur

166. Les fonds alloués au secteur du transport ont connu une forte progression au cours des deux dernières décennies, en passant de 435 millions US \$ avec le PASEC-T (1990 – 2000) à 1609 millions US \$ avec le PST-2 (2000 – 2008). La structure de financement du secteur a notamment changé entre ces deux programmes, avec l'arrivée de nouveaux bailleurs de fonds dans le programme PST-2.

167. En termes de répartition entre les divers sous-secteurs, on note la forte prédominance de la composante routière qui monopolise 80 % du coût total du PST-2. Elle capte également 98 % des financements mobilisés par les bailleurs de fonds, mettant en exergue le fort intérêt réservé au sous-secteur routier.

Tableau 3. Répartition des financements PST-2 par composante (2000 – 2010)

Volet et composante	Coût total		Financement acquis ou en cours	Financement à rechercher	% à rechercher
	En Millions FCFA	En %			
Routes principales	914 783	68,9%	682 266	232 517	25,4%
Routes rurales	132 253	10,0%	41 756	90 497	68,4%
Transport routier	10 642	0,8%	5 162	5 480	51,5%
Transport ferroviaire	97 117	7,3%	1 078	96 039	98,9%
Transport aérien	124 831	9,4%	5 746	119 085	95,4%
Transport urbain	42 230	3,2%	150	42 080	99,6%
Sécurité routière	4 146	0,3%	2 781	1 365	32,9%
Administration	1 738	0,1%	738	1 000	57,5%
TOTAL	1 327 740	100%	739 677	588 063	44,3%
Composante institutionnelle	14 846	1,1%	12 420	2 426	16,3%
Composante investissement	1 312 895	98,9%	727 258	585 637	44,6%

168. La contribution du financement nationale au PST-2 s'est établie à 16 % du coût total du programme, le reste étant couvert par les sources de financement extérieures. Le FED, la BAD et l'IDA sont les principaux bailleurs de fonds internationaux du secteur.

169. S'agissant du financement de l'entretien routier, la mise en place du FER-B a introduit une certaine souplesse par rapport au cycle annuel budgétaire et une disponibilité importante de ressources allouées à l'entretien routier. Toutefois, son statut est considéré comme inadapté à une gestion efficace de l'entretien routier. Il est recommandé de le faire évoluer vers un fonds de 2ème génération, caractérisé par une autonomie financière et fonctionnant selon les règles de la comptabilité privée.

170. Concernant le Fonds d'Investissement Ferroviaire (FIF) et devant les lourdeurs qu'il a occasionnées, le concessionnaire a demandé sa suppression et une répartition des investissements entre les partenaires de la manière suivante :

- les Etats pour la réhabilitation des infrastructures ferroviaires et les investissements nécessaires à l'exploitation du service voyageurs,
- la SITARAIL pour le renouvellement du matériel roulant.

3.9.2 Fiscalité du secteur

171. L'essentiel de la politique fiscale du Burkina Faso est prescrit par le code général des impôts, le code des douanes et certaines dispositions communautaires de l'UEMOA. Les activités de transport sont assujetties à trois types d'impôts et taxes : (a) les impôts et taxes du droit fiscal commun, (ii) les taxes sur les facteurs de production et de consommation intermédiaires, (iii) des redevances spécifiques au niveau de chaque sous-secteur.
172. La fiscalité routière forme l'essentiel des ressources fiscales du secteur et elle a contribué à hauteur de 37 % de l'ensemble des ressources fiscales de l'Etat Burkinabé en 2007. Les droits et taxes sur les carburants routiers forme la première source de la fiscalité routière avec 51 % des l'ensemble des recettes fiscales du secteur. Vient en second lieu, les taxes et droits de douanes sur les importations du matériel de transport avec une part de 46 %. Le reste (3 %) provient des redevances de péage sur les routes bitumées.
173. Aussi, il est à noter que les recettes spécifiques routières assurent une couverture des charges d'infrastructures routières à hauteur de 117 %
174. La fiscalité ferroviaire est composée par les droits, taxes, impôts et redevances versés par les deux sociétés opérants dans l'activité : la SITARAIL au titre de l'exploitation commerciale et la SOPAFER-B au titre de la gestion du patrimoine ferroviaire. Quant à la fiscalité aéroportuaire, il s'agit des impôts versés par les sociétés opérants dans le secteur, soumises au régime fiscal de droit commun ainsi que les diverses taxes et redevances acquittées par les compagnies aériennes au titre d'utilisation des infrastructures aéroportuaires.

3.9.3 Analyse SWOT

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Le Burkina Faso a acquis une grande expérience en matière de mobilisation de fonds extérieurs - Les principales réformes requises pour la libéralisation du secteur transport et la privatisation des opérations de production ont été mises en place - L'existence d'un fonds d'entretien routier (FER-B) a apporté une certaine souplesse dans la budgétisation et une disponibilité importante des ressources - Les recettes spécifiques de la fiscalité routière assurent une couverture satisfaisante des charges d'infrastructures routières 	<ul style="list-style-type: none"> - Le FER-B fonctionne sur des dotations budgétaires - Les procédures et les dispositions de la gestion comptable du FER-B sont contraignantes et perturbent en particulier la programmation de l'entretien courant - L'entretien périodique n'est pas pris en charge par le FER-B (en raison des contraintes budgétaires) - Malgré les nombreuses tentatives de réforme, le transport collectif à Ouagadougou reste difficilement viable sur le plan financier - Si la concession de l'exploitation du transport ferroviaire a relativement amélioré la qualité de service, la viabilité du sous-secteur n'est toujours pas assurée - Les recettes du sous-secteur aérien sont trop limitées pour pouvoir offrir une qualité de service satisfaisante
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Prise de conscience internationale dans la nécessité d'aider l'Afrique - Haute priorité accordée à l'infrastructure par les pouvoirs publics, appuyé par les institutions de développement 	<ul style="list-style-type: none"> - La crise économique et financière mondiale et ses conséquences négatives sur les finances publiques de la majorité des pays développés a amené ces derniers à prendre des mesures d'austérité pour les prochaines années, avec le risque de les voir réduire sensiblement l'aide publique au développement

3.9.4 Orientations stratégiques pour l'investissement dans le secteur transport

175. Les orientations stratégiques sont précisées pour le secteur transport dans le cadre des stratégies globales définies pour le Burkina : (i) réalisation des OMD et (ii) schéma de croissance de la SCADD.
176. Trois scénarios de développement global ont été étudiés : (i) un scénario tendanciel, (ii) un scénario OMD et (iii) un scénario SCADD. Pour le scénario tendanciel, les performances enregistrées au cours de la période récente sont reproduites, en termes de croissance sectorielle et de croissance globale. Pour le scénario OMD, les objectifs nationaux à moyen/long terme sont d'accroître le PIB par habitant à un taux supérieur à 4 % par an (soit une croissance du PIB de 7 %) et réduire l'incidence de la pauvreté de 45 % à 35 % à l'horizon 2015. En vue d'atteindre les objectifs de la SCADD, il faut gagner un point de croissance annuelle par rapport au scénario OMD, soit 8 % par an.
177. Le besoins annuel en investissement dans le secteur transport est estimé entre **55 et 86 Milliards FCFA** pour atteindre les objectifs de la SCADD.

3.10 Considérations environnementales et sociales

178. Un important arsenal juridique et institutionnel régit les questions environnementales et sociales au Burkina Faso. Le Ministère de l'Environnement du Cadre de Vie (MECV) ressort comme le principal acteur en charge des considérations environnementales. Il est responsable de la mise en œuvre et du suivi de la politique de l'Etat en matière d'Environnement, d'assainissement et du cadre de vie. La Cellule de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) au Ministère des Infrastructures et du Désenclavement permet le suivi environnemental des projets d'infrastructures gérés par le Ministère.
179. S'agissant du cadre réglementaire, la politique de protection de l'environnement s'appuie sur un ensemble de textes nationaux et d'accords internationaux. Les Etudes d'Impact sur l'Environnement (EIE) sont soumises à un ensemble de dispositions qui définissent leurs champs d'application, leurs envergures et les modalités de leur mise en œuvre.
180. Les problématiques environnementales relatives au secteur transport ont fait l'objet d'un traitement particulier par le Plan d'Environnement pour le Développement Durable (PEDD) et le Programme Décennal d'Action 2006 – 2015 aboutissant à un certain nombre de propositions permettant la prise en considération des aspects environnementaux relatives au secteur des transports. Il s'agit en particulier de :
- l'intégration de l'environnement dans les études, l'exécution et l'utilisation des infrastructures : routes, rails, urbanisation, etc.,
 - l'évaluation de l'impact des transports sur la santé des citoyens, en particulier dans les grandes villes,
 - la réduction des émissions de polluants (CO₂, SO₂, NO₂) à un niveau acceptable,
 - l'élaboration et application de textes législatifs prenant en compte l'environnement dans le secteur.
181. Le contrôle et l'évaluation environnementaux en relation avec le secteur des transports interviennent à deux niveaux : (a) un premier niveau à l'échelle du sous secteur où les instances en charge des questions environnementales apportent leur contribution quant à la conception et au mode d'exploitation des infrastructures et (b) un deuxième niveau au niveau de suivi de la qualité de l'air pour le sous-secteur.
182. Au regard de l'importance de la question environnementale, l'évaluation et le contrôle environnementaux apparaissent comme d'importants dispositifs garantissant la protection de l'environnement et le développement durable. Cependant, ils sont confrontés à un certain nombre de contraintes dont les principales sont :
- la jeunesse des structures responsables,
 - une capacité financière limitée des acteurs,
 - un cadre juridique incomplet, notamment pour les questions de répression.

183. Les principaux impacts du secteur des transports sont liés aux trois aspects suivants :

- la qualité de l'air,
- les émissions des Gaz à Effet de Serre (GES) par le secteur,
- et la question du VIH/SIDA.

184. La question du genre apparaît également comme une importante problématique, en particulier en milieu rural. Les difficultés et contraintes liées au dysfonctionnement du secteur des transports affectent en particulier le genre et les catégories les plus démunies, aussi bien dans leurs tâches domestiques : approvisionnement en eau et en bois,... que dans les activités économiques.

Analyse SWOT

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Existence d'un important arsenal juridique et institutionnel - Existence d'un Plan d'Environnement pour le Développement Durable (PEDD) - Existence d'un Programme Décennal d'Action 2006-2015 du secteur de l'Environnement et du Cadre de Vie (PDA/ECV) - Prise en compte par les pouvoirs publics des risques de propagation des MST Sida 	<ul style="list-style-type: none"> - Jeunesse des structures en charge des aspects environnementaux - Insuffisance des moyens humains et financiers - Absence de diffusion des rapports de suivi régulier sur l'état de la qualité de l'air - Absence de programmes nationaux spécifiques au genre et aux personnes vulnérables
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Existence de programmes de renforcement des capacités - Vision à long terme et engagement des pouvoirs publics Burkinabé dans la prise en compte des problèmes environnementaux dans le secteur du transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Multiplicité des intervenants dans différents Ministères et problèmes de coordination - Pouvoir de contrôle limité et de sanction voire non formalisé pour le MECV

3.11 Suivi-évaluation

185. Le Deuxième Programme Sectoriel du Transport (PST-2), élaboré en 1999, est entré en vigueur en 2000, une période où la notion de « système de suivi-évaluation » n'était pas encore développée dans la définition et la mise en œuvre des programmes et des projets. C'est ainsi qu'à la mise en œuvre initiale du PST-2, la mise en place d'un système de suivi – évaluation, de même que la définition d'indicateurs d'impact de référence, n'ont pas été réalisées.

186. Ce n'est qu'à partir de 2005, dans le cadre de la mise en œuvre du Projet Sectoriel des Transports (PST), projet d'appui au PST-2 de la Banque Mondiale, qu'un dispositif de suivi-évaluation a vu le jour de façon formelle. Le même dispositif est appliqué pour le suivi des deux projets d'appui de la Banque Mondiale : (i) le Projet de Sécurité et de Sûreté du Transport Aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre (PSSTAAOC) et (ii) le Projet Régional de Facilitation des Transports et du Transit routiers en Afrique de l'Ouest (PRFTTAO).

187. Par ailleurs, il y a lieu de noter que dans le cadre de la mise en œuvre des activités du PST, de nombreuses banques et bases de données ont été mises en place au sein des Ministères en charge des Infrastructures et des Transports à travers les directions ou organismes suivants :

- ❑ Direction des Études et de la Planification (DEP) : la Banque de Données des Transports (BDT) qui réalise la compilation des données des deux Ministères,
- ❑ Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC) : deux bases de données sur le transport des marchandises (Système d'Information anticipée sur la Marchandises (SIAM) et le Marché virtuel de fret dans le secteur des transports routiers,
- ❑ Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTTM) : la base de données des Transports terrestres et maritimes qui traite les données sur les titres de transport (carte grises, permis de conduire et cartes de transport),
- ❑ Direction Générale des Pistes Rurales (DGPR) : Base de Données des Pistes Rurales,
- ❑ Direction Générale des Routes (DGR) : Banque de Données Routières (BDR),

L'interconnexion des bases de données est effective depuis 2008 par le NET.

188. Dans le cadre de la mise en œuvre des projets d'appui de la Banque Mondiale au PST-2 (PST, PSSTAAOC et PRFTTAO), un dispositif commun de suivi – évaluation a été mis en place : le Système d'Information et de Suivi – Évaluation (**SISE**). Le SISE est néanmoins ouvert à d'autres projets ayant une structuration en (i) composantes, (ii) sous composantes, (iii) activités, (iv) sous activités et (v) tâches.
189. Le dispositif de suivi-évaluation est scindé en deux composantes importantes : (i) le suivi de l'exécution (état d'avancement physique des activités, l'avancement des activités en termes de passation des marchés et l'état d'exécution financière) (ii) le suivi des impacts : impacts sur les opérateurs, impacts sur l'éducation, impacts sur la santé, sur l'activité économique des ménages ETC.
190. L'expérience du suivi-évaluation à travers les trois projets PST, PSSTAAOC et PRFTTAO montre que la pratique est bien ancrée dans le système de gestion du PST-2, avec des indicateurs bien définis et renseignés régulièrement. Toutefois, le système d'information présente de grandes disparités entre les sous secteurs qui sont attribuables essentiellement à des insuffisances de formation des cadres responsable de l'activité.

Récapitulatif des Forces / Faiblesses

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Une volonté politique affirmée en faveur du suivi et de l'évaluation à travers : (i) sa prise en compte dans les projets d'appui de la Banque Mondiale au PST-2 et (ii) l'instauration d'une stratégie de Suivi-Évaluation dès le début du processus d'élaboration de l'actuelle Stratégie du secteur des Transports - Une habitude à la pratique du suivi des indicateurs à travers le dispositif de suivi – évaluation des projets d'appui de la Banque Mondiale au PST2 et l'existence d'un manuel de procédures de S&E pouvant servir de base d'inspiration future - Une dynamique enclenchée pour le renforcement des capacités des acteurs en matière de S&E - Disponibilité de ressources humaines dans les structures impliquées - Une dynamique de collaboration avec les services techniques aux niveaux régional et central du secteur du transport - Disponibilité d'indicateurs d'impact et de résultats dans trois grands projets - Un système de rapportage périodique sur l'état d'exécution des projets du PST-2 - Production d'informations statistiques régulières sur le secteur des transports - Existence de cadres de concertation du secteur 	<ul style="list-style-type: none"> - Insuffisance de mesures incitatives et de motivation de la fonction de suivi-évaluation au sein des structures parties prenantes qui justifient souvent la mobilité des personnes affectées au suivi-évaluation - Inadéquation formation/emploi : les responsables nouvellement désignés pour s'occuper du suivi-évaluation au sein des structures techniques n'ont pas souvent reçu les formations les plus adéquates à l'exercice de leurs tâches - La source et la fiabilité des données collectées en termes de réalisation qui changent en fonction des personnes en charge de la collecte par manque d'archivage ou de méthodologie claire de collecte de l'information - Un système de rapportage s'inscrivant plutôt dans un souci de rendre compte de l'état d'exécution des activités qui n'accorde pas suffisamment de place à l'analyse qualitative des écarts relevés dans l'évolution des projets et de leur environnement ainsi que des effets /impacts - Un partage insuffisant des rôles et des responsabilités entre les sous-secteurs dans la fonction de suivi-évaluation - Difficulté de financement d'actions de suivi évaluation (réalisation d'enquêtes, ..)

3.12 Conclusions

191. Le Burkina Faso souffre d'un triple enclavement :

❑ Un enclavement physique interne des campagnes

192. A l'échelle nationale, la concentration des opérations de bitumage sur les axes routiers nationaux pose des problèmes de pérennité des liaisons et de maintien des échanges aussi bien entre les villes qu'entre les campagnes et les centres urbains. Par ailleurs, la densité du réseau classé, égale à 5,6 km pour 100 km² et 105 km/100 000 hab, est inférieure à la moyenne de la sous région⁵, laquelle est inférieure à la densité de l'Afrique subsaharienne.

193. Le moyen état du réseau routier régional⁶ et l'absence d'infrastructures et des moyens de transport, notamment dans les zones rurales où la majorité de la population y réside (75 %), génèrent des coûts de transport élevés et constituent un obstacle à la croissance des revenus, en raison des problèmes rencontrés pour l'acheminement des produits vers les marchés, rendu encore plus difficile lors de la saison des pluies.

194. Cette situation a également des impacts négatifs sur les autres secteurs de l'économie, particulièrement ceux alimentés par le secteur agricole, soit en termes de délai d'approvisionnement ou en termes de coûts supplémentaires engendrés par l'état dégradé des axes routiers.

195. L'examen des coûts d'acquisition et d'exploitation des moyens intermédiaires de transport (MIT) montre des niveaux élevés comparés aux pouvoirs d'achat des ménages ruraux, ce qui limite fortement l'accès d'une partie importante de la population rurale à ces équipements.

196. La stratégie nationale de transport rural a principalement axé ses actions de développement rural sur le volet infrastructures aussi bien en termes d'opération de construction et d'entretien qu'en matière de développement institutionnel et réglementaire. Quoiqu'il ait fait l'objet d'un axe stratégique, le développement des moyens intermédiaires de transport (MIT) n'est pas ressorti comme une option centrale de la stratégie, en dépit de leurs importants impacts sur la mobilité rurale. Seul 5 % du budget total de la stratégie a été en effet affecté à la promotion des MIT, dont environ la moitié représente le coût de l'exonération de la TVA.

197. La stratégie de transport de transport rural ne s'est pas également intéressée au développement des services de transport basés sur les MIT tels que les mototaxis, formes relativement développées dans d'autres pays de la sous-région. Le développement des services de transport ruraux conventionnels n'a pas fait non plus l'objet d'actions particulières.

198. La configuration du réseau routier Burkinabé reflète une forte prédominance du poids de la capitale. Tout transite pratiquement par Ouagadougou sans un lien direct entre les régions. Conséquence directe de cette situation, les deux ceintures de liaison entre les pôles régionaux (Kaya, Yako, Dédougou, Solenzo, Orodara) et (Banfora, Gaoua, Léo, Manga, Ouagadougou) ne disposent pas d'axes routiers directs en bon état. Cette carence est encore plus prononcée entre les chefs-lieux de départements, qui souffrent d'un fort enclavement.

199. Sur le plan demande de transport, 88 % des flux de trafic sont supportés par les routes nationales, pour un linéaire seulement de 20 % du réseau routier classé.

⁵ Dans les pays de la CEDEAO, la densité routière est de 10,5 km/100 km² et 266 km/100 000 ha. En Afrique subsaharienne, la densité routière est de 14,4 km/100 km² et de 479 km/100 000 hab

⁶ Environ 50 % des routes régionales, départementales et pistes rurales classées sont dans un moyen à mauvais état – Source : DGR (2008)

❑ Un enclavement social

200. La pérennité d'un accès aisé aux infrastructures routières touche aussi les questions d'enseignement, notamment primaire, dans les zones rurales, ainsi que les centres de santé de base où le transport peut jouer un rôle important dans la prise de responsabilité de la population, lorsqu'il s'agit de trouver des solutions en vue d'assurer un approvisionnement fiable des médicaments et pour les autorités médicales lorsqu'il s'agit de mettre leurs services à la disposition des malades.

❑ Un enclavement physique dans les pays de la sous-région

201. A l'échelle internationale, le Burkina Faso, en collaboration avec les pays de la sous-région, a pris plusieurs dispositions en vue de gérer les flux de transport à destination ou originaire du pays et réduire au mieux la facture de transport générée par son éloignement de la mer. Plusieurs programmes et actions ont été dans ce cadre initiés, à l'échelle de l'UEMOA, notamment le PACITR, le programme régional de facilitation de transport et la création de l'observatoire des pratiques anormales.

202. Les coûts restent néanmoins onéreux, la part du transport dans la facture globale de transit à l'exportation des produits Burkinabé s'élève en moyenne à 26 %.

203. A ces trois enclavements, s'ajoute :

❑ Une prédominance du transport routier

204. Le Burkina observe une forte domination du transport routier, avec plus de 80 % de la production du secteur, bien qu'il ne soit pas le plus économique, particulièrement pour les longues distances ou le transport des pondéreux.

❑ Un problème important de surcharge des poids lourds avec des impacts négatifs sur le patrimoine routier ...

205. Le phénomène de surcharge est devenu une pratique courante au cours des dernières années et prend de plus en plus de l'ampleur, notamment sur les corridors internationaux.

206. Plusieurs axes structurants du pays ont vu leurs rythmes de dégradation s'accroître, sous l'impact de l'intensification du phénomène, occasionnant des pertes du patrimoine routier et des surcoûts liés aux dépenses d'entretien.

207. L'origine de ce phénomène est liée aux deux principaux constats suivants : une dégradation de la rentabilité de l'activité du transport marchandise, consécutive à une offre largement excédentaire à la demande et une application non rigoureuse de la réglementation de la limitation de la charge à l'essieu.

208. L'explosion de l'offre de transport marchandise, amplifiée par la crise Ivoirienne en 2002, avec un important report du trafic fret ferroviaire au profit du mode routier et le principe du « tour de rôle » qui garantit une part de marché du fret à l'importation pour l'ensemble des opérateurs, ont été la cause d'importantes pressions sur les tarifs de transport routier qui ont stagné, voire baissé au cours de la dernière décennie. Ce tassement a été la raison de l'effritement de la rentabilité de l'activité, qui a à son tour, a réduit les investissements dans le renouvellement du parc et l'amplification du phénomène de surcharge.

❑ Un entretien routier relativement peu développé en dépit des récentes améliorations et l'engagement de certaines réformes

209. Les dépenses d'entretien courant ont augmenté au cours des dernières années. En revanche, les taux d'exécution de l'entretien périodique retenus par la stratégie 2000 – 2010 ont été relativement faibles, principalement pour des raisons de financement.

210. Avec la mise en place du FER, l'entretien routier est entré dans un cycle de réformes qui devrait conduire à la modernisation de l'activité et le renforcement des capacités. Toutefois, dans sa forme actuelle, le fonds reste confronté à la lourdeur administrative et aux contraintes procédurales. Le passage à une autre

forme de gestion tel que la mise en place d'un fonds de deuxième génération, permettrait à l'activité une plus grande autonomie financière et de gestion.

❑ Une multitude d'intervenants, avec un risque de dispersion des moyens et des acquis

211. Le secteur des transports au Burkina Faso met en jeu une grande multitude d'acteurs : les opérateurs des différents sous secteurs du transport, les secteurs public et privé, l'Etat central et les collectivités territoriales, le cadre national et le champ d'intégration régionale, les différents PTF, etc. En plus, au sein de l'Administration de l'Etat central, plusieurs départements ministériels sont impliqués et dans chaque ministère, plusieurs niveaux hiérarchiques et organisationnels. Enfin, le pilotage du secteur vise à impliquer les professionnels de l'offre (les transporteurs) et de la demande (les chargeurs).

212. Ce montage institutionnel complexe et enchevêtré du secteur des transports peut à terme, entraîner des risques de dysfonctionnement du système des transports, une dispersion des moyens et réduire l'efficacité économique des secteurs productifs.

213. Par ailleurs, la loi sur la décentralisation des activités de gestion du secteur au profit des régions et des communes n'a pas été suivie dans les faits de transfert de compétences et d'allocations financières suffisantes.

❑ Une réglementation qui demande à être revalorisée

214. Le cadre législatif des transports est caractérisé par un certain nombre d'insuffisances, notamment :

- des textes législatifs et réglementaires vétustes et non adaptés au contexte actuel,
- une imprécision des rôles et de séparation des fonctions (transporteur, transitaire, loueur de véhicule, gestionnaire d'entrepôt, affréteur, ..).

215. Le corollaire de cette situation est un conflit de compétence, un renchérissement des coûts et une baisse de la rentabilité des activités. La relecture des conventions bilatérales, prépondérantes dans le transport terrestre, sera nécessaire, en harmonie avec les conventions multilatérales.

❑ Des conditions de transit peu satisfaisantes

216. Les tracasseries et la multiplicité des contrôles, la perte du temps et les perceptions illicites sur les corridors internationaux constituent les principales contraintes rencontrées par les transporteurs internationaux. Les faibles performances des services portuaires dans les pays de transit viennent amplifier ces obstacles.

217. La mise en place de l'observatoire des pratiques anormales et les diverses initiatives entreprises en vue de limiter les tracasseries ont certes permis une baisse relative du phénomène mais sans pour autant engager une forte dynamique de son éradication.

❑ Une forte croissance du parc véhicule, un important pourcentage de poids lourds et une concentration du parc à Ouagadougou et Bobo Dioulasso

218. Le taux de croissance du parc véhicule motorisé a été de 9 % par an au cours des six dernières années (deux fois supérieur au PIB) pour atteindre 169 000 véhicules en 2008. Le parc des poids lourds est important, en moyenne égal à 20 % au cours de la période 2002 – 2008. Par ailleurs, le trafic lourd est en moyenne de 40 % du trafic national, générant des problèmes importants de surcharge et de pérennité du patrimoine.

219. Sur le plan répartition spatiale, le parc est particulièrement concentré à Ouagadougou, avec une part moyenne de 67 % au cours des six dernières années et un ratio qui s'est consolidé au fil du temps, notamment pour les véhicules particuliers, en passant de 70 % en 2002 à 79 % en 2008.

❑ Un chemin de fer réduit à une seule ligne et une dépendance totale du corridor Ivoirien

220. Le réseau ferroviaire est limité à une seule ligne reliant les capitales administrative et économique du pays, ainsi qu'un tronçon entre Ouagadougou et Kaya qui ne fonctionne plus depuis un certain nombre d'années.
221. Sur le plan international, il est marqué par une dépendance totale du corridor Abidjanais, qui s'est avéré problématique au cours des dernières années en relation avec la crise Ivoirienne observée en 2002. En dehors de la liaison ferroviaire avec ce pays, les flux avec les pays limitrophes s'opèrent exclusivement par voie routière.

❑ Un trafic aérien fortement monopolisé par Ouagadougou

222. Le trafic aérien international et domestique est majoritairement géré par l'aéroport de la capitale. En moyenne sur les dix dernières années (1998-2008), le trafic géré par la plateforme aéroportuaire de la capitale a représenté 92 % du trafic passager global de l'infrastructure aéroportuaire Burkinabé.
223. Le segment passager est majoritairement composé de trafic international affaires (60 %), suivi du trafic international privé (24 %) et le trafic international d'agrément (11 %).
224. Le trafic fret à l'export est principalement composé d'haricots verts et en un moindre degré de mangues. Les performances de la filière « haricots verts » ont été globalement mitigées au cours de ces dernières années et la production ainsi que les exportations ont chuté, réduisant la part du Burkina Faso sur le marché Européen, pour des parts relativement élevées du Kenya, du Sénégal et du Maroc.

❑ Un transport urbain non adapté à la demande

225. Dans la situation actuelle, l'entreprise de transport collectif SOTRACO ne répond pas à la problématique de déplacement urbain de la capitale, bien que la demande soit importante. Malgré les nombreuses tentatives de réforme, le transport collectif à Ouagadougou reste difficilement viable sur le plan financier.
226. Plusieurs raisons sont à l'origine de ce constat, notamment (i) un parc roulant réduit et âgé, (ii) l'absence de la concurrence, (iii) un faible niveau d'investissement au cours des dernières années, (iv) plusieurs axes routiers urbains parcourus par les véhicules de la société sont en terre et pour une bonne partie d'entre eux, dégradés, (v) une tarification unique (150 FCFA) non adaptée à la segmentation de la clientèle (scolaire, employé, passager, ..).
227. L'absence d'un plan de circulation de la capitale et l'étalement spatial du tissu urbain du Grand Ouagadougou ont davantage amplifié les dysfonctionnements du sous-secteur et l'augmentation des coûts globaux de transport urbain.
228. La présence importante de deux roues dans la capitale, faute d'une offre de transport urbain adéquate, a été à l'origine de plusieurs accidents et une croissance notable des nuisances environnementales.

❑ Une sécurité routière en quête d'amélioration dans les plus brefs délais

229. Le nombre et le taux de gravité des accidents au Burkina Faso est appelé à être réduit dans les plus brefs délais.
230. Il paraît indispensable de déclarer la sécurité routière "grande cause nationale" au Burkina Faso, au même titre que ce qui a été fait dans d'autres pays. Il importe de sensibiliser la population aux questions de sécurité routière, par une campagne d'information bien menée et accessible, de façon à obtenir une adhésion sans réserve.
231. Les multiples processus et les amendements mis en œuvre par les pouvoirs publics en faveur du sous-secteur et la récente élaboration d'une politique de sécurité routière (2008) et un office spécialement dédié à la gestion du sous-secteur (ONASER) pourront apporter leurs fruits si un certain nombre de mesures d'accompagnement d'appui technique et financier et de renforcement du contrôle de la réglementation sur le terrain sont mis en œuvre.

232. Les différentes réglementations doivent être appliquées avec une priorité pour la ceinture de sécurité, l'adoption d'un taux d'alcoolémie légal et le port du casque pour les deux roues.

233. Les calculs ont montré que les pertes annuelles de la collectivité liées à l'absence du port du casque sont importantes et peuvent être annulées en exonérant de la TVA le prix du marché des casques.

Une maîtrise technique et organisationnelle qui demande à être valorisée et consolidée

234. Les interviews menées par le Consultant auprès du CFTRA et les études récentes sur l'emploi et la formation dans le secteur BTP (2008) montrent que la majorité des corps de métiers dans les deux secteurs ne trouve pas de dispositifs de formation formels permettant d'acquérir les compétences de base.

Une politique environnementale ambitieuse mais qui demande renforcement de capacités et consolidation des sources de financement

235. L'assise institutionnelle et réglementaire dans le secteur de l'environnement est relativement bien développée au Burkina Faso et devra permettre d'initier des programmes de développement prenant en considération les aspects touchant l'environnement naturel mais également les questions relatives aux MST/SIDA et la dimension genre.

236. Ces initiatives restent néanmoins tributaires de sources durables de financement et de renforcement de capacité des acteurs locaux intervenant dans les divers secteurs en relation avec le transport.

Un besoin annuel en investissement dans le secteur des transports entre 55 et 86 Milliards FCFA par année pour atteindre les objectifs de la SCADD

237. Les objectifs ambitieux affichés par la stratégie de croissance accélérée et de développement durable nécessiteront des besoins en investissement dans le secteur entre 55 et 86 Milliards FCFA par année. Une plus grande efficacité des investissements, résultant d'une politique de développement humain, social, éducatif et un meilleur management des institutions, devrait faire tendre l'intervalle vers sa limite inférieure.

4 DEMANDE TRANSPORT A L'HORIZON 2020

238. La demande de transport sera évaluée à l'horizon 2020 pour les sous-secteurs de transport terrestre (routier interurbain, rural et ferroviaire), transport urbain et transport aérien. Elle s'est basée sur une batterie d'approches et modèles : économétriques, tendanciels et quantitatifs. Les résultats de ces évaluations par sous secteur sont présentés dans les sections suivantes.

4.1 Demande de transport interurbain

239. Les prévisions de trafic routier interurbain ont porté sur deux types de variables :

- ❑ des variables de type 1 qui sont directement représentatives de la demande (consommation de carburant et flux antérieurs de trafic),
- ❑ des variables de type 2 qui sont corrélées à celles du secteur transport, principalement la population, le PIB et les échanges extérieurs. Ces variables permettent d'évaluer les trafics futurs moyennant la connaissance des élasticités du trafic par rapport à ces paramètres.

4.1.1 Variables de type 1

240. Le taux de croissance du trafic léger sera de 5,7 % par an au cours des dix prochaines années. Pour les poids lourds, il atteindra 7 %.

241. Le trafic léger sur les routes nationales (+ 5,5 % par an) représentera environ 50 % de la totalité du trafic sur la période d'estimation. Le trafic poids lourds sur les routes nationales (+ 6,9 % par an) sera de 38 %. Ces estimations mettent en exergue le rôle joué par les routes nationales dans le sous-secteur routier Burkinabè, qu'il s'agit de transport voyageurs ou de marchandises.

242. Les routes départementales et régionales ne supporteront que 5 % chacune sur la période d'estimation en matière de trafic léger et 1 % pour le trafic poids lourds.

4.1.2 Variables de type 2

243. Trois scénarios ont été préconisés : (i) un scénario tendanciel qui stipule le maintien du rythme d'évolution du PIB, sans rupture avec le passé, (ii) un scénario volontariste, avec un taux de croissance du PIB de 8 % par an, résultant des options prises par la stratégie de croissance accélérée et (iii) un scénario médian, moyenne entre les deux scénarios.

244. Les taux de croissance du trafic pour les deux composantes « trafic léger » et « trafic lourd » attendus au cours des dix prochaines années se présentent de la manière suivante :

	Trafic léger	Trafic lourd
Scénario tendanciel	Entre 5,7 % et 6,5 %	7,5 %
Scénario médian	Entre 6,9 % et 8,1 %	8,2%
Scénario volontariste	Entre 8,1 % et 9,7 %	9,6%

245. Quant aux corridors internationaux, les taux de croissance du trafic lourd varient de 4,3 % à 7,6 % par an. Les taux les plus élevés sont ceux relatifs à la RN5 Souagadougou – Téma) et la RN16 (Ouagadougou – Lomé).

4.2 Demande de transport rural

246. Les prévisions du trafic routier rural a été appréhendée sur la base d'une approche économétrique reliant l'évolution des flux ruraux à un certain nombre de paramètres explicatifs et ce aussi bien pour le trafic automobile que pour les flux MIT.

247. L'évolution future des flux sur les pistes rurales devrait être la combinaison des trois facteurs suivants : (i) une augmentation des flux, liée à l'évolution démographique et des volumes de production, (ii) une croissance des flux, liée à l'amélioration de l'équipement des ménages ruraux, consécutive au relèvement de leurs revenus et (iii) une transition progressive vers des modes de transport supérieurs (bicyclette/charrette – moto, moto – automobile). Les projections montrent que :
248. Le trafic rural passager devrait évoluer à raison de 5,6 % par an en moyenne sur la prochaine décennie
249. Le trafic rural marchandises augmenterait à raison de 7,5 % par an
250. En 2020, le trafic routier sur les pistes rurales sera en moyenne composé de 63 % de « cycles et charrettes », 32 % de motocycles et de 5 % d'automobiles

4.3 Demande de transport ferroviaire

251. Le business plan de la société concessionnaire SITARAIL retient trois principaux scénarios de prévision du trafic ferroviaire marchandises : (i) un scénario C (2 % par an), (ii) un scénario E (3 %) et (iii) un scénario G (4 % par an), des scénarios prudents qui ne reflètent pas les tendances observées au cours des dernières années du commerce international Burkinabé ainsi que le retour progressif de la voie ivoirienne.
252. Ces prévisions ne tiennent également pas compte des potentialités minières en cours d'exploration et de l'intensification des investissements entrepris par les sociétés minières. Elles ne reflètent pas non plus le programme d'investissement et d'interconnexion du réseau ferroviaire de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest.
253. Dix sept (17) interconnexions ont en effet fait l'objet d'analyse dans le cadre du Plan Directeur des Interconnexions Ferroviaires de la CEDEAO, dont cinq intéressent directement le Burkina Faso :
- ❑ La ligne –Kaya – Dori – Niamey : longue de 398 km dont 210 km en territoire Burkinabé. Le trafic prévu est de 1,2 millions tonnes de marchandises générales, 2 millions de tonnes de minerais en provenance de Tambao
 - ❑ La ligne –Kaya – Ansongo (Mali) : longue de 364 kilomètres dont 272 km au Burkina Faso. Le trafic retenu est de 250000 passagers, 40 000 tonnes de marchandises générales et de 5 millions de tonnes de minerais.
 - ❑ La ligne Niamey – Fada N'Gourma - Blitta (Togo) : longue de 1119 km dont 306 km au Burkina Faso. Le trafic retenu est de 250000 passagers, 2 millions tonnes de marchandises générales et 5 millions de tonnes de minerais.
 - ❑ La ligne Ouagadougou – Blitta : elle s'étend sur 783 km dont 367 km au Burkina. Le trafic attendu est de 250000 passagers, 1,4 millions tonnes de marchandises générales et 4 millions tonnes de minerais
 - ❑ La ligne Niamey – Fada N'Gourma – Ouagadougou : longue de 492 kilomètres dont 375 au Burkina Faso. Le trafic prévu est de 250 milles passagers, 1,4 millions de tonnes de marchandises générales et 1,2 millions de tonnes de minerais.
254. La ligne Kaya – Dori – Niamey devrait faire l'objet d'études détaillées, dès que possible. Les études récentes relatives à l'opportunité de réalisation d'une ligne ferroviaire entre Ouagadougou et Tema ne retiennent pas une éligibilité économique suffisante. En réalité, l'étude n'a pas pris en compte son interconnexion avec Kaya – Dori, système de transport pour lequel l'éligibilité économique semble être intéressante, avec des hypothèses de trafic jugées réalistes. Des études fines devraient porter sur l'ensemble de la ligne pour examiner sa faisabilité.

4.4 Demande de transport urbain

255. La population de la Commune de Ouagadougou va continuer à s'accroître à un rythme soutenu, notamment jusqu'à 2020 (SDAGO 2025). Le taux de croissance de la population attendu devrait atteindre

6,4 % par an en moyenne sur la prochaine décennie, portant la population de Ouagadougou à 2,97 millions d'habitants en 2020.

256. Se basant sur une mobilité de 3,7 déplacements par jour pour les populations de plus de 14 ans (soit 60 % de la population de la commune) et sur l'hypothèse postulant que 40 % des déplacements se font sur une distance de plus de 15 minutes, les déplacements dans la commune de Ouagadougou atteindront en 2020 un volume de 2,6 millions.

4.5 Demande de transport aérien

257. Les prévisions du trafic aérien passagers ont été conduite selon deux principales méthodes : la méthode par extrapolation et l'approche économétrique. Selon la méthode par extrapolation, les flux passagers devraient croître à un rythme de 5,26 % par an jusqu'à 2015.

258. L'approche économétrique traite séparément les différents chacun des segments du trafic aérien passagers :

- trafic international touristique d'agrément
- trafic international d'affaire
- trafic international privé
- trafic domestique

Des modèles spécifiques à chaque segment ont été ainsi construits pour les besoins de l'étude.

259. Il ressort que le trafic aérien à l'aéroport international de Ouagadougou atteindrait en 2020 un volume entre 632 000 et 657 000 passagers selon le scénario de prévision retenu, soit un taux de croissance annuel moyen entre 5,2 % et 5,8 %.

260. S'agissant du trafic fret, les exportations devraient évoluer à un rythme moyen de 3 % par an. Quant aux importations, leur taux de croissance devrait s'établir entre 6,5 % et 7,5 % au cours de la prochaine décennie.