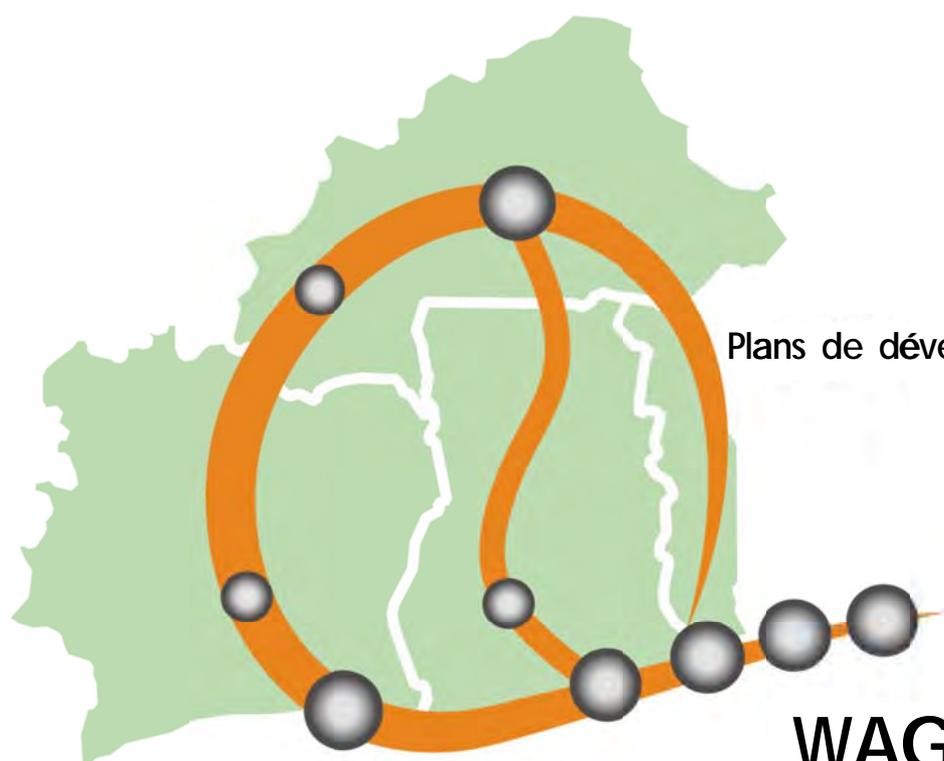


Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire
et des Transports (DATC)
Commission de l'Union Economique et Monétaire
Ouest Africaine (UEMOA)

PROJET DU PLAN DIRECTEUR DE L'AMÉNAGEMENT DES CORRIDORS POUR L'ANNEAU DE CROISSANCE EN AFRIQUE DE L'OUEST



Rapport Final
Volume 2

Plans de développement des corridors

Mars 2018

WAGRIC-CACAO

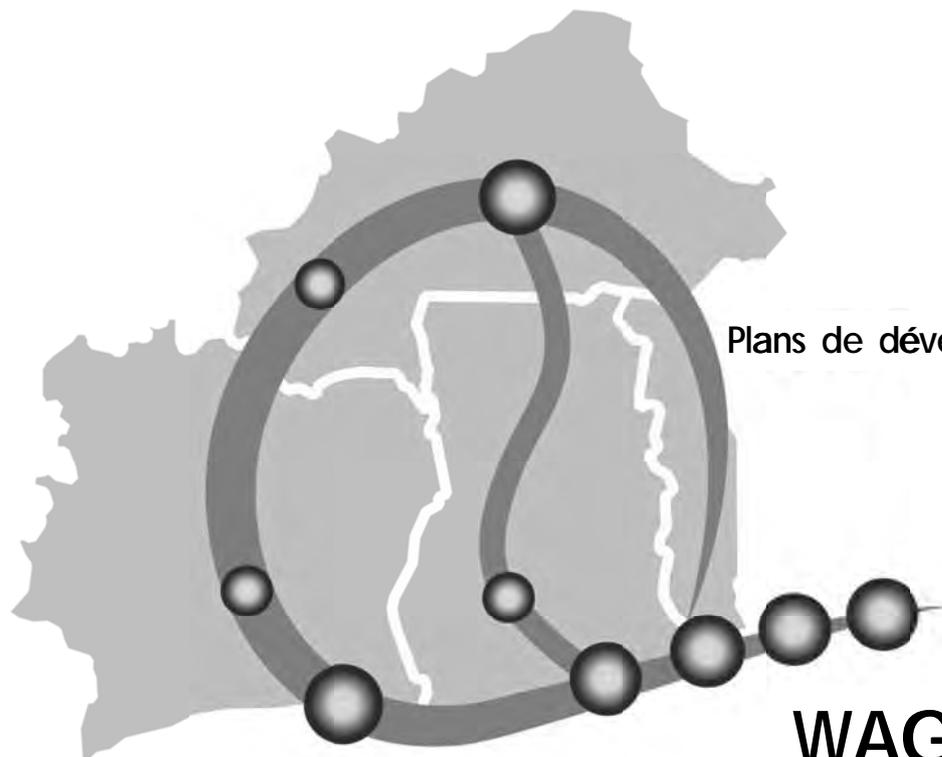
Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)

Oriental Consultants Global Co., Ltd.
CTI Engineering International Co., Ltd.
CTI Engineering Co., Ltd.

EI
JR
18-030

Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire
et des Transports (DATC)
Commission de l'Union Economique et Monétaire
Ouest Africaine (UEMOA)

PROJET DU PLAN DIRECTEUR DE L'AMÉNAGEMENT DES CORRIDORS POUR L'ANNEAU DE CROISSANCE EN AFRIQUE DE L'OUEST



Rapport Final
Volume 2
Plans de développement des corridors

Mars 2018

WAGRIC-CACAO

Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)

Oriental Consultants Global Co., Ltd.
CTI Engineering International Co., Ltd.
CTI Engineering Co., Ltd.

Taux de change

EUR 1.00 = JPY 118.230
EUR 1.00 = XOF 655.139
EUR 1.00 = GHS 4.47650
USD 1.00 = JPY 108.748
USD 1.00 = XOF 602.333
USD 1.00 = GHS 4.11747
XOF 1.00 = JPY 0.180473
GHS 1.00 = JPY 26.4406

Moyennes pendant la période comprise entre juin 2016 et mai 2017

Projet du Plan Directeur de l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest

Rapport Final Volume 2

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
Table des Matières	i
Liste des Figures	xxiii
Liste des Tableaux	xxxii
Liste des Abréviations	xl

PARTIE IV PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DU BURKINA FASO

Chapitre 8	Stratégies de Développement National pour le Burkina Faso	8-1
8.1	Plan National de Développement Existant	8-1
8.2	Vision 2025 pour le Burkina Faso	8-1
8.3	Examen de la "Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement durable" au Burkina Faso (SCADD 2011-2015)	8-1
8.4	Examen du "Plan National de Développement Economique et Social: PNDES 2016-2020"	8-3
8.5	Cadre démographique pour le Burkina Faso	8-5
Chapitre 9	Plan pour le développement des corridors du Burkina Faso	9-1
9.1	Analyse FFOM sur le Burkina Faso en rapport avec le développement des corridors	9-1
9.2	Objectifs de développement des corridors au Burkina Faso	9-2
9.3	Objectifs à très long terme des corridors au Burkina Faso	9-2
9.4	Modèles de développement des corridors au Burkina Faso	9-3
9.4.1	Modèles de développement des corridors au Burkina Faso à l'horizon 2040	9-3
9.4.2	Comparaison des modèles alternatifs pour le développement des corridors au Burkina Faso ..	9-7
9.5	Modèle sélectionné pour le développement des corridors du Burkina Faso (Modèle de développement des corridors C-BF-2)	9-9
9.6	Plan de développement échelonné des corridors du Burkina Faso	9-10
9.7	Points clés du plan de développement des corridors au Burkina Faso	9-12
9.8	Projets prioritaires et de hautement prioritaires	9-13
9.8.1	Projets prioritaires	9-13
9.8.2	Projets hautement prioritaires	9-16
Chapitre 10	Stratégies de développement des secteurs économiques du Burkina Faso	10-1
10.1	Secteur agricole du Burkina Faso	10-1
10.1.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur agricole du Burkina Faso	10-1
10.1.2	Questions liées au secteur agricole du Burkina Faso	10-2
10.1.3	Objectifs visés pour le secteur agricole au Burkina Faso	10-3

10.1.4	Stratégies pour le secteur agricole du Burkina Faso.....	10-3
10.1.5	Programmes et projets pour le secteur agricole du Burkina Faso.....	10-4
10.1.6	Profils des projets prioritaires du secteur agricole au Burkina Faso.....	10-6
10.2	Secteur de l'élevage du Burkina Faso	10-17
10.2.1	Situation actuelle et perspectives du secteur de l'élevage du Burkina Faso	10-17
10.2.2	Questions liées au secteur de l'élevage du Burkina Faso	10-17
10.2.3	Objectifs pour le secteur de l'élevage du Burkina Faso	10-18
10.2.4	Stratégies pour le secteur de l'élevage du Burkina Faso	10-19
10.2.5	Programmes et projets pour le secteur de l'élevage du Burkina Faso	10-19
10.2.6	Profils de projets prioritaires pour le secteur de l'élevage du Burkina Faso.....	10-21
10.3	Secteur de la pêche du Burkina Faso	10-32
10.3.1	Situation actuelle du secteur de la pêche au Burkina Faso	10-32
10.3.2	Questions liés au secteur de la pêche au Burkina Faso.....	10-33
10.3.3	Objectifs du développement du secteur de la pêche au Burkina Faso	10-33
10.3.4	Stratégies de développement du secteur de la pêche au Burkina Faso	10-33
10.3.5	Programmes et projets pour le secteur de la pêche au Burkina Faso.....	10-34
10.4	Secteur minier du Burkina Faso	10-34
10.4.1	Situation actuelle du secteur minier au Burkina Faso	10-34
10.4.2	Questions liées au secteur minier au Burkina Faso	10-36
10.4.3	Objectifs pour le développement du secteur minier au Burkina Faso	10-36
10.4.4	Stratégies de développement du secteur minier au Burkina Faso.....	10-37
10.4.5	Mines cibles pour le développement du secteur minier au Burkina Faso.....	10-37
10.4.6	Profils de projets prioritaires pour le secteur minier du Burkina Faso	10-37
10.5	Secteur industriel au Burkina Faso	10-38
10.5.1	Situation actuelle du secteur industriel au Burkina Faso.....	10-38
10.5.2	Questions liées au secteur industriel du Burkina Faso	10-39
10.5.3	Objectifs du secteur industriel du Burkina Faso.....	10-39
10.5.4	Stratégies du secteur industriel du Burkina Faso.....	10-39
10.5.5	Programmes et projets pour le secteur industriel du Burkina Faso.....	10-40
10.5.6	Profils des projets prioritaires pour le secteur industriel au Burkina Faso.....	10-40
10.6	Secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC) du Burkina Faso	10-42
10.6.1	Situation actuelle et perspective d'avenir du secteur des TIC au Burkina Faso	10-42
10.6.2	Questions liées aux infrastructures des TIC au Burkina Faso	10-45
10.6.3	Objectifs de développement de l'industrie des TIC au Burkina Faso.....	10-46
10.6.4	Stratégies de développement du secteur des TIC au Burkina Faso	10-46
10.6.5	Programmes et projets de développement du secteur des TIC au Burkina Faso	10-46
10.6.6	Profils des projets prioritaires du secteur des TIC au Burkina Faso	10-47
10.7	Promotion de l'investissement au Burkina Faso	10-52
10.7.1	Situation actuelle de la promotion de l'investissement au Burkina Faso	10-52
10.7.2	Défis liés à la Promotion de l'Investissement au Burkina Faso	10-52
10.7.3	Objectif de la Promotion de l'Investissement	10-53
10.7.4	Stratégies pour la promotion de l'investissement au Burkina Faso.....	10-53
10.7.5	Mesures possibles pour la promotion de l'investissement	10-53
10.7.6	Programmes et projets pour la promotion de l'investissement au Burkina Faso	10-53
10.7.7	Profils des projets prioritaires pour la promotion de l'investissement au Burkina Faso.....	10-55

Chapitre 11	Stratégies de Développement du Secteur des Infrastructures du Burkina Faso	11-1
11.1	Routes et Autoroutes du Burkina Faso	11-1
11.1.1	Situation Actuelle des Routes et Autoroutes du Burkina Faso	11-1
11.1.2	Questions liées aux routes et autoroutes du Burkina Faso.....	11-5
11.1.3	Objectifs du développement des routes et autoroutes du Burkina Faso.....	11-6
11.1.4	Stratégies de développement et mesures envisageables pour les routes et autoroutes du Burkina Faso.....	11-7
11.1.5	Programmes et projets pour le développement des routes et autoroutes au Burkina Faso.....	11-9
11.1.6	Profils de Projets Prioritaires pour le Secteur des routes et autoroutes du Burkina Faso.....	11-12
11.2	Secteur ferroviaire du Burkina Faso	11-13
11.2.1	Situation Actuelle du secteur ferroviaire au Burkina Faso	11-13
11.2.2	Questions liées au développement ferroviaire du Burkina Faso.....	11-15
11.2.3	Objectifs du développement ferroviaire au Burkina Faso	11-15
11.2.4	Stratégies de développement ferroviaire au Burkina Faso	11-15
11.2.5	Programmes et projets de développement ferroviaire au Burkina Faso	11-16
11.2.6	Projets prioritaires pour le développement ferroviaire au Burkina Faso	11-17
11.2.7	Profils de Projets Prioritaires pour le secteur ferroviaire du Burkina Faso.....	11-17
11.3	Infrastructures de logistique du Burkina Faso	11-18
11.3.1	Situation actuelle des infrastructures de logistique au Burkina Faso.....	11-18
11.3.2	Questions liées aux Infrastructures de logistique au Burkina Faso	11-21
11.3.3	Objectifs pour le développement des infrastructures de logistique au Burkina Faso.....	11-22
11.3.4	Stratégies de développement des infrastructures de logistique au Burkina Faso.....	11-23
11.3.5	Programmes et Projets pour l'Infrastructure de logistique au Burkina Faso	11-23
11.3.6	Programmes et projets de professionnalisation des services logistiques et de la facilitation du commerce au Burkina Faso.....	11-23
11.3.7	Profils des projets prioritaires pour l'infrastructure de logistique au Burkina Faso.....	11-25
11.4	Secteur du transport aérien du Burkina Faso	11-29
11.4.1	Situation actuelle du transport aérien et des aéroports au Burkina Faso.....	11-29
11.4.2	Questions liées au transport aérien du Burkina Faso.....	11-31
11.4.3	Objectifs du Secteur de l'Aviation du Burkina Faso	11-31
11.4.4	Stratégies pour le Secteur de l'Aviation du Burkina Faso.....	11-32
11.4.5	Programmes et projets pour le secteur de l'aviation du Burkina Faso.....	11-32
11.5	Approvisionnement en Electricité du Burkina Faso	11-32
11.5.1	Situation Actuelle et Perspectives d'Avenir de l'Approvisionnement en Electricité du Burkina Faso.....	11-32
11.5.2	Questions liées à l'approvisionnement en électricité du Burkina Faso	11-32
11.5.3	Objectifs de l'Approvisionnement en Electricité du Burkina Faso	11-33
11.5.4	Stratégies pour l'Approvisionnement en Electricité du Burkina Faso	11-33
11.5.5	Programmes et projets pour l'approvisionnement en électricité du Burkina Faso	11-33
11.5.6	Profils des projets prioritaires pour l'approvisionnement en Electricité du Burkina Faso....	11-35
11.6	Ressources en eau au Burkina Faso.....	11-36
11.6.1	Situation actuelle des ressources en eau au Burkina Faso	11-36
11.6.2	Questions liées aux ressources en eau au Burkina Faso	11-38
11.6.3	Objectifs pour les ressources en eau au Burkina Faso.....	11-38
11.6.4	Stratégies relatives aux Ressources en Eau au Burkina Faso	11-39

11.6.5	Programmes et projets relatifs aux ressources en eau au Burkina Faso.....	11-40
11.6.6	Profils des projets prioritaires des ressources en eau au Burkina Faso.....	11-40

Chapitre 12	Stratégies de Développement Urbain du Burkina Faso.....	12-1
12.1	Développement Urbain au Burkina Faso.....	12-1
12.1.1	Situation actuelle du développement urbain au Burkina Faso.....	12-1
12.1.2	Hiérarchie des Centres Urbains au Burkina Faso.....	12-2
12.1.3	Examen des Plans de Développement Urbain du Burkina Faso.....	12-3
12.1.4	Cadre Future de la Population Urbaine du Burkina Faso.....	12-4
12.1.5	Questions liées au Développement Urbain au Burkina Faso.....	12-4
12.1.6	Objectifs des Politiques Urbaines au Burkina Faso.....	12-5
12.1.7	Stratégies de Développement Urbain du Burkina Faso.....	12-5
12.2	Stratégies de Développement Urbain du Grand Ouagadougou.....	12-5
12.2.1	Situation Actuelle du Grand Ouagadougou.....	12-5
12.2.2	Perspectives d'Avenir pour le Grand Ouagadougou.....	12-9
12.2.3	Questions liées au Développement Urbain du Grand Ouagadougou.....	12-10
12.2.4	Objectifs pour le Développement Urbain du Grand Ouagadougou.....	12-10
12.2.5	Stratégies de Développement Urbain du Grand Ouagadougou.....	12-10
12.2.6	Structure Spatiale Conceptuelle du Grand Ouagadougou.....	12-11
12.2.7	Programmes et Projets d'Urbanisation liés au Corridor de Développement du Grand Ouagadougou.....	12-12
12.3	Stratégies de Développement urbain de Bobo-Dioulasso.....	12-15
12.3.1	Situation Actuelle de Bobo-Dioulasso.....	12-15
12.3.2	Perspectives d'Avenir pour Bobo-Dioulasso.....	12-18
12.3.3	Questions liées au Développement Urbain de Bobo-Dioulasso.....	12-18
12.3.4	Objectifs pour le Développement Urbain de Bobo-Dioulasso.....	12-19
12.3.5	Stratégies pour le Développement Urbain de Bobo Dioulasso.....	12-19
12.3.6	Structure Spatiale Conceptuelle de Bobo Dioulasso.....	12-19
12.3.7	Programmes et Projets d'Urbanisation liés au Développement du Corridor à Bobo- Dioulasso.....	12-20
12.4	Stratégies de Développement Urbain pour Banfora.....	12-23
12.4.1	Situation Actuelle de Banfora.....	12-23
12.4.2	Perspectives d'Avenir pour Banfora.....	12-26
12.4.3	Problèmes liés au Développement Urbain de Banfora.....	12-26
12.4.4	Objectifs pour le Développement Urbain de Banfora.....	12-27
12.4.5	Stratégies pour le Développement Urbain de Banfora.....	12-27
12.4.6	Programmes et Projets d'Urbanisation liés au Développement du Corridor à Banfora.....	12-27
12.5	Stratégies de Développement Urbain de Fada N'Gourma.....	12-29
12.5.1	Situation Actuelle de Fada N'Gourma.....	12-29
12.5.2	Perspectives d'Avenir pour Fada N'Gourma.....	12-30
12.5.3	Problèmes liés au Développement Urbain de Fada.....	12-31
12.5.4	Objectifs pour le Développement Urbain de Fada.....	12-31
12.5.5	Stratégies pour le Développement Urbain de Fada.....	12-31
12.5.6	Programmes et Projets d'Urbanisation liés au Développement du Corridor à Fada.....	12-31

Chapitre 13	Stratégies Développement Social pour le Burkina Faso	13-1
13.1	Situation Social Actuelle au Burkina Faso	13-1
13.1.1	Situation Actuelle de la Structure Sociale au Burkina Faso	13-1
13.1.2	Situation Actuelle des Services Sociales au Burkina Faso	13-3
13.1.3	Situation Actuelle des Activités Economiques et de l'Exploitation des Terres	13-5
13.2	Stratégies Développement Social pour le Burkina Faso	13-7
13.2.1	Problèmes de Développement Social au Burkina Faso	13-7
13.2.2	Objectifs pour le Développement Social au Burkina Faso	13-8
13.2.3	Stratégies pour le Développement Social au Burkina Faso	13-8
13.2.4	Programmes et Projets pour le Développement Social au Burkina Faso	13-8

PARTIEV PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DE LA COTE D'IVOIRE

Chapitre 14	Stratégies National de Développement de la Côte d'Ivoire	14-1
14.1	Plans Nationaux de Développement Existants de la Côte d'Ivoire	14-1
14.1.1	Fondements du PND 2016-2020	14-1
14.1.2	Orientations Stratégiques	14-1
14.1.3	Cadre Macro-économique et Budgétaire	14-2
14.2	Stratégies Nationales de l'Aménagement Territorial de la Côte d'Ivoire	14-3
14.3	Trame Démographique de la Côte d'Ivoire	14-4
14.3.1	Tendances Démographiques Antérieures de la Côte d'Ivoire	14-4
14.3.2	Trame Démographique de la Côte d'Ivoire	14-5
14.3.3	Deux Modèles de Populations Régionales pour l'Aménagement Territorial de la Côte d'Ivoire dans le Cadre du Scénario Sélectionné pour le Développement du Corridor Sous-Régional	14-5
14.3.4	Trame Démographique de la Côte d'Ivoire	14-7
Chapitre 15	Plan pour le développement des corridors de la Côte d'Ivoire	15-1
15.1	Analyse FFOM liée au développement des corridors en Côte d'Ivoire	15-1
15.2	Objectifs du développement des corridors en Côte d'Ivoire	15-2
15.3	Modèle de développement des corridors à très long terme en Côte d'Ivoire	15-3
15.4	Modèles du développement des corridors en Côte d'Ivoire	15-3
15.4.1	Modèle de développement des corridors en Côte d'Ivoire à l'horizon 2040	15-4
15.4.2	Comparaison des modèles de développement des corridors alternatifs en Côte d'Ivoire	15-6
15.5	Modèle de développement des corridors sélectionné en Côte d'Ivoire (Modèle de développement des corridors C-CI-2)	15-8
15.6	Plan de développement échelonné des corridors en Côte d'Ivoire	15-8
15.7	Points clés du plan de développement des corridors en Côte d'Ivoire	15-13
15.8	Projets Prioritaires et hautement prioritaires du développement des corridors en Côte d'Ivoire	15-14
15.8.1	Projets prioritaires	15-14
15.8.2	Projets hautement prioritaires pour le développement des corridors en Côte d'Ivoire	15-17
Chapitre 16	Stratégies de Développement des Secteurs Economiques de la Côte d'Ivoire	16-1
16.1	Secteur agricole de la Côte d'Ivoire	16-1

16.1.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur agricole de la Côte d'Ivoire	16-1
16.1.2	Questions liées au secteur agricole de la Côte d'Ivoire.....	16-1
16.1.3	Objectifs du secteur agricole de la Côte d'Ivoire.....	16-2
16.1.4	Stratégies de développement du secteur agricole de la Côte d'Ivoire	16-3
16.1.5	Programmes et projets du secteur agricole de la Côte d'Ivoire	16-4
16.1.6	Projets prioritaires du secteur agricole en Côte d'Ivoire.....	16-4
16.1.7	Profils des projets prioritaires du secteur agricole.....	16-5
16.2	Secteur de l'élevage de la Côte d'Ivoire.....	16-11
16.2.1	Situation actuelle du secteur de l'élevage de la Côte d'Ivoire	16-11
16.2.2	Questions liées au secteur de l'élevage en Côte d'Ivoire.....	16-11
16.2.3	Objectifs du secteur de l'élevage de la Côte d'Ivoire	16-12
16.2.4	Stratégies de développement du secteur de l'élevage de la Côte d'Ivoire.....	16-12
16.2.5	Programmes et projets du secteur de l'élevage de la Côte d'Ivoire	16-13
16.2.6	Projets prioritaires du secteur de l'élevage de la Côte d'Ivoire.....	16-13
16.2.7	Profil des Projets Prioritaires du Secteur de l'Elevage de la Côte d'Ivoire	16-15
16.3	Secteur de la pêche de la Côte d'Ivoire	16-19
16.3.1	Situation actuelle du secteur de la pêche de la Côte d'Ivoire	16-19
16.3.2	Questions liées au secteur de la pêche de la Côte d'Ivoire.....	16-20
16.3.3	Objectifs du secteur de la pêche en Côte d'Ivoire	16-20
16.3.4	Stratégies du secteur de la pêche en Côte d'Ivoire.....	16-21
16.3.5	Programmes et projets du secteur de la pêche en Côte d'Ivoire	16-21
16.4	Secteur minier de la Côte d'Ivoire.....	16-21
16.4.1	Situation actuelle du secteur minier de la Côte d'Ivoire.....	16-21
16.4.2	Questions liées au secteur minier de la Côte d'Ivoire	16-23
16.4.3	Objectifs du secteur minier de la Côte d'Ivoire.....	16-24
16.4.4	Stratégies de développement du secteur minier de la Côte d'Ivoire.....	16-24
16.4.5	Programmes et projets du secteur minier de la Côte d'Ivoire.....	16-24
16.5	Secteur industriel de la Côte d'Ivoire	16-25
16.5.1	Situation actuelle du secteur de l'industriel de la Côte d'Ivoire	16-25
16.5.2	Questions liées au secteur industriel de la Côte d'Ivoire.....	16-25
16.5.3	Objectifs du secteur industriel de la Côte d'Ivoire	16-25
16.5.4	Stratégies du secteur industriel de la Côte d'Ivoire	16-26
16.5.5	Programmes et projets relatifs au secteur de l'industrie en Côte d'Ivoire	16-27
16.5.6	Profils des projets prioritaires du secteur de l'industrie en Côte d'Ivoire.....	16-27
16.6	Secteur des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) de la Côte d'Ivoire .	16-31
16.6.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur des TIC de la Côte d'Ivoire	16-31
16.6.2	Questions liées au secteur des TIC de la Côte d'Ivoire	16-33
16.6.3	Objectifs du secteur des TIC en Côte d'Ivoire	16-33
16.6.4	Stratégies de développement du secteur des TIC en Côte d'Ivoire	16-34
16.6.5	Programmes et projets du secteur des TIC en Côte d'Ivoire	16-34
16.6.6	Profils des projets prioritaires du secteur des TIC en Côte d'Ivoire.....	16-34
16.7	Secteur pétrolier en Côte d'Ivoire	16-38
16.7.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur pétrolier de la Côte d'Ivoire	16-38
16.7.2	Questions liées au secteur pétrolier de la Côte d'Ivoire.....	16-40
16.7.3	Objectifs du secteur pétrolier de la Côte d'Ivoire	16-41

16.7.4	Stratégies de développement du secteur pétrolier de la Côte d'Ivoire	16-41
16.7.5	Programmes et projets du secteur pétrolier de la Côte d'Ivoire	16-45
16.7.6	Profils des projets prioritaires du secteur pétrolier de la Côte d'Ivoire	16-46
16.8	Secteur du gaz en Côte d'Ivoire	16-47
16.8.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur du gaz en Côte d'Ivoire	16-47
16.8.2	Questions liées au secteur du gaz de la Côte d'Ivoire	16-48
16.8.3	Objectifs du secteur du gaz de la Côte d'Ivoire	16-48
16.8.4	Stratégies pour le secteur du gaz de la Côte d'Ivoire	16-48
16.8.5	Programmes et projets du secteur du gaz de la Côte d'Ivoire	16-50
16.8.6	Profils des projets prioritaires du secteur du gaz en Côte d'Ivoire.....	16-51
16.9	Promotion des investissements de la Côte d'Ivoire	16-52
16.9.1	Situation actuelle de la promotion des investissements de la Côte d'Ivoire	16-52
16.9.2	Questions liées à la promotion des investissements en Côte d'Ivoire	16-52
16.9.3	Objectifs de la Promotion des Investissements de la Côte d'Ivoire.....	16-53
16.9.4	Stratégies pour la promotion des investissements de la Côte d'Ivoire.....	16-53
16.9.5	Mesures envisageables pour la promotion des investissements en Côte d'Ivoire.....	16-53
16.9.6	Programmes et projets relatifs à la promotion des investissements en Côte d'Ivoire.....	16-53
16.9.7	Profils des projets prioritaires pour la promotion de l'investissement de la Côte d'Ivoire ...	16-54

Chapitre 17 Stratégies de Développement des Secteurs d'Infrastructures de la Côte d'Ivoire..... 17-1

17.1	Routes et Autoroutes de la Côte d'Ivoire	17-1
17.1.1	Situation actuelle des routes et autoroutes en Côte d'Ivoire	17-1
17.1.2	Questions liées aux routes et autoroutes de la Côte d'Ivoire.....	17-6
17.1.3	Objectifs du développement des routes et autoroutes de la Côte d'Ivoire.....	17-6
17.1.4	Stratégies de développement et mesures envisageables pour le développement des routes et autoroutes de la Côte d'Ivoire	17-7
17.1.5	Programmes et projets de développement des routes et autoroutes de la Côte d'Ivoire	17-11
17.1.6	Profils de Projets Prioritaires pour le Secteur des routes et autoroutes de la Côte d'Ivoire	17-14
17.2	Réseau ferroviaire de la Côte d'Ivoire.....	17-15
17.2.1	Situation actuelle du réseau ferroviaire de la Côte d'Ivoire	17-15
17.2.2	Questions liées au secteur ferroviaire de la Côte d'Ivoire	17-18
17.2.3	Objectifs du développement du réseau ferroviaire de la Côte d'Ivoire	17-18
17.2.4	Stratégies de développement du secteur ferroviaire de la Côte d'Ivoire	17-18
17.2.5	Programmes et projets de développement ferroviaire de la Côte d'Ivoire.....	17-19
17.2.6	Projets prioritaires pour le développement ferroviaire de la Côte d'Ivoire.....	17-21
17.2.7	Profils de Projets Prioritaires pour le secteur ferroviaire de la Côte d'Ivoire	17-22
17.3	Ports de la Côte d'Ivoire.....	17-23
17.3.1	Situation actuelle du Port d'Abidjan	17-23
17.3.2	Questions liées au Port d'Abidjan	17-25
17.3.3	Objectifs du développement du Port d'Abidjan	17-26
17.3.4	Stratégies de développement du Port d'Abidjan	17-27
17.3.5	Programmes et projets relatifs au développement du Port d'Abidjan	17-28
17.3.6	Projets hautement prioritaires du Port d'Abidjan	17-28
17.3.7	Situation actuelle du Port de San-Pédro	17-28

17.3.8	Questions liées au Port de San-Pédro	17-29
17.3.9	Objectifs du développement du Port de San-Pédro	17-29
17.3.10	Stratégies de développement du Port de San-Pédro	17-30
17.3.11	Programmes et projets de développement du Port de San-Pédro	17-31
17.3.12	Projets prioritaires pour le développement du Port de San- Pédro	17-31
17.4	Infrastructures de logistique de la Côte d'Ivoire	17-31
17.4.1	Situation actuelle des infrastructures de logistique de la Côte d'Ivoire.....	17-31
17.4.2	Questions liées aux infrastructures de logistique de la Côte d'Ivoire.....	17-33
17.4.3	Objectifs des infrastructures de logistique de la Côte d'Ivoire.....	17-34
17.4.4	Stratégies de développement des infrastructures de logistique en Côte d'Ivoire.....	17-35
17.4.5	Programmes et projets des infrastructures de logistique en Côte d'Ivoire.....	17-35
17.4.6	Programmes et projets axés sur la professionnalisation des services logistiques et la facilitation des échanges en Côte d'Ivoire	17-36
17.4.7	Profils des projets prioritaires des infrastructures de logistique de la Côte d'Ivoire.....	17-37
17.5	Secteur du transport aérien en Côte d'Ivoire	17-48
17.5.1	Situation physique actuelle du transport aérien et des aéroports de la Côte d'Ivoire.....	17-48
17.5.2	Questions liées au secteur du transport aérien en Côte d'Ivoire	17-49
17.5.3	Objectifs du secteur de transport aérien en Côte d'Ivoire.....	17-50
17.5.4	Stratégies relatives au secteur du transport aérien en Côte d'Ivoire	17-50
17.5.5	Programmes et projets relatifs au secteur du transport aérien en Côte d'Ivoire.....	17-50
17.6	Approvisionnement en électricité de la Côte d'Ivoire	17-50
17.6.1	Situation actuelle de l'approvisionnement en électricité de la Côte d'Ivoire	17-50
17.6.2	Questions liées à l'approvisionnement en électricité de la Côte d'Ivoire	17-52
17.6.3	Objectifs du développement de l'approvisionnement en électricité de la Côte d'Ivoire	17-52
17.6.4	Stratégies d'approvisionnement en électricité de la Côte d'Ivoire	17-52
17.6.5	Programmes et projets de développement de l'approvisionnement en électricité de la Côte d'Ivoire.....	17-53
17.6.6	Profils des projets prioritaires de l'approvisionnement en électricité en Côte d'Ivoire	17-54
17.7	Ressources en eau de la Côte d'Ivoire.....	17-60
17.7.1	Situation actuelle des ressources en eau de la Côte d'Ivoire	17-60
17.7.2	Questions liées aux ressources en eau de la Côte d'Ivoire	17-61
17.7.3	Objectifs de la gestion et exploitation des ressources en eau de la Côte d'Ivoire.....	17-62
17.7.4	Stratégies de développement des ressources en eau de la Côte d'Ivoire	17-63
17.7.5	Programmes et projets relatifs aux ressources en eau de la Côte d'Ivoire.....	17-63
17.7.6	Profils des projets prioritaires relatifs aux ressources en eau de la Côte d'Ivoire.....	17-64
Chapitre 18	Stratégies de Développement Urbain de la Côte d'Ivoire.....	18-1
18.1	Développement Urbain de la Côte d'Ivoire.....	18-1
18.1.1	Situation actuelle du développement urbain de la Côte d'Ivoire	18-1
18.1.2	Hiérarchie des Centres Urbains de la Côte d'Ivoire	18-1
18.1.3	Cadre Future de la Population Urbaine de la Côte d'Ivoire	18-2
18.2	Stratégies du Développement Urbain du Grand Abidjan	18-2
18.2.1	Situation actuelle du Grand Abidjan	18-2
18.2.2	Questions relatives au Développement Urbain du Grand Abidjan.....	18-3
18.2.3	Objectifs du Développement Urbain du Grand Abidjan	18-4

18.2.4	Stratégies de Développement Urbain du Grand Abidjan.....	18-5
18.2.5	Structure spatiale conceptuelle du Grand Abidjan	18-6
18.2.6	Programmes et Projets du Développement Urbain du Grand Abidjan	18-6
18.3	Stratégies du Développement Urbain de Yamoussoukro	18-8
18.3.1	Situation actuelle de Yamoussoukro	18-8
18.3.2	Questions Liées au Développement Urbain de Yamoussoukro.....	18-10
18.3.3	Objectifs du développement urbain de Yamoussoukro	18-10
18.3.4	Stratégies de développement urbain de Yamoussoukro	18-11
18.3.5	Programmes et Projets du Développement Urbain de Yamoussoukro	18-11
18.4	Stratégies de Développement Urbain de Bouaké	18-11
18.4.1	Questions Relatives au Développement Urbain de Bouaké	18-11
18.4.2	Objectifs du Développement Urbain de Bouaké	18-12
18.4.3	Stratégies de Développement Urbain de Bouaké	18-12
18.4.4	Programmes et Projets du Développement Urbain de Bouaké	18-13
18.5	Stratégies du Développement Urbain de Ferkessédougou.....	18-15
18.5.1	Plan directeur urbain existant.....	18-15
18.5.2	Questions Liées au Développement Urbain de Ferkessédougou.....	18-16
18.5.3	Objectifs du Développement Urbain de Ferkessédougou	18-16
18.5.4	Stratégies du développement urbain de Ferkessédougou	18-16
18.5.5	Programmes et Projets du Développement Urbain de Ferkessédougou	18-17
18.6	Stratégies du Développement Urbain de Korhogo	18-18
18.6.1	Plan directeur urbain existant.....	18-18
18.6.2	Questions Liées au Développement Urbain de Korhogo	18-20
18.6.3	Objectifs du Développement Urbain de Korhogo	18-20
18.6.4	Stratégies du Développement Urbain de Korhogo	18-21
18.6.5	Programmes et Projets du Développement Urbain de Korhogo.....	18-21
18.7	Stratégies du Développement Urbain de San-Pédro.....	18-22
18.7.1	Situation actuelle de San-Pédro.....	18-22
18.7.2	Objectifs de Développement Urbain de San-Pédro.....	18-22
18.7.3	Stratégies du Développement Urbain de San-Pédro	18-23
18.7.4	Programmes et Projets de Développement Urbain de San-Pédro.....	18-23
18.8	Stratégies du Développement Urbain de Man.....	18-24
18.8.1	Plan directeur urbain existant.....	18-24
18.8.2	Objectifs du Développement Urbain de Man.....	18-26
18.8.3	Stratégies du développement urbain de Man.....	18-27
18.8.4	Programmes et Projets de Développement de Man.....	18-27
18.9	Stratégies du Développement Urbain de Bondoukou.....	18-28
18.9.1	Plan directeur urbain existant.....	18-28
18.9.2	Objectifs du Développement Urbain de Bondoukou.....	18-29
18.9.3	Stratégies du Développement Urbain de Bondoukou.....	18-29
18.9.4	Programmes et Projets de Développement Urbain de Bondoukou.....	18-29

Chapitre 19 Stratégies du Développement Social de la Côte d'Ivoire 19-1

19.1	Situation Actuelle de la Côte d'Ivoire.....	19-1
19.1.1	Situation Actuelle de la Structure Sociale de la Côte d'Ivoire	19-1

19.1.2	Situation Actuelle du Système Social de la Côte d'Ivoire	19-2
19.1.3	Situation Actuelle des Activités Économiques et de l'Occupation du Sol.....	19-4
19.2	Stratégies de Développement Social de la Côte d'Ivoire	19-5
19.2.1	Questions relatives au Développement Social de la Côte d'Ivoire.....	19-5
19.2.2	Objectifs du Développement Social en Côte d'Ivoire	19-5
19.2.3	Stratégies axées sur le Développement Social de la Côte d'Ivoire.....	19-6
19.2.4	Programmes et Projets Relatifs aux Questions Sociales en Côte d'Ivoire.....	19-6

PARTIE VI PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DU GHANA

Chapitre 20	Stratégies nationales de développement du Ghana	20-1
20.1	Plans nationaux de développement du Ghana	20-1
20.1.1	Plan national de développement à long terme	20-1
20.1.2	Programme coordonné des politiques de développement économique et social	20-2
20.1.3	Plan de développement à moyen terme - Agenda Ghanéen de croissance et de développement partagé (GSGDA) II 2014-2017	20-2
20.1.4	Cadre national de développement spatial(NSDF)	20-3
20.1.5	Plan National d'Infrastructure (2018-2047)	20-5
20.2	Vision et Objectifs pour le Ghana	20-6
20.3	Initiatives de développement territorial de niveau national	20-6
20.4	Cadre démographique du Ghana	20-7
20.4.1	Tendance de la démographie des dernières années au Ghana	20-7
20.4.2	Projection à venir de la démographie par le NSDF	20-8
20.4.3	Deux modèles de populations régionales pour le développement territorial du Ghana dans le cadre du Scénario de développement du Corridor sous régionalsélectionné.....	20-8
20.4.4	Cadre démographique du Ghana.....	20-9
Chapitre 21	Plan de développement des corridors du Ghana	21-1
21.1	Analyse FFOM du Ghana en relation avec le développement du corridor.....	21-1
21.2	Objectifs pour le développement des corridors du Ghana	21-2
21.3	Modèle de développement des corridors à très long terme pour le Ghana	21-2
21.4	Modèle de développement des corridors au Ghana	21-3
21.4.1	Modèles pour le développement du corridor au Ghana pour l'année 2040	21-3
21.4.2	Comparaison des modèles de développement des corridors au Ghana	21-7
21.5	Modèle de développement des corridors retenu pour le Ghana (Modèles de développement des corridors C-GN-1).....	21-10
21.6	Plan de développement du corridor par étapes pour le Ghana.....	21-10
21.7	Points clés du plan de développement des corridors au Ghana	21-14
21.8	Projets prioritaires et hautement prioritaires pour le développement des corridors au Ghana.....	21-16
21.8.1	Projets prioritaires	21-16
21.8.2	Projets hautement prioritaires.....	21-19
Chapter 22	Stratégies de Développement des Secteurs Économiques du Ghana	22-1
22.1	Secteur agricole du Ghana.....	22-1

22.1.1	Introduction.....	22-1
22.1.2	Questions liées au secteur agricole du Ghana	22-1
22.1.3	Objectifs du secteur agricole au Ghana.....	22-2
22.1.4	Stratégies du secteur agricole au Ghana.....	22-2
22.1.5	Programmes et projets du secteur agricole au Ghana.....	22-4
22.1.6	Projets prioritaires pour le secteur agricole au Ghana	22-4
22.1.7	Profil des projets prioritaires pour le secteur agricole	22-5
22.2	Secteur de l'élevage au Ghana.....	22-13
22.2.1	Introduction.....	22-13
22.2.2	Questions liées au secteur de l'élevage au Ghana	22-13
22.2.3	Objectifs de développement du secteur de l'élevage au Ghana.....	22-14
22.2.4	Stratégies de développement du secteur de l'élevage au Ghana.....	22-14
22.2.5	Programmes et projets pour le secteur de l'élevage au Ghana	22-15
22.2.6	Projets prioritaires pour le secteur de l'élevage au Ghana.....	22-16
22.2.7	Profil de projets prioritaire du secteur de l'élevage du Ghana.....	22-18
22.3	Secteur de la pêche au Ghana.....	22-23
22.3.1	Situation actuelle du secteur de la pêche au Ghana.....	22-23
22.3.2	Questions liées au secteur de la pêche du Ghana	22-23
22.3.3	Objectifs de développement du secteur de la pêche du Ghana.....	22-23
22.3.4	Stratégies pour le secteur de la pêche du Ghana	22-23
22.3.5	Programmes et projets pour le secteur de la pêche du Ghana.....	22-24
22.4	Secteur minier du Ghana	22-24
22.4.1	Situation actuelle du secteur minier du Ghana	22-24
22.4.2	Questions liées au secteur minier du Ghana.....	22-26
22.4.3	Objectifs du secteur minier du Ghana	22-27
22.4.4	Stratégies pour le secteur minier du Ghana.....	22-27
22.4.5	Mines cibles pour le développement du secteur minier au Ghana.....	22-27
22.5	Secteur Industriel du Ghana	22-28
22.5.1	Situation actuelle du secteur industriel au Ghana.....	22-28
22.5.2	Questions liées au secteur industriel du Ghana	22-29
22.5.3	Objectifs du secteur industriel du Ghana.....	22-29
22.5.4	Stratégies pour le secteur industriel du Ghana	22-29
22.5.5	Programmes et projets pour le secteur industriel du Ghana	22-30
22.5.6	Profil des projets prioritaires du secteur industriel du Ghana	22-31
22.6	Secteur des Technologies de l'Information et de Communication (TIC) du Ghana.....	22-34
22.6.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir de l'Infrastructure des TIC au Ghana	22-34
22.6.2	Problèmes liés au secteur des TIC au Ghana.....	22-35
22.6.3	Objectifs du secteur des TIC du Ghana.....	22-36
22.6.4	Stratégies de développement du secteur des TIC au Ghana	22-36
22.6.5	Programmes et projets du secteur des TIC au Ghana	22-36
22.6.6	Profil des projets prioritaires du secteur des TIC au Ghana.....	22-37
22.7	Secteur du pétrole du Ghana.....	22-40
22.7.1	Situation actuelles et perspectives d'avenir pour le secteur du pétrole du Ghana	22-40
22.7.2	Questions liées au secteur pétrolier du Ghana.....	22-42
22.7.3	Objectifs pour le secteur du pétrole du Ghana	22-42

22.7.4	Stratégies pour le secteur du pétrole du Ghana	22-43
22.7.5	Programmes et projets pour le secteur de pétrole du Ghana.....	22-45
22.7.6	Profils de projets prioritaires pour le secteur du pétrole du Ghana.....	22-45
22.8	Secteur du gaz au Ghana	22-47
22.8.1	Situation actuelle et perspectives pour le secteur du gaz au Ghana.....	22-47
22.8.2	Questions liées au secteur du gaz au Ghana.....	22-49
22.8.3	Objectif pour le secteur du gaz au Ghana.....	22-49
22.8.4	Stratégies pour le secteur du gaz au Ghana	22-49
22.8.5	Programmes et projets pour le secteur du gaz du Ghana.....	22-52
22.8.6	Profils de projets prioritaires pour le secteur du gaz au Ghana	22-54
22.9	Promotion de l'Investissement au Ghana	22-56
22.9.1	Situation actuelle de la promotion de l'investissement au Ghana	22-56
22.9.2	Questions liées à la promotion de l'investissement au Ghana.....	22-56
22.9.3	Objectifs de la promotion de l'investissement au Ghana	22-56
22.9.4	Stratégies pour la promotion de l'investissement au Ghana.....	22-57
22.9.5	Mesures possibles pour la promotion de l'investissement.....	22-57
22.9.6	Programmes et projets pour la promotion de l'investissement au Ghana.....	22-57
22.9.7	Project Profiles of Priority Projects for Investment Promotion of Ghana	22-58
Chapitre 23	Stratégies de Développement des Secteurs de l'Infrastructure du Ghana	23-1
23.1	Routes et Autoroutes du Ghana	23-1
23.1.1	Situation actuelle du secteur routier du Ghana.....	23-1
23.1.2	Questions liées aux routes et autoroutes du Ghana	23-6
23.1.3	Objectifs du développement des routes et autoroutes au Ghana.....	23-7
23.1.4	Stratégies de Développement et Mesures Envisageables pour les Routes et Autoroutes du Ghana.....	23-7
23.1.5	Programmes et projets de développement pour les routes et autoroutes du Ghana	23-11
23.1.6	Profils de projets prioritaires pour le Ghana.....	23-14
23.2	Chemins de fer au Ghana	23-22
23.2.1	Situation actuelle des chemins de fer au Ghana	23-22
23.2.2	Questions Relatives au secteur ferroviaire du Ghana	23-26
23.2.3	Objectifs pour le développement ferroviaire du Ghana.....	23-27
23.2.4	Stratégies de développement ferroviaire du Ghana.....	23-27
23.2.5	Programmes et projets de chemin de fer du Ghana.....	23-28
23.2.6	Projets prioritaires pour le développement ferroviaire du Ghana	23-28
23.2.7	Profils de projets prioritaires pour le Ghana.....	23-28
23.3	Ports du Ghana	23-31
23.3.1	Situation actuelle du Port de Tema	23-31
23.3.2	Questions liées au Port de Tema	23-32
23.3.3	Objectifs du développement du Port de Tema	23-33
23.3.4	Stratégies de développement du Port de Tema.....	23-33
23.3.5	Programmes et projets de développement du Port de Tema.....	23-34
23.3.6	Situation actuelle du Port de Takoradi	23-35
23.3.7	Questions liées au Port de Takoradi	23-37
23.3.8	Objectifs de développement du Port de Takoradi	23-37

23.3.9	Stratégies de développement du Port de Takoradi	23-38
23.3.10	Programmes et projets de développement du Port de Takoradi	23-39
23.4	Infrastructures des logistiques du Ghana	23-40
23.4.1	Situation actuelle des Infrastructures des logistiques au Ghana	23-40
23.4.2	Questions liées à l'Infrastructure des logistiques au Ghana	23-42
23.4.3	Objectifs du développement des infrastructures des logistiques au Ghana	23-42
23.4.4	Stratégies de développement des infrastructures des logistiques au Ghana	23-43
23.4.5	Programmes et projets de l'infrastructure des logistiques au Ghana	23-43
23.4.6	Programmes et projets de professionnaliser les services des logistiques et faciliter le commerce au Ghana	23-44
23.4.7	Profils des projets prioritaires pour l'infrastructure des logistiques du Ghana	23-45
23.5	Transport fluvial du Ghana	23-52
23.5.1	Situation actuelle du transport fluvial du Ghana	23-52
23.5.2	Questions liées au transport fluvial au Ghana	23-54
23.5.3	Objectifs du transport fluvial au Ghana	23-54
23.5.4	Stratégies du transport fluvial au Ghana	23-55
23.5.5	Programmes et projets pour le transport fluvial au Ghana	23-55
23.5.6	Profil des Projets Prioritaires pour le Transport Fluvial/lacustre du Ghana	23-56
23.6	Secteur du transport aérien du Ghana	23-58
23.6.1	Situation physique actuelle du transport aérien et des aéroports au Ghana	23-58
23.6.2	Questions liées au transport aérien au Ghana	23-59
23.6.3	Objectifs du secteur de l'aviation du Ghana	23-60
23.6.4	Stratégies pour le secteur de l'aviation du Ghana	23-60
23.6.5	Programmes et projets pour le secteur de l'aviation du Ghana	23-60
23.6.6	Profil du projet prioritaire pour le secteur de l'aviation au Ghana	23-60
23.7	Approvisionnement en électricité du Ghana	23-62
23.7.1	Situation actuelle de l'approvisionnement en électricité du Ghana	23-62
23.7.2	Questions liées à l'approvisionnement en électricité du Ghana	23-64
23.7.3	Objectifs pour le développement de l'approvisionnement en électricité du Ghana	23-64
23.7.4	Stratégies pour le développement de l'approvisionnement en électricité du Ghana	23-64
23.7.5	Programmes et projets d'approvisionnement en électricité du Ghana	23-65
23.7.6	Profils des projets prioritaires pour l'approvisionnement en électricité du Ghana	23-67
23.8	Ressources en eau au Ghana	23-72
23.8.1	Situation actuelle des ressources en eau au Ghana	23-72
23.8.2	Questions liées aux ressources en eau au Ghana	23-73
23.8.3	Objectifs pour les ressources en eau au Ghana	23-74
23.8.4	Stratégies relatives aux ressources en eau au Ghana	23-75
23.8.5	Programmes et Projets Relatifs aux Ressources en Eau au Ghana	23-76
23.8.6	Profils des projets prioritaires des ressources en eau au Ghana	23-77
Chapitre 24	Stratégies de développement urbain du Ghana	24-1
24.1	Développement Urbain au Ghana	24-1
24.1.1	Hiérarchie des Centres Urbains au Ghana	24-1
24.1.2	Cadre Future de la Population Urbaine du Ghana	24-3
24.1.3	Difficultés du Développement Urbain au Ghana	24-3

24.1.4	Objectifs généraux du Développement Urbain au Ghana	24-4
24.1.5	Stratégies de Développement Urbain au Ghana	24-4
24.2	Stratégies de développement urbain du Grand Accra.....	24-4
24.2.1	Situation actuelle d'Accra et ses environs.....	24-4
24.2.2	Perspectives d'avenir pour Grand Accra.....	24-6
24.2.3	Questions liées au développement urbain du Grand Accra	24-6
24.2.4	Objectifs du développement urbain du Grand Accra	24-6
24.2.5	Stratégies du développement urbain du Grand Accra	24-6
24.2.6	Structure spatiale conceptuelle du Grand Accra.....	24-7
24.2.7	Programmes et projets de développement urbain liés au développement de corridor du Grand Accra.....	24-8
24.3	Stratégies du Développement Urbain du Grand Kumasi.....	24-9
24.3.1	Situation Actuelle du Grand Kumasi.....	24-9
24.3.2	Perspectives d'Avenir du Grand Kumasi	24-11
24.3.3	Questions relatives au développement urbain du Grand Kumasi	24-11
24.3.4	Objectifs du développement urbain du Grand Kumasi.....	24-11
24.3.5	Stratégies axées sur le développement urbain du Grand Kumasi	24-11
24.3.6	Structure Conceptuelle Spatiale du Grand Kumasi	24-12
24.3.7	Programmes et Projets relatifs au Développement Urbain liés au Développement du Corridor du Grand Kumasi	24-12
24.4	Stratégies du Développement Urbain de Sekondi-Takoradi.....	24-13
24.4.1	Situation Actuelle de Sekondi-Takoradi	24-13
24.4.2	Perspectives d'avenir de Sekondi-Takoradi	24-15
24.4.3	Questions relatives au développement urbain de Sekondi-Takoradi.....	24-15
24.4.4	Objectifs du développement urbain de Sekondi-Takoradi	24-16
24.4.5	Stratégies axées sur le développement urbain de Sekondi-Takoradi.....	24-16
24.4.6	Structure conceptuelle spatiale de Sekondi-Takoradi.....	24-17
24.4.7	Programmes et projets relatifs au développement urbain liés au développement du corridor de Sekondi-Takoradi.....	24-17
24.5	Stratégies de Développement Urbain de Grand Tamale.....	24-18
24.5.1	Situation Actuelle de Grand Tamale	24-18
24.5.2	Perspectives Futures pour Grand Tamale.....	24-22
24.5.3	Enjeux concernant le Développement Urbain de Grand Tamale.....	24-22
24.5.4	Objectifs pour le Développement Urbain de Grand Tamale	24-22
24.5.5	Stratégies de Développement Urbain de Grand Tamale.....	24-22
24.5.6	Structure Spatiale Conceptuelle pour Grand Tamale	24-22
24.5.7	Programmes et Projets de Développement Urbain relatifs au Développement du Corridor de Grand Tamale	24-23
Chapitre 25	Stratégies de Développement Social pour le Ghana.....	25-1
25.1	Situation sociale actuelle au Ghana	25-1
25.1.1	Situation actuelle de la structure sociale au Ghana	25-1
25.1.2	Situation actuelle du système social au Ghana	25-3
25.1.3	Situation actuelle des activités économiques et l'exploitation des terres au Ghana.....	25-5
25.2	Stratégies de développement sociale pour le Ghana.....	25-8

25.2.1	Problèmes relatifs au développement social au Ghana	25-8
25.2.2	Objectifs pour le développement social au Ghana	25-8
25.2.3	Stratégies pour le développement social au Ghana.....	25-8
25.2.4	Programmes et Projets pour la considération sociale au Ghana.....	25-9

PARTIE VII PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DU TOGO

Chapitre 26	Stratégies de Développement National du Togo.....	26-1
26.1	Plans Nationaux de Développement Existants	26-1
26.1.1	Bilan de la Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE) 2013-2017.....	26-1
26.1.2	Croissance Economique Prévues par les Plans Nationaux de Développement au Togo.....	26-2
26.2	Vision à Long-Terme du Togo	26-3
26.3	Initiatives du Développement Spatial au Niveau National.....	26-3
26.4	Cadre Démographique du Togo	26-4
26.4.1	Projection de la Future Population par l'INSEED.....	26-4
26.4.2	Deux Modèles de Populations Régionales pour l'Aménagement Territorial du Togo dans le Cadre du Scénario Sélectionné pour le Développement du Corridor Sous-Régional.....	26-4
26.4.3	Cadre Démographique du Togo	26-5
Chapitre 27	Plan de développement des corridors du Togo.....	27-1
27.1	Analyse FFOM relative au développement des corridors au Togo	27-1
27.2	Objectifs du développement des corridors au Togo	27-2
27.2.1	Objectifs du développement des corridors au Togo	27-2
27.3	Modèle de développement des corridors à très long terme au Togo	27-2
27.4	Modèles de développement des corridors au Togo	27-3
27.4.1	Modèles de développement des corridors au Togo à l'horizon 2040	27-3
27.4.2	Comparaison des modèles alternatifs du développement des corridors au Togo	27-7
27.5	Modèle sélectionné pour le développement du corridor au Togo.....	27-9
27.6	Plan de développement graduel des corridors au Togo	27-9
27.7	Points clés du plan de développement des corridors au Togo	27-14
27.8	Projets prioritaires et hautement prioritaires pour le développement des corridors du Togo	27-15
27.8.1	Projets prioritaires	27-15
27.8.2	Projets hautement prioritaires.....	27-18
Chapitre 28	Stratégies de Développement des Secteurs Economiques du Togo.....	28-1
28.1	Secteur agricole du Togo.....	28-1
28.1.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur agricole du Togo	28-1
28.1.2	Questions liées au secteur agricole du Togo	28-1
28.1.3	Objectifs du secteur agricole du Togo.....	28-3
28.1.4	Stratégies de développement du secteur agricole du Togo.....	28-3
28.1.5	Programmes et projets à long terme pour le secteur agricole du Togo	28-4
28.1.6	Profils des projets prioritaires du secteur agricole du Togo	28-5
28.2	Secteur de l'élevage du Togo	28-15

28.2.1	Situation actuelles et perspectives d'avenir du secteur de l'élevage du Togo	28-15
28.2.2	Questions liées au secteur de l'élevage du Togo	28-16
28.2.3	Objectifs du secteur de l'élevage au Togo	28-17
28.2.4	Stratégies de développement du secteur de l'élevage au Togo.....	28-17
28.2.5	Programmes et projets à long terme relatifs au secteur de l'élevage au Togo	28-18
28.2.6	Profils des projets prioritaires du secteur de l'élevage du Togo	28-19
28.3	Secteur de la pêche du Togo.....	28-25
28.3.1	Situation actuelle du secteur de la pêche au Togo.....	28-25
28.3.2	Questions liées au secteur de la pêche au Togo.....	28-26
28.3.3	Objectifs du secteur de la pêche au Togo.....	28-27
28.3.4	Stratégies du secteur de la pêche au Togo.....	28-27
28.3.5	Programmes et projets du secteur de la pêche au Togo.....	28-27
28.4	Secteur minier du Togo	28-27
28.4.1	Situation actuelle du secteur minier du Togo	28-27
28.4.2	Questions liées au secteur minier du Togo.....	28-29
28.4.3	Objectifs du secteur minier duTogo	28-29
28.4.4	Stratégies de développement du secteur minier du Togo	28-30
28.4.5	Programmes et projets du secteur minier du Togo	28-30
28.5	Secteur industriel du Togo.....	28-31
28.5.1	Situation actuelle du secteur de l'industrie au Togo.....	28-31
28.5.2	Questions liées au secteur de l'industrie au Togo	28-31
28.5.3	Objectifs du secteur industriel du Togo.....	28-32
28.5.4	Stratégies de développement du secteur industriel du Togo.....	28-32
28.5.5	Programmes et projets du secteur industriel du Togo	28-33
28.5.6	Profils des projets prioritaires du secteur de l'industrie du Togo	28-34
28.6	Secteur des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) du Togo.....	28-37
28.6.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur des TIC du Togo	28-37
28.6.2	Questions liées aux Infrastructures des TIC du Togo	28-39
28.6.3	Objectifs du développement du secteur des TIC au Togo	28-40
28.6.4	Stratégies pour le secteur des TIC au Togo.....	28-40
28.6.5	Programmes et projets du secteur des TIC du Togo.....	28-40
28.6.6	Profils des projets prioritaires des infrastructures des TIC du Togo.....	28-40
28.7	Promotion des investissements du Togo.....	28-45
28.7.1	Situation actuelle de la promotion des investissements du Togo	28-45
28.7.2	Questions liées à la promotion des investissements du Togo	28-45
28.7.3	Objectifs de la promotion des investissements du Togo.....	28-46
28.7.4	Stratégies de promotion des investissements du Togo	28-46
28.7.5	Mesures envisageables pour la promotion des investissements du Togo	28-46
28.7.6	Programmes et projets relatifs à la promotion des investissements du Togo.....	28-46
28.7.7	Profils des projets prioritaires pour la promotion de l'investissement du Togo	28-48
Chapitre 29	Stratégies de Développement des Secteurs d'Infrastructures du Togo	29-1
29.1	Routes et Autoroutes du Togo	29-1
29.1.1	Situation actuelle des routes et autoroutes au Togo.....	29-1
29.1.2	Questions liées aux routes et autoroutes du Togo	29-6

29.1.3	Objectifs du Développement des Routes et Autoroutes du Togo	29-6
29.1.4	Stratégies de Développement et Mesures Envisageables pour le Développement des Routes et Autoroutes du Togo	29-7
29.1.5	Programmes et projets de développement des routes et autoroutes du Togo.....	29-10
29.1.6	Profils de projets prioritaires du Togo.....	29-12
29.2	Secteur ferroviaire du Togo.....	29-15
29.2.1	Situation actuelle du secteur ferroviaire du Togo.....	29-15
29.2.2	Questions liées au secteur ferroviaire du Togo	29-16
29.2.3	Objectifs pour le secteur ferroviaire du Togo.....	29-17
29.2.4	Stratégies de développement du secteur ferroviaire du Togo	29-17
29.2.5	Programmes et projets du secteur ferroviaire au Togo	29-17
29.2.6	Projets prioritaires pour le développement ferroviaire au Togo	29-17
29.3	Secteur portuaire du Togo	29-18
29.3.1	Situation actuelle du Port de Lomé	29-18
29.3.2	Questions liées au port de Lomé	29-19
29.3.3	Objectifs du développement du port de Lomé	29-19
29.3.4	Stratégies de développment du Port de Lomé	29-19
29.3.5	Programmes et projets de développement du Port de Lomé	29-20
29.3.6	Projets prioritaires pour le développement du port de Lomé.....	29-20
29.4	Infrastructures de logistique du Togo.....	29-20
29.4.1	Situation actuelle des infrastructures de logistique du Togo	29-20
29.4.2	Questions liées aux infrastructures de logistique du Togo	29-23
29.4.3	Objectifs du développement des infrastructures de logistique du Togo	29-23
29.4.4	Stratégies de développement des infrastructures de logistique du Togo	29-24
29.4.5	Programmes et projets relatifs aux infrastructures de logistique du Togo.....	29-24
29.4.6	Programmes et projets axés sur la professionnalisation des services logistiques et la facilitation des échanges au Togo	29-24
29.4.7	Profils des projets prioritaires des infrastructures de logistique du Togo	29-26
29.5	Secteur du transport aérien du Togo.....	29-34
29.5.1	Situation physique actuelle du transport aérien et des aéroports au Togo	29-34
29.5.2	Questions liées au transport aérien du Togo.....	29-36
29.5.3	Objectifs pour le secteur de l'aviation du Togo	29-36
29.5.4	Stratégies pour le secteur de l'aviation du Togo	29-36
29.5.5	Programmes et projets pour le secteur de l'aviation du Togo	29-36
29.6	Approvisionnement en électricité du Togo.....	29-36
29.6.1	Situation actuelle de l'approvisionnement en électricité du Togo.....	29-36
29.6.2	Questions liées à l'approvisionnement en électricité au Togo.....	29-37
29.6.3	Objectifs du développement de l'approvisionnement en électricité au Togo	29-38
29.6.4	Stratégies de développement de l'approvisionnement en électricité au Togo	29-38
29.6.5	Programmes et projets d'approvisionnement en électricité au Togo.....	29-38
29.6.6	Profils des projets prioritaires pour l'approvisionnement en électricité au Togo	29-39
29.7	Ressources en eau du Togo	29-43
29.7.1	Situation actuelle des ressources en eau du Togo.....	29-43
29.7.2	Questions liées aux ressources en eau du Togo.....	29-45
29.7.3	Objectifs des ressources en eau du Togo.....	29-46

29.7.4	Stratégies de développement des ressources en eau du Togo.....	29-47
29.7.5	Programmes et projets relatifs aux ressources en eau du Togo	29-47
29.7.6	Profils des projets prioritaires relatifs aux ressources en Eau du Togo	29-48
Chapitre 30	Stratégies de développement urbain et régional au Togo	30-1
30.1	Développement urbain au Togo	30-1
30.1.1	Situation actuelle du développement urbain au Togo.....	30-1
30.1.2	Hiérarchie des centres urbains au Togo	30-1
30.1.3	Examen des plans de développement urbain du Togo.....	30-1
30.1.4	Futur cadre démographique urbain du Togo	30-2
30.1.5	Questions liées au développement urbain et régional au Togo.....	30-2
30.1.6	Objectifs généraux pour le développement urbain du Togo.....	30-3
30.1.7	Stratégies de développement urbain du Togo	30-3
30.2	Stratégies de Développement Urbain du Grand Lomé	30-3
30.2.1	Situation actuelle du Grand Lomé.....	30-3
30.2.2	Perspectives d'avenir pour le Grand Lomé.....	30-7
30.2.3	Questions sur le développement urbain du Grand Lomé.....	30-7
30.2.4	Objectifs pour le développement urbain du Grand Lomé.....	30-7
30.2.5	Stratégies de développement urbain du Grand Lomé.....	30-8
30.2.6	Structure géographique conceptuelle pour le Grand Lomé	30-8
30.2.7	Programmes et projets de développement urbain liés au corridor de développement du Grand Lomé.....	30-9
30.3	Stratégies de développement urbain de Tsévié.....	30-9
30.3.1	Situation actuelle de Tsévié	30-9
30.3.2	Perspectives d'avenir pour Tsévié	30-10
30.3.3	Questions sur le développement urbain de Tsévié	30-11
30.3.4	Objectifs pour le développement urbain de Tsévié	30-11
30.3.5	Stratégies de développement urbain de Tsévié.....	30-11
30.3.6	Programmes et projets pour le développement urbain de Tsévié lié au développement du corridor	30-11
30.4	Stratégies de développement urbain d'Atakpamé	30-13
30.4.1	Situation actuelle d'Atakpamé	30-13
30.4.2	Perspectives d'avenir pour Atakpamé	30-14
30.4.3	Questions sur le développement urbain d'Atakpamé	30-15
30.4.4	Objectifs pour le développement urbain d'Atakpamé	30-15
30.4.5	Stratégies de développement urbain d'Atakpamé	30-15
30.4.6	Programmes et projets de développement urbain liés au développement du corridor à Atakpamé.....	30-15
30.5	Stratégies de développement urbain de Sokodé	30-16
30.5.1	Situation actuelle de Sokodé	30-16
30.5.2	Perspectives d'avenir pour Sokodé.....	30-17
30.5.3	Questions sur le développement urbain de Sokodé.....	30-17
30.5.4	Objectifs pour le développement urbain de Sokodé.....	30-17
30.5.5	Stratégies de développement urbain de Sokodé	30-17

30.5.6	Programmes et projets pour le développement urbain liés au développement du corridor à Sokodé	30-18
30.6	Stratégies de développement urbain de Kara.....	30-19
30.6.1	Situation actuelle de Kara	30-19
30.6.2	Perspectives d'avenir pour Kara	30-21
30.6.3	Questions sur le développement urbain de Kara	30-21
30.6.4	Objectifs pour le développement urbain de Kara	30-21
30.6.5	Stratégies de développement urbain de Kara	30-21
30.6.6	Programmes et projets de développement urbain liés au développement du corridor à Kara	30-22
30.7	Stratégies de développement urbain de Dapaong.....	30-24
30.7.1	Situation actuelle de Dapaong.....	30-24
30.7.2	Perspectives d'avenir pour Dapaong	30-25
30.7.3	Questions sur le développement urbain de Dapaong.....	30-25
30.7.4	Objectifs pour le développement urbain de Dapaong.....	30-26
30.7.5	Stratégies de développement urbain de Dapaong.....	30-26
30.7.6	Programmes et projets de développement urbain liés au développement du corridor de Dapaong.....	30-26
Chapitre 31	Stratégies du Développement Social du Togo.....	31-1
31.1	Situation Sociale Actuelle au Togo	31-1
31.1.1	Situation Actuelle de la Structure Sociale au Togo.....	31-1
31.1.2	Situation Actuelle du Système Social au Togo	31-2
31.1.3	Situation Actuelle des Activités Economiques et de l'Occupation du Sol.....	31-2
31.2	Stratégies du Développement Social au Togo	31-4
31.2.1	Questions Relatives au Développement Social au Togo.....	31-4
31.2.2	Objectifs du Développement Social au Togo.....	31-5
31.2.3	Stratégies Axées sur le Développement Social au Togo.....	31-5
31.2.4	Programmes et Projets pour le Développement Social au Togo	31-6

PARTIE VIII EVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE (EES)

Chapitre 32	Evaluation Environnementale Stratégique (EES) du Burkina Faso	32-1
32.1	Base Légale de l'EES du Burkina Faso	32-1
32.2	Méthodologie de l'EES du Projet CACAO	32-1
32.2.1	Objectifs de l'EES du Projet CACAO	32-1
32.2.2	Processus de l'EES	32-1
32.3	Considérations Sociales pour le Burkina Faso	32-2
32.4	Suggestion d'EES du Burkina Faso au Plan Directeur du CACAO.....	32-3
Chapitre 33	Evaluation Environnementale Stratégique (EES) de la Côte d'Ivoire	33-1
33.1	Base Légale de l'EES en Côte d'Ivoire	33-1
33.2	Méthodologie de l'EES du Projet CACAO	33-2
33.2.1	Objectifs de l'EES du Projet CACAO	33-2

33.2.2	Processus de l'EES	33-2
33.3	Considérations Sociales de la Côte d'Ivoire.....	33-3
33.4	Suggestions de l'ESS de la Côte d'Ivoire au Plan Directeur du CACAO	33-4
Chapitre 34	Evaluation Environnementale Stratégique (EES) du Ghana.....	34-1
34.1	Base Légale de l'EES au Ghana.....	34-1
34.2	Méthodologie de l'EES du Projet CACAO	34-1
34.2.1	Objectifs de l'EES du Projet CACAO	34-1
34.2.2	Processus de l'EES	34-2
34.3	Considérations Sociales du Ghana	34-2
34.4	Suggestions de l'EES du Ghana au Plan Directeur du CACAO	34-3
Chapitre 35	Evaluation Environnementale Stratégique (ESS) du Togo	35-1
35.1	Base Légale de l'EES au Togo	35-1
35.2	Méthodologie de l'EES pour le Projet CACAO	35-1
35.2.1	Objectifs de l'EES du Projet CACAO	35-1
35.2.2	Processus de l'EES	35-2
35.3	Considérations Sociales du Togo	35-2
35.4	Suggestions de l'EES du Togo au Plan Directeur du CAACO	35-3

Rapport Final Volume 1

Résumé Exécutif

PARTIE I INTRODUCTION

Chapitre 1 Introduction

PARTIE II DEVELOPPEMENT ET INTEGRATION DE LA SOUS-REGION

Chapitre 2 Examen de la Vision du Développement Sous- Régional et des Stratégies pour l'Afrique de l'Ouest

PARTIE III STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT SOUS-REGIONAL

Chapitre 3 Situation actuelle et nouvelles opportunités de développement de la sous-région CACAO

Chapitre 4 Stratégies de développement sous-régional pour les pays du CACAO

Chapitre 5 Scénario de croissance et principales stratégies

Chapitre 6 Cadre Socio-Economique et future structure spatiale de la sous-région CACAO

Chapitre 7 Stratégies de développement des Secteurs sous-régionaux pour les pays du CACAO

Rapport Final Volume 3

ANNEXE

- Annexe A** **Chaîne de valeur du secteur agricole et alimentaire**
- Annexe B** **Enquête et données relatives au Trafic**
- Annexe C** **Cartes du potentiel de développement des secteurs économiques et Cartes d'information des infrastructures du corridor**
- Annexe D** **Comptes rendus des réunions des parties prenantes pour l'EES**
- Annexe E** **Planification des activités de l'étude**
- Annexe F** **Comptes rendus des réunions des parties prenantes**

LISTE DES FIGURES

CHAPTIRE 8

Figure 8.5.1	Régions du Burkina Faso	8-6
--------------	-------------------------------	-----

CHAPTIRE 9

Figure 9.3.1	Modèle de développement du corridor à très long terme du Burkina Faso	9-3
Figure 9.4.1	Modèle de développement des corridors C-BF-1 du Burkina Faso en 2040.....	9-5
Figure 9.4.2	Modèle de développement des corridors C-BF-2 du Burkina Faso en 2040.....	9-6
Figure 9.4.3	Modèle de développement des corridors C-BF-3 du Burkina Faso en 2040.....	9-7
Figure 9.5.1	Modèle sélectionné pour le développement des corridors au Burkina Faso à l'horizon 2040	9-9
Figure 9.6.1	Développement des corridors à l'horizon 2025.....	9-10
Figure 9.6.2	Développement des corridors à l'horizon 2033.....	9-11
Figure 9.6.3	Développement des corridors à l'horizon 2040.....	9-12

CHAPTIRE 10

Figure 10.1.1	Zone du projet PPCB	10-7
Figure 10.1.2	Emplacement du projet de Douna , Karfiguéla , la Vallée du Kou et les pistes rurales à réhabiliter.....	10-10
Figure 10.1.3	Emplacement des produits de signature (labellisés) et les installations nécessaires.....	10-14
Figure 10.2.1	Zone cible pour les sites d'engraissement et de production d'aliments (par zone de culture).....	10-25
Figure 10.2.2	Emplacement de la production de fourrage et du ranch public	10-27
Figure 10.2.3	Emplacement du projet pour le projet et les pistes rurales à réhabiliter	10-31
Figure 10.4.1	Sites miniers existants et potentiels au Burkina Faso.....	10-34
Figure 10.4.2	Répartition des dépôts miniers et mines au Burkina Faso.....	10-35
Figure 10.5.1	Emplacement du projet de développement intégré des zones industrielles de Gounghin et de Kossodo	10-41
Figure 10.6.1	Réseau des télécommunications au Burkina Faso.....	10-43
Figure 10.6.2	Emplacement du projet Technopole et du centre de données à Ouagadougou.....	10-49

CHAPTIRE 11

Figure 11.1.1	Réseau routier au Burkina Faso	11-2
Figure 11.1.2	Etat du corridor Abidjan-Ouagadougou	11-3
Figure 11.1.3	Etat du Corridor Tema-Ouagadougou.....	11-4
Figure 11.1.4	Etat du corridor Lomé-Ouagadougou.....	11-4
Figure 11.1.5	Projet de boulevard périphérique de Ouagadougou	11-5
Figure 11.1.6	Localisation des projets routiers prioritaires à court terme au Burkina Faso	11-10
Figure 11.1.7	Localisation des projets routiers prioritaires à moyen terme au Burkina Faso.....	11-11
Figure 11.1.8	Localisation des projets routiers prioritaires à long terme au Burkina Faso.....	11-11
Figure 11.2.1	Lignes et stations ferroviaires du Burkina Faso	11-13

Figure 11.3.1	Volume des cargaisons des pays enclavés traité par les ports principaux (2014).....	11-18
Figure 11.3.2	Emplacement du projet de construction du nouveau port sec multimodal de Ouagadougou	11-26
Figure 11.3.3	Emplacement du projet d'extension du port sec de Bobo-Dioulasso	11-28
Figure 11.4.1	Emplacement des aéroports desservis par les vols réguliers du Burkina Faso	11-30
Figure 11.5.1	Emplacement du projet de la ligne d'interconnexion.....	11-35
Figure 11.6.1	Emplacement du projet d'approvisionnement d'eau pour Ouagadougou à partir du Barrage de Ziga (Ziga II).....	11-41
Figure 11.6.2	Emplacement du projet d'extension du système d'approvisionnement en eau à Bobo-Dioulasso.....	11-42
CHAPTIRE 12		
Figure 12.1.1	Emplacement et Taille des Centres Urbains au Burkina Faso.....	12-2
Figure 12.2.1	Etendues Territoriales du Grand Ouagadougou et les Communes Incluses dans la Zone du Grand Ouagadougou	12-6
Figure 12.2.2	Structure Spatiale Conceptuelle de Grand Ouagadougou dans le SDAGO.....	12-9
Figure 12.2.3	Dessin conceptuel aux fins de transformation de la structure spatiale du Grand Ouagadougou	12-12
Figure 12.2.4	Sections Prioritaires du Périphérique Externe de Ouagadougou à Construire d'Ici 2025.....	12-15
Figure 12.3.1	Zone cible de planification de Bobo-Dioulasso dans le cadre du SDAU.....	12-17
Figure 12.3.2	Structure Spatiale de Bobo-Dioulasso.....	12-18
Figure 12.3.3	Dessin conceptuel aux fins de transformation de la structure spatiale de Bobo-Dioulasso (projet).....	12-20
Figure 12.3.4	Section Prioritaire du Périphérique Extérieur de Bobo-Dioulasso	12-22
Figure 12.4.1	Zone cible de planification de Banfora dans le cadre du SDAU.....	12-24
Figure 12.4.2	Futur Plan d'Aménagement du Territoire de Banfora par SDAU.....	12-26
Figure 12.4.3	Position prévue du périphérique extérieur de Banfora	12-29
Figure 12.5.1	Configuration Spatiale de Fada N'Gourma.....	12-30
CHAPTIRE 13		
Figure 13.1.1	Carte des Groupes Ethniques au Burkina Faso	13-1
Figure 13.1.2	Localisation des Communes Rurales au Burkina Faso	13-2
Figure 13.1.3	Différence de Taux d'Alphabétisation par Région au Burkina Faso, 2009	13-4
Figure 13.1.4	Taux de Fréquentation des Etablissements de Santé et du Personnel de Santé par Région, 2014.....	13-4
Figure 13.1.5	Utilisation des Terres en Générale au Burkina Faso	13-6
CHAPTIRE 14		
Figure 14.1.1	Evolution du PIB selon les Trois Scénarios	14-2
Figure 14.3.1	Districts de la Côte d'Ivoire	14-6
CHAPTIRE 15		
Figure 15.3.1	Modèle de développement des corridors à très long terme de la Côte d'Ivoire	15-3

Figure 15.4.1	Modèle de développement des corridors C-CI-1 en Côte d'Ivoire à l'horizon 2040	15-5
Figure 15.4.2	Modèle de développement des corridors C-CI-2 en Côte d'Ivoire à l'Horizon 2040	15-6
Figure 15.5.1	Modèle de développement des corridors sélectionné en Côte d'Ivoire à l'horizon 2040	15-8
Figure 15.6.1	Développement des corridors d'Ici 2025	15-11
Figure 15.6.2	Développement des corridors d'Ici 2033	15-12
Figure 15.6.3	Développement des corridors d'Ici 2040	15-12

CHAPTIRE 16

Figure 16.1.1	Emplacements des projets prioritaires du secteur agricole de la Côte d'Ivoire.....	16-5
Figure 16.2.1	Emplacement des projets prioritaires du secteur de l' élevage de la Côte d'Ivoire	16-14
Figure 16.3.1	Evolution de la production nationale et des importations de produits de pêche et dérivés en Côte d'Ivoire dans la période 2007-2011	16-20
Figure 16.4.1	Sites des gisements miniers existants et potentiels en Côte d'Ivoire.....	16-22
Figure 16.5.1	Emplacement du projet des nouvelles zones industrielles en Côte d'Ivoire.....	16-28
Figure 16.6.1	Réseau de télécommunication en Côte d'Ivoire.....	16-32
Figure 16.6.2	Emplacement du projet de construction du centre de données en Côte d'Ivoire.....	16-36
Figure 16.7.1	Bloc du diagramme de fluence de la SIR	16-39
Figure 16.7.2	Construction d'Une Unité d'Hydrodésulfuration (HDS) du Gasoil à la SIR.....	16-41
Figure 16.7.3	Préparation de Matières Premières pour l'Unité d'Hydrocraquage.....	16-42
Figure 16.7.4	Réseau de stockage et de distribution.....	16-43
Figure 16.7.5	Mode de transport proposé.....	16-44
Figure 16.8.1	Emplacements de la source d'approvisionnement du gaz et du pipeline	16-50

CHAPTIRE 17

Figure 17.1.1	Réseau routier en Côte d'Ivoire	17-2
Figure 17.1.2	Concept du futur réseau routier en Côte d'Ivoire.....	17-3
Figure 17.1.3	Etat de la route du corridor central.....	17-4
Figure 17.1.4	Plan de la rocade au Grand Abidjan.....	17-5
Figure 17.1.1	Localisation des projets routiers prioritaires à Abidjan.....	17-12
Figure 17.1.2	Localisation des projets routiers prioritaires à court terme de la Côte d'Ivoire....	17-12
Figure 17.1.3	Localisation des projets routiers prioritaires à moyen terme de la Côte d'Ivoire.....	17-13
Figure 17.1.4	Localisation des projet routiers prioritaires à long terme de la Côte d'Ivoire.....	17-13
Figure 17.2.1	Tracés et Gares des Chemins de Fer en Cote d'Ivoire	17-16
Figure 17.2.2	Emplacements des projets ferroviaires de la Côte d'Ivoire.....	17-20
Figure 17.2.3	Voie ferroviaire de fret Jusqu'à l'Ile Boulay.....	17-21
Figure 17.2.4	Voie ferroviaire et plan des aires de stockage minéralier du Port de San-Pédro	17-21
Figure 17.3.1	Présentation actuelle du Port d'Abidjan.....	17-24

Figure 17.4.5	Emplacement du projet du PCJ de Noé/Elubo	17-38
Figure 17.4.6	Emplacement du projet du PCJ de Laleraba.....	17-40
Figure 17.4.3	Emplacement du projet de terminal de camions à PK 26.....	17-42
Figure 17.4.1	Illustration de la fonction de transport de fret envisageable du terminal multimodal d'Anyama	17-44
Figure 17.4.2	Emplacement du projet du terminal multimodal d'Anyama	17-45
Figure 17.4.4	Emplacement du projet du port sec de Ferkessédougou.....	17-47
Figure 17.5.1	Emplacement des aéroports opérationnels de la Côte d'Ivoire	17-48
Figure 17.6.1	Capacité de production (2015-2030) et projection de la demande (2015-2025) ..	17-51
Figure 17.6.2	Emplacement de la ligne d'interconnexion de 330kV avec le Ghana	17-54
Figure 17.6.3	Emplacement de la centrale hydroélectrique de Lougah.....	17-57
Figure 17.6.4	Profil d'altitude de l'emplacement potentiel de la centrale hydroélectrique	17-58
Figure 17.6.5	Image de type de centrale hydroélectrique à faible hauteur de chute (type au fil de l'eau).....	17-58
Figure 17.6.1	Emplacement du projet de développement du Fleuve Mé et des eaux souterraines de Dabou pour le Grand Abidjan	17-65
Figure 17.6.2	Emplacement du projet d'extension d'ouvrages et de la STEP à partir du Fleuve Bandama pour l'alimentation en eau de la ville de Yamoussoukro.....	17-66
Figure 17.6.3	Emplacement du projet d'extension de la STEP du barrage de Loca pour la ville de Bouaké.....	17-67
Figure 17.6.4	Emplacement du projet d'extension des ouvrages et de la STEP à partir du Fleuve Bandama pour la ville de Korhogo.....	17-68
 CHAPTIRE 18		
Figure 18.2.1	Structure de l'Occupation du Sol du Grand Abidjan en 2030.....	18-3
Figure 18.2.2	Plan conceptuel pour transformer la structure spatiale du Grand Abidjan (Proposition du Plan Directeur du Projet CACAO)	18-6
Figure 18.3.1	Principaux Principes de Planification du Développement Urbain de Yamoussoukro	18-9
Figure 18.4.1	Emplacement Prévu de la Section Ouest de la Rcade Extérieure de Bouaké.....	18-14
Figure 18.5.1	Emplacement Prévu de la Voie de Contournement de l'Autoroute du Nord à Ferkessédougou.....	18-18
Figure 18.6.1	Schéma de Développement à Long Terme de Korhogo.....	18-20
Figure 18.7.1	Emplacement Prévu de la Voie d'Accès Entrant/Sortant de la Zone d'Extension du Port de San-Pédro et la Nouvelle Zone Industrielle	18-24
Figure 18.8.1	Scénario 3 Relatif au Développement Durable de Man	18-26
Figure 18.9.1	Schéma à Long Terme du Plan d'Urbanisme Directeur de Boudoukou	18-28
 CHAPTIRE 19		
Figure 19.1.1	Carte des Groupes Ethniques de la Côte d'Ivoire	19-1
Figure 19.1.2	Carte du Taux de Prévalence du VIH/SIDA par Région.....	19-3
 CHAPTIRE 20		
Figure 20.1.1	Concept intégré du Cadre national de développement du territoire pour le Ghana	20-4

CHAPTIRE 21

Figure 21.3.1	Modèle de développement des corridors à très long terme pour le Ghana.....	21-3
Figure 21.4.1	Modèle de développement des corridors C-GN-1 2040.....	21-5
Figure 21.4.2	Modèle de développement des corridors ghanéens C-GN-2 2040.....	21-6
Figure 21.4.3	Modèle de développement des corridors ghanéens C-GN-3 2040.....	21-7
Figure 21.5.1	Scénario de développement des corridors retenu pour le Ghana en 2040.....	21-10
Figure 21.6.1	Développement des corridors pour le Ghana en 2025.....	21-13
Figure 21.6.2	Développement des corridors pour le Ghana en 2033.....	21-13
Figure 21.6.3	Développement des corridors pour le Ghana en 2040.....	21-14

CHAPTIRE 22

Figure 22.1.1	Localisation des projets prioritaires du secteur agricole du Ghana.....	22-5
Figure 22.2.1	Emplacement des projets prioritaires du secteur de l'élevage au Ghana.....	22-17
Figure 22.4.1	Sites miniers existants et potentiels au Ghana.....	22-25
Figure 22.5.1	Emplacement des projets pour le secteur industriel du Ghana.....	22-31
Figure 22.6.1	Réseau de télécommunication au Ghana.....	22-34
Figure 22.6.2	Emplacement du projet d'extension du parc des TIC.....	22-38
Figure 22.7.1	Transport en vrac à travers le lac Volta.....	22-43
Figure 22.7.2	Pipeline multi-produits entre Tema et Buïpe à travers Kumasi.....	22-44
Figure 22.7.3	Pipeline multi-produits entre Bolgatanga et Bingo.....	22-45
Figure 22.7.4	Emplacement du projet de pipeline multi-produits entre Tema et Kumasi.....	22-46
Figure 22.8.1	Balance entre l'offre et la demande de gaz naturel dans l'ensemble du Ghana....	22-51
Figure 22.8.2	Balance entre l'offre et la demande de gaz naturel dans l'Ouest du Ghana.....	22-51
Figure 22.8.3	Balance entre l'offre et la demande de gaz naturel dans l'Est du Ghana.....	22-52
Figure 22.8.4	Cartographie des projets pour le développement des infrastructures gazières au Ghana.....	22-53
Figure 22.8.5	Projet de gazoduc Aboadze – Tema.....	22-54

CHAPTIRE 23

Figure 23.1.1	Réseau des routes principales du Ghana.....	23-2
Figure 23.1.3	Plan routier Ghana pour 2015-2035.....	23-3
Figure 23.1.2	Etat des routes sur le corridor côtier du Ghana.....	23-5
Figure 23.1.4	Projet de rocade extérieure de Accra.....	23-6
Figure 23.1.5	Concept de Mise à Niveau de Route Standard en Route à Grande Vitesse.....	23-8
Figure 23.1.6	Emplacement des projets routiers prioritaires à court terme au Ghana.....	23-12
Figure 23.1.7	Emplacement des projets routiers prioritaires à moyen terme au Ghana.....	23-13
Figure 23.1.8	Emplacement des projets routiers prioritaires à long terme au Ghana.....	23-13
Figure 23.1.9	Projets d'amélioration des routes interrégionales et régionales pour un meilleur accès aux zones agricoles potentielles du corridor central.....	23-14
Figure 23.1.10	Projets d'amélioration de la route nationale 2 entre le rond-point de Tema et la route Atimpoku-4- voies (Corridor Est).....	23-17
Figure 23.1.11	Projets de renforcement de la route du corridor central nord-sud.....	23-18
Figure 23.1.12	Projets d'amélioration de la route Est-Ouest dans les zones intérieures.....	23-20
Figure 23.2.1	Tracé et gares des ferroviaires du Ghana.....	23-22

Figure 23.2.2	Emplacements proposés pour les sites de manutention des conteneurs au Port de Tema.....	23-23
Figure 23.2.3	Plan futur du Port de Tema	23-24
Figure 23.2.4	Connexion ferroviaire actuelle au Port de Takoradi.....	23-25
Figure 23.2.5	Extension des nouvelles lignes du Plan Directeur des Chemins de Fer du Ghana (Phase 1 - Phase 6).....	23-26
Figure 23.2.7	Projet de réhabilitation de la section entre Takoradi et Awaso du chemin de fer de l'Ouest	23-29
Figure 23.3.1	Proposition du Plan du Port de Tema.....	23-35
Figure 23.3.2	Plan proposé du Port de Takoradi	23-39
Figure 23.4.3	Emplacement du projet de la PCJ Paga-Dakola.....	23-47
Figure 23.4.1	Emplacement du projet de village de camiona de transit d'Ashaiman.....	23-49
Figure 23.4.2	Emplacement du projet de port sec de Boankra	23-51
Figure 23.5.1	Le Lac Volta et ses localités clés	23-53
Figure 23.5.2	Emplacements du Port de Debre et du Port d'Akosombo	23-56
Figure 23.6.1	Emplacement des aéroports au Ghana.....	23-58
Figure 23.6.2	Plan du nouvel aéroport de Sekondi-Takoradi Airport (Greenfield).....	23-62
Figure 23.7.1	Puissance installée (2016-2030) et prévision de la demande (2016-2025)	23-63
Figure 23.7.2	Emplacement de la Ligne d'Interconnexion de 330kV avec la Côte d'Ivoire	23-67
Figure 23.7.3	Lignes de transmission proposées long du Corridor Est.....	23-71
Figure 23.8.1	Emplacement du projet d'extension de l'UTE du Barrage de Weija	23-77
Figure 23.8.2	Emplacement du projet d'extension de l'UTE du Barrage de Barikese	23-78
Figure 23.8.4	Emplacement du projet d'approvisionnement en eau de Tamale.....	23-79
Figure 23.8.3	Emplacement du projet d'étude pour le développement d'une nouvelle source d'eau notamment les sites des barrages candidat dans le Bassin Fluvial de Pra pour l'adduction d'Eau du Grand Kumasi	23-80
Figure 23.8.5	Emplacement du projet d'interconnexion de l'unité de traitement d'eau de Sekyere-Hemang avec le système d'approvisionnement en eau de Sekondi-Takoradi et à la Centrale Thermique d'Aboadze	23-81
Figure 23.8.6	Emplacement du projet à objectifs multiples de Pwalugu.....	23-82
Figure 23.8.7	Emplacement du projet d'irrigation de la Vallée de Natia-Nabogo	23-83
Figure 23.8.8	Emplacement du projet d'irrigation de la Vallée de Daka et du projet d'irrigation de la Région du Kattanga	23-84

CHAPTIRE 24

Figure 24.1.1	Position des Centres Urbains de la Catégorie de Hiérarchie Urbaine du NSDF	24-2
Figure 24.2.1	Urbanisation dans la Zone métropolitaine du Grand Accra	24-5
Figure 24.2.2	Plan conceptuel pour transformer la structure spatiale du Grand Accra (Proposition du Plan Directeur du Projet CACAO)	24-8
Figure 24.3.1	Sous Région du Grand Kumasi	24-9
Figure 24.3.2	Diagramme de la Sous-Région du Grand Kumasi	24-10
Figure 24.4.1	Occupation Actuelle du Sol de Sekondi-Takoradi	24-13
Figure 24.4.2	Métropole de Sekondi-Takoradi et ses MMDA environnantes.....	24-14
Figure 24.4.3	Plan Conceptuel de Sekondi-Takoradi contenu dans le SDF de Sekondi Takoradi	24-15

Figure 24.4.4	Concept Spatial Futur pour Sekondi-Takoradi (Proposition du Plan Directeur du Projet CACAO).....	24-17
Figure 24.5.1	Occupation Actuelle du Sol de Grand Tamale	24-19
Figure 24.5.2	Districts Couvrant Grand Tamale	24-19
Figure 24.5.3	Plan de Transport de Marchandises dans le Plan de Structure de Grand Tamale 2040.....	24-21
Figure 24.5.4	Plan d'Occupation Future du Sol de Grand Tamale.....	24-21
Figure 24.5.5	Concept Spatiale Future pour Grand Tamale (Proposition du Plan Directeur du Projet CACAO).....	24-23
 CHAPTIRE 25		
Figure 25.1.1	Groupes ethniques dominants au Ghana par district (2010).....	25-1
Figure 25.1.2	Peuplements en milieu rural et principales routes du Ghana.....	25-2
Figure 25.1.3	Taux d'alphabétisation des plus de 11 ans par région au Ghana (2010).....	25-4
Figure 25.1.4	Plus haut niveau d'éducation atteint par région au Ghana (2010).....	25-4
Figure 25.1.5	Changement dans l'exploitation des terres au Ghana de 1975 à 2000	25-7
 CHAPTIRE 27		
Figure 27.3.1	Modèle de développement des corridors sur le très long terme au Togo	27-3
Figure 27.4.1	Modèle de développement des corridors C-TG-1 du Togo à l'horizon in 2040.....	27-6
Figure 27.4.2	Modèle de développement des corridors C-TG-2 du Togo à l'horizon in 2040.....	27-7
Figure 27.6.1	Développement graduel des corridors à court terme (2025)	27-13
Figure 27.6.2	Développement graduel des corridors à moyen terme (2033).....	27-13
Figure 27.6.3	Développement graduel des corridors à long terme (2040)	27-14
 CHAPTIRE 28		
Figure 28.1.1	Aperçu du développement des infrastructures de logistique	28-10
Figure 28.1.2	Emplacement du projet PRODAT.....	28-13
Figure 28.2.1	Carte de la Transhumance du Togo.....	28-20
Figure 28.2.2	Emplacement du projet PRODAT.....	28-23
Figure 28.3.1	Zones potentielles de pêche au Togo	28-26
Figure 28.4.1	Sites des gisements miniers existants et potentiels du Togo	28-28
Figure 28.6.1	Réseau de télécommunication au Togo.....	28-38
Figure 28.6.2	Emplacement du projet de construction du centre de données.....	28-41
 CHAPTIRE 29		
Figure 29.1.1	Réseau routier national au Togo.....	29-2
Figure 29.1.2	Conditions routières de la Route nationale 1 à Lomé.....	29-3
Figure 29.1.3	Conditions routières de la Route nationale 1 au Togo.....	29-4
Figure 29.1.4	Stationnements sur la route nationale 1.....	29-5
Figure 29.1.5	Localisation des projets prioritaires du secteur routier à court terme au Togo.....	29-11
Figure 29.1.6	Localisation des projets prioritaires du secteur routier à moyen terme au Togo	29-11
Figure 29.1.7	Localisation des projets prioritaires du secteur routier à long terme au Togo.....	29-12
Figure 29.2.1	Lignes et stations ferroviaires du Togo	29-15

Figure 29.2.2	Plan des voies ferroviaires du Port de Lomé	29-16
Figure 29.4.1	Marchés ciblés pour le port sec de Blitta	29-27
Figure 29.4.2	Plan du Port Sec de Blitta.....	29-28
Figure 29.4.3	Concept du centre de distribution urbaine après la conversion du terminal routier du Sahel	29-29
Figure 29.4.4	Différents types de financement et de gestion du CDU	29-30
Figure 29.4.5	Emplacement du projet du terminal routier d'Adétikopé.....	29-31
Figure 29.4.6	Concept du port sec de Cinkassé vis-à-vis du mode de transport de marchandises.....	29-33
Figure 29.5.1	Emplacement des aéroports fonctionnels du Togo.....	29-35
Figure 29.6.1	Deux Principaux Réseaux du Togo	29-37
Figure 29.6.2	Localisation de ligne d'interconnexion 161kV avec le Burkina Faso	29-39
Figure 29.6.3	Localisation de centrale hydroélectrique d'Adjarala	29-42
Figure 29.6.4	Profil d'altitude pour l'emplacement potentiel de la centrale hydroélectrique.....	29-42
Figure 29.6.5	Image du type de centrale hydroélectrique à faible hauteur de chute (Type au long des fleuves)	29-42
Figure 29.7.1	Emplacement du projet transfrontalier pour l'approvisionnement en eau potable de Sogakope - Lomé.....	29-48
Figure 29.7.2	Emplacement du projet pour l'étude sur le développement d'une nouvelle source d'eau incluant le Barrage de Zio et les conduites d'adduction d'eau depuis la Rivière Mono jusqu'au système d'approvisionnement de Lomé.....	29-49
Figure 29.7.3	Emplacement du projet d'extension de la STEP du Barrage de Kozah.....	29-50

CHAPTIRE 30

Figure 30.2.1	Croissance urbaine du Grand Lomé entre les années 1979 et 2013	30-4
Figure 30.2.2	Limites administratives du Grand Lomé	30-4
Figure 30.2.3	Projet de développement de la région du Grand Lomé selon le scénario-1.....	30-6
Figure 30.2.4	Projet de développement de la région du Grand Lomé selon le scénario-2.....	30-6
Figure 30.2.5	Projet de développement de la région du Grand Lomé selon le scénario-3.....	30-6
Figure 30.2.6	Projet de structure géographique pour le Grand Lomé dans le contexte du scénario du développement du corridor sous-régional	30-9
Figure 30.3.1	Structure spatiale de Tsévié (SDAU 2011)	30-10
Figure 30.3.2	Site proposé pour le périphérique extérieur de Davié-Tsévié	30-13
Figure 30.4.1	Schéma directeur d'Atakpamé (SDAU 2001)	30-14
Figure 30.4.2	Site proposé pour la route de contournement d'Atakpamé	30-16
Figure 30.5.1	Schéma directeur de Sokodé (2015).....	30-17
Figure 30.5.2	Site proposé pour la route périphérique extérieure de Sokodé.....	30-19
Figure 30.6.1	Schéma directeur de Kara	30-20
Figure 30.6.2	Site proposé pour la route de contournement de Kara.....	30-23
Figure 30.7.1	Schéma directeur de Dapaong (SDAU 2002)	30-25
Figure 30.7.2	Site proposé pour la route de contournement de Dapaong.....	30-26

CHAPTIRE 31

Figure 31.1.1	Taux d'Alphabétisation par Genre et par Préfecture (l'Age Variant de 15 à 24 ans).....	31-2
---------------	--	------

Figure 31.1.2 Evolution de l'Occupation du Sol au Togo 31-4

LISTE DES TABLEAUX

CHAPTIRE 8

Tableau 8.3.1	Taux de Croissance Projetés du PIB du Burkina Faso Selon la SCADD.....	8-3
Tableau 8.4.1	Tableau récapitulatif pour la réalisation de la transformation structurelle	8-4
Tableau 8.5.1	Démographie du Burkina Faso de par le passé par région (1985, 1996 et 2006)	8-5
Tableau 8.5.2	Projection démographique du Burkina Faso par l'INSD (2010, 2015 et 2020)	8-7
Tableau 8.5.3	Démographie future du Burkina Faso par Région sur la base de deux modèles	8-8
Tableau 8.5.4	Cadre démographique du Burkina Faso par Région.....	8-8

CHAPTIRE 9

Tableau 9.1.1	Analyse FFOM sur le Burkina Faso.....	9-1
Tableau 9.8.1	Projets prioritaires à court terme pour le Burkina Faso (2018-2025).....	9-13
Tableau 9.8.2	Projets prioritaires à moyen terme pour le Burkina Faso (2026-2033)	9-15
Tableau 9.8.3	Projets prioritaires à long terme pour le Burkina Faso (2034-2040).....	9-15
Tableau 9.8.4	Grandes lignes des projets hautement prioritaires pour le Burkina Faso	9-16

CHAPTIRE 10

Tableau 10.1.1	Différentes mesures par culture au Burkina Faso.....	10-4
Tableau 10.1.2	Projets intégrés du secteur agricole en Burkina Faso	10-5
Tableau 10.1.3	Projets spécifiques du secteur agricole en Burkina Faso.....	10-5
Tableau 10.1.4	Programme d'exécution du PPBC.....	10-9
Tableau 10.1.5	Superficie à développer pour la Vallée du Kou et coût estimatif.....	10-11
Tableau 10.1.6	Programme de mise en œuvre du projet d'irrigation et du développement de l'agrobusiness à Douna et Karfiguéla	10-12
Tableau 10.1.7	Description du projet par culture cible	10-13
Tableau 10.1.8.	Calendrier de mise en œuvre pour le développement et commercialisation des produits agricoles de signature (labellisés)	10-15
Tableau 10.2.1	Projets intégrés du secteur de l'élevage au Burkina Faso	10-20
Tableau 10.2.2	Projets spécifiques du secteur de l'élevage en Burkina Faso	10-20
Tableau 10.2.3	Calendrier d'exécution pour le secteur de l'élevage	10-23
Tableau 10.2.4	Calendrier d'exécution du projet d'aliments pour animaux durable.....	10-26
Tableau 10.2.5	Calendrier d'Exécution pour le Projet de Production d'Aliments Durables.....	10-28
Tableau 10.2.6	Villes (marchés) ciblées par le projet de développement de la chaîne d'approvisionnement pour les produits d'origine animale	10-30
Tableau 10.2.7	Calendrier d'exécution pour le projet de développement de la chaîne de valeur pour les produits d'origine animale.....	10-32
Tableau 10.4.1	Production minière au Burkina Faso	10-34
Tableau 10.4.2	Réserves et ressources minières et prévisions de la production des mines majeures au Burkina Faso	10-35
Tableau 10.5.1	Types d'industries escomptées au Burkina Faso.....	10-39
Tableau 10.6.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur des TIC au Burkina Faso.....	10-45

Tableau 10.6.2	Calendrier d'Exécution du Projet de Construction d'Un Centre de Données au Burkina Faso	10-50
Tableau 10.6.3	Calendrier de mise en œuvre du projet e-Gouvernement au Burkina Faso	10-52
Tableau 10.7.1	Projets prioritaires relatifs à la promotion des investissements visant la croissance des secteurs économiques au Burkina Faso	10-54

CHAPTIRE 11

Tableau 11.1.1	Longueur des routes par type au Burkina Faso	11-2
Tableau 11.1.2	Projets prioritaires du secteur routier au Burkina Faso	11-10
Tableau 11.2.1	Volumes de transport de marchandises d'Abidjan vers les zones du Nord	11-14
Tableau 11.2.2	Volumes de transport de marchandises d'Abidjan vers les zones du Sud	11-14
Tableau 11.3.1	Questions majeures qui affectent l'infrastructure de la logistique au Burkina Faso	11-21
Tableau 11.3.2	Projets proposés pour l'infrastructure de logistique au Burkina Faso	11-23
Tableau 11.3.3	Programmes et projets de professionnalisation des services logistiques et de la facilitation du commerce au Burkina Faso	11-23
Tableau 11.5.1	Pic de la demande au Burkina Faso	11-32
Tableau 11.5.2	Plan de développement des centrales électriques au Burkina Faso	11-34
Tableau 11.5.3	Estimation du coût du projet de construction de la ligne d'interconnexion 161kV (Kompienga-Porga [Bénin]).....	11-36
Tableau 11.5.4	Calendrier d'exécution du projet de construction de la ligne d'interconnexion 161kV (Kompienga-Porga [Bénin]).....	11-36
Tableau 11.6.1	Principaux problèmes relatives à la gestion et développement des ressources en eau dans le cadre du développement	11-38
Tableau 11.6.2	Capacité d'approvisionnement en eau en vrac par habitant pour les grands centres urbains le long des grands corridors.....	11-38
Tableau 11.6.2	Stratégies de la gestion et développement des ressources en eau au Burkina Faso	11-39
Tableau 11.6.3	Programmes et Projets de Gestion et de Développement des Ressources en Eau au Burkina Faso	11-40

CHAPTIRE 12

Tableau 12.1.1	Changements de la Population Urbaine au Burkina Faso	12-1
Tableau 12.1.2	Répartition régionale de la population urbaine et rurale au Burkina Faso, 2006	12-1
Tableau 12.2.1	Population du Grand Ouagadougou (1985, 1996 et 2006).....	12-6
Tableau 12.3.1	Population de Bobo-Dioulasso (1985, 1996 et 2006)	12-16
Tableau 12.4.1	Population de Banfora (1985, 1996 et 2006).....	12-23
Tableau 12.5.1	Population de Fada N'Gourma (1985, 1996 et 2006)	12-29

CHAPTIRE 13

Tableau 13.1.1	Changement de Religion au Burkina Faso de 1960 à 2006.....	13-2
Tableau 13.1.2	Principales Raisons de Décès dans les Etablissements Sanitaires de District (%)	13-5

Tableau 13.1.3	Composition de la Population Active par Secteur dans les Zones Urbaines et Rurales au Burkina Faso (2006).....	13-5
 CHAPTIRE 14		
Tableau 14.1.1	Tendances du PIB, Volume des Croissances sectorielles et des Investissements de 2016 à 2020 (%)	14-3
Tableau 14.1.2	Résumé de la Matrice des Actions Prioritaires.....	14-3
Tableau 14.3.1	Tendances Démographiques de la Côte d'Ivoire.....	14-5
Tableau 14.3.2	Trame de la Population de la Côte d'Ivoire	14-5
Tableau 14.3.3	Deux Modèles de la Future Population par District en Côte d'Ivoire	14-6
Tableau 14.3.4	Trame de la Population par District en Côte d'Ivoire	14-7
 CHAPTIRE 15		
Tableau 15.1.1	Analyse FFOM de la Côte d'Ivoire.....	15-1
Tableau 15.8.1	Projets prioritaires à court terme pour la Côte d'Ivoire (2018-2025).....	15-14
Tableau 15.8.2	Projets prioritaires à moyen terme pour la Côte d'Ivoire (2026-2033).....	15-16
Tableau 15.8.3	Projets prioritaires à long terme pour la Côte d'Ivoire (2026-2033).....	15-17
Tableau 15.8.4	Grandes lignes des projets hautement prioritaires pour la Côte d'Ivoire	15-17
 CHAPTIRE 16		
Tableau 16.4.1	Réserves et ressources minières et projection de la production des principales mines	16-22
Tableau 16.5.1	Types d'industries escomptées en Côte d'Ivoire.....	16-26
Tableau 16.5.2	Calendrier de mise en œuvre de l'ensemble des projets de développement de nouvelles zones industrielles.....	16-29
Tableau 16.7.1	Actionnaires de la SIR	16-39
Tableau 16.7.2	Marché de la SIR (2012).....	16-39
Tableau 16.7.3	Actionnaires de GESTOCI.....	16-40
Tableau 16.7.4	Stockage de GESTOCI	16-40
Tableau 16.7.5	Projets de modification de la raffinerie par la SIR	16-45
Tableau 16.7.6	Projets pour la distribution des produits pétroliers.....	16-46
Tableau 16.8.1	Croissance de la demande en gaz pour les nouveaux projets de centrales thermiques.....	16-48
Tableau 16.8.2	Les réserves prouvées de gaz naturel en Côte d'Ivoire 2015	16-49
Tableau 16.8.3	Projets visant l'augmentation de la production du gaz naturel.....	16-50
Tableau 16.8.4	Projets de gazoducs	16-50
Tableau 16.9.1	Projets prioritaires relatifs à la promotion des investissements visant la croissance des secteurs économiques en Côte d'Ivoire	16-54
 CHAPTIRE 17		
Tableau 17.1.1	Longueur des routes par catégories de route	17-2
Tableau 17.1.2	Longueur des routes par catégories, en 2014	17-3
Tableau 17.1.3	Projets prioritaires du secteur routier de la Côte d'Ivoire.....	17-11
Tableau 17.2.1	Volumes du transport de fret d'Abidjan en direction du Nord.....	17-17
Tableau 17.2.2	Volumes du transport de fret du Burkina Faso à destination du Sud	17-17

Tableau 17.3.1	Produits à l'exportation au Port d'Abidjan (2007 – 2014)	17-25
Tableau 17.3.2	Produits importés au Port d'Abidjan (2007 – 2014)	17-25
Tableau 17.3.3	Services à valeur ajoutée pour l'augmentation du service à la clientèle et la compétitivité du Port.....	17-27
Tableau 17.4.1	Principales questions affectant l'industrie de la logistique en Côte d'Ivoire.....	17-33
Tableau 17.4.2	Projets prévus au niveau du secteur des infrastructures logistiques en Côte d'Ivoire.....	17-35
Tableau 17.4.3	Programmes et projets axés sur la professionnalisation des services logistiques et la facilitation des échanges en Côte d'Ivoire.....	17-36
Tableau 17.6.1	Profil des composantes proposées de la ligne d'interconnexion (L/T) avec le Ghana	17-55
Tableau 17.6.2	Profil des composantes proposées de la ligne d'interconnexion (S/S) avec le Ghana	17-55
Tableau 17.6.3	Estimation du coût de réalisation du projet de ligne d'interconnexion de 330 kV entre le Ghana et la Côte d'Ivoire	17-56
Tableau 17.6.4	Calendrier de mise en œuvre du projet de la ligne d'interconnexion de 330 kV entre le Ghana et la Côte d'Ivoire	17-56
Tableau 17.6.5	Calendrier de mise en oeuvre du projet de réalisation de la centrale hydroélectrique de Lougah.....	17-59
Tableau 17.7.1	Principales questions relatives à la gestion et au développement des ressources en eau liées au développement des Corridors en Côte d'Ivoire	17-61
Tableau 17.7.2	Capacité d'approvisionnement en eau par habitant des grands centres urbains situés le long des principaux Corridors	17-61
Tableau 17.7.3	Stratégies axées sur la gestion et le développement des ressources en eau de la Côte d'Ivoire	17-63
Tableau 17.7.4	Programmes et projets relatifs à la gestion et au développement des ressources en Eau de la Côte d'Ivoire	17-63

CHAPTIRE 18

Tableau 18.1.1	Evolution de la Population urbaine en Côte d'Ivoire	18-1
Tableau 18.1.2	Les Principales Villes de la Côte d'Ivoire.....	18-1
Tableau 18.4.1	Programmes et Projets Prévus Relatifs au Développement Urbain du Grand Abidjan en Rapport avec l'Aménagement des Corridors pour l'Anneau de Croissance en Afrique de l'Ouest.....	18-7
Tableau 18.3.1	Programmes et Projets de Développement Urbain de Yamoussoukro	18-11
Tableau 18.5.1	Programmes et Projets du Développement Urbain de Ferkessédougou.....	18-17
Tableau 18.6.1	Questions Relatives au Développement Stratégique de Korhogo	18-19
Tableau 18.6.2	Programmes et Projets de Développement Urbain de Korhogo.....	18-21
Tableau 18.7.1	Programmes et Projets de développement Urbain de San-Pédro	18-23
Tableau 18.8.1	Programmes et Projets de Développement Urbain de Man.....	18-27
Tableau 18.9.1	Programmes et Projets de Développement Urbain de Bondoukou	18-29

CHAPTIRE 19

Tableau 19.1.1	Composition Religieuse des Groupes Ethniques de la Côte d'Ivoire.....	19-2
Tableau 19.1.2	Répartition de la Population par Religion et par Lieu d'Habitation.....	19-2

Tableau 19.1.3	Taux d'Alphabétisation par Sexe et Lieu d'Habitation	19-3
Tableau 19.1.4	Composition de la Population Active âgée de 15 ans et plus par Secteur dans les Principales Zones Urbaines et d'Autres Zones de la Côte d'Ivoire (1998).....	19-4
CHAPTIRE 20		
Tableau 20.1.1	Taux de croissance futur du PIB pour le Ghana.....	20-3
Tableau 20.4.1	Démographie du Ghana au cours des dernières années par Région (1984, 2000 et 2010)	20-8
Tableau 20.4.2	Deux modèles de la démographie à venir par région au Ghana	20-9
Tableau 20.4.3	Cadre démographique du Ghana par région.....	20-9
CHAPTIRE 21		
Tableau 21.1.1	Analyse FFOM pour le Ghana	21-1
Tableau 21.8.1	Projets prioritaires à court terme pour le Ghana (2018-2025).....	21-16
Tableau 21.8.2	Projets prioritaires à moyen terme pour le Ghana (2026-2033)	21-18
Tableau 21.8.3	Projets prioritaires à long terme pour le Ghana (2026-2033)	21-19
Tableau 21.8.4	Grandes lignes des projets hautement prioritaires pour le Ghana	21-20
CHAPTIRE 22		
Tableau 22.2.1	Amélioration des stations d'élevage au Ghana	22-15
Tableau 22.4.1	Réserves et ressources minérales et prévisions de production des principales mines	22-25
Tableau 22.5.1	Types d'industries attendues au Ghana.....	22-30
Tableau 22.5.2	Calendrier de mise en œuvre du projet de la zone industrielle de Tamale	22-32
Tableau 22.6.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur des TIC au Ghana	22-35
Tableau 22.6.2	Projet de mise en œuvre du projet d'extension du parc des TIC du Ghana.....	22-39
Tableau 22.6.3	Calendrier de mise en œuvre du projet de construction du centre d'information communautaire au Ghana.....	22-40
Tableau 22.7.1	Demande de produits pétroliers au Ghana en 2013.....	22-41
Tableau 22.7.2	Consommation de produits pétroliers par région au Ghana (2012).....	22-41
Tableau 22.7.3	Projets pour la distribution des produits pétroliers.....	22-45
Tableau 22.7.4	Calendrier d'exécution pour le projet de pipeline multi-produits entre Tema et Kumasi	22-47
Tableau 22.8.1	Demande de gaz pour la production énergétique à Tema	22-48
Tableau 22.8.2	Demande de gaz pour la production énergétique à Takoradi	22-48
Tableau 22.8.3	Demande de gaz pour la production d'électricité au Ghana.....	22-48
Tableau 22.8.4	Prévision de l'approvisionnement en gaz domestique	22-49
Tableau 22.8.5	Prévisions de l'approvisionnement en gaz WAGP et GNL	22-50
Tableau 22.8.6	Projets pour les infrastructures gazières au Ghana.....	22-53
Tableau 22.8.7	Calendrier d'exécution pour le projet de gazoduc Aboadze – Tema.....	22-55
Tableau 22.9.1	Projets prioritaires relatifs à la promotion des investissements visant la croissance des secteurs économiques au Ghana.....	22-57
CHAPTIRE 23		
Tableau 23.1.1	Taille du réseau routier et conditions des routes au Ghana, 2014	23-3

Tableau 23.1.2	Réseau de voies de dessertes au Ghana : longueur et conditions	23-3
Tableau 23.1.3	Longue liste des projets routiers du Ghana	23-11
Tableau 23.3.1	Services à valeur ajoutée pour améliorer les service clientèle et la compétitivité portuaire	23-34
Tableau 23.3.2	Produits d'importation du port de Takoradi (2007 - 2014).....	23-36
Tableau 23.3.3	Produits d'exportation du port de Takoradi (2007 - 2014)	23-37
Tableau 23.4.1	Questions majeures qui affectent l'infrastructure des logistiques au Ghana	23-42
Tableau 23.4.2	Projets proposés pour l'infrastructure des logistiques au Ghana.....	23-43
Tableau 23.4.3	Programmes et projets de professionnalisation des services Logistiques et de facilitation du commerce au Ghana.....	23-44
Tableau 23.5.1	Installations de débarquement (En US\$).....	23-57
Tableau 23.7.1	Equilibre Entre la demande et l'offre le 23 Mars, 2016	23-63
Tableau 23.7.2	Aperçu des composantes proposées de la ligne d'interconnexion avec la Côte d'voire	23-68
Tableau 23.7.3	Coût estimatif du Projet pour le développement d'une Ligne d'Interconnexion de 330kV.....	23-69
Tableau 23.7.4	Calendrier d'exécution du Projet pour le développement d'une Ligne d'Interconnexion de 330kV.....	23-69
Tableau 23.7.5	Aperçu de la composante proposée de la ligne de transmission du corridor est...	23-70
Tableau 23.7.6	Coût estimatif du projet.....	23-72
Tableau 23.7.7	Calendrier d'exécution	23-72
Tableau 23.8.1	Principaux problèmes relatifs à la gestion et développement des ressources en eau dans le cadre du développement du Corridor au Ghana	23-73
Tableau 23.8.2	Capacité d'alimentation en eau par habitant des principaux centres urbains le long des principaux Corridors	23-74
Tableau 23.8.3	Stratégies de gestion et de développement des ressources en eau au Ghana.....	23-75
Tableau 23.8.4	Programmes et projets de gestion et de développement des ressources en eau au Ghana	23-76

CHAPTIRE 24

Tableau 24.1.1	Changements de la Population Urbaine au Ghana	24-1
Tableau 24.1.2	Tendances démographiques passées des grands centres urbains au Ghana (1984, 2000 et 2010)	24-1
Tableau 24.1.3	Centres Urbains de la Catégorie de Hiérarchie Urbaine du NSDF	24-3
Tableau 24.1.4	Population Future des Grands Centres Urbains au Ghana	24-3
Tableau 24.2.1	Population dans la zone métropolitaine du Grand Accra (2000 et 2010).....	24-5
Tableau 24.3.1	Populations de la Sous Région du Grand Kumasi (2000 et 2010)	24-10
Tableau 24.4.1	Population de Sekondi-Takoradi et ses Districts environnants (2000 et 2010)....	24-14
Tableau 24.5.1	Population de Grand Tamale (en 2000 et 2010).....	24-20

CHAPTIRE 25

Tableau 25.1.1	Infrastructures sanitaires par type et par propriété dans les régions du Ghana (2009).....	25-5
Tableau 25.1.2	Changements de la structure économique au Ghana	25-6

Tableau 25.1.3	Population économiquement active entre 15 et 64 ans, par secteur d'emploi au Ghana (2010).....	25-6
 CHAPTIRE 26		
Tableau 26.1.1	Prévision des Taux de Croissance du PIB du Togo	26-3
Tableau 26.4.1	Populations Antérieures du Togo par Région (1981 et 2010).....	26-4
Tableau 26.4.2	Deux Modèles de la Future Population par Région au Togo	26-5
Tableau 26.4.3	Trame de la Population par Région du Togo	26-5
 CHAPTIRE 27		
Tableau 27.1.1	Analyse FFOM du Togo	27-1
Tableau 27.4.1	Comparaison des modèles scénarios alternatifs du développement de corridors au Togo	27-8
Tableau 27.8.1	Projets prioritaires à court terme pour le Togo.....	27-16
Tableau 27.8.2	Projets prioritaires à moyen terme pour le Togo	27-17
Tableau 27.8.3	Projets prioritaires à long terme pour le Togo.....	27-18
Tableau 27.8.4	Grandes lignes des projets hautement prioritaires pour le Togo	27-18
 CHAPTIRE 28		
Tableau 28.1.1	Projets intégrés à long terme du secteur agricole du Togo.....	28-4
Tableau 28.1.2	Projets spécifiques à long terme du secteur agricole du Togo.....	28-5
Tableau 28.1.3	Calendrier d'exécution du projet d'extension des ZAAP.....	28-7
Tableau 28.1.4	Information sur les marchés ciblés.....	28-8
Tableau 28.1.5	Infrastructures de marché à réhabiliter ou à réaliser.....	28-9
Tableau 28.1.6	Calendrier de mise en œuvre du projet.....	28-11
Tableau 28.1.7	Cibles et activités provisoires du PRODAT par site pour le secteur agricole	28-13
Tableau 28.1.8	Routes à réhabiliter du PRODAT par site pour le secteur agricole.....	28-14
Tableau 28.1.9	Calendrier d'exécution du PRODAT au niveau du secteur agricole.....	28-15
Tableau 28.2.1	Projets intégrés à long terme du secteur de l'élevage.....	28-18
Tableau 28.2.2	Projets spécifiques à long terme du secteur de l'élevage du Togo	28-18
Tableau 28.2.3	Actions du plan de gestion de la transhumance.....	28-21
Tableau 28.2.4	Calendrier de mise en œuvre en fonction des réalisations de la gestion de la transhumance transfrontalière	28-22
Tableau 28.2.5	Activités provisoires par site du PRODAT pour le secteur de l'élevage.....	28-24
Tableau 28.2.6	Calendrier de mise en œuvre du PRODAT pour le secteur de l'élevage	28-25
Tableau 28.4.1	Réserves et ressources minières et projection de la production des principales mines du Togo.....	28-28
Tableau 28.5.1	Types d'industries escomptées au Togo.....	28-33
Tableau 28.5.2	Calendrier de mise en oeuvre du projet de zone franche d'Adetikope	28-36
Tableau 28.6.1	Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur des TIC au Togo	28-39
Tableau 28.6.2	Calendrier de mise en œuvre du projet de construction du centre de données du Togo	28-42
Tableau 28.6.3	Calendrier d'exécution du projet de réseau dorsal au Togo	28-43
Tableau 28.6.4	Calendrier d'exécution du projet de construction du pôle d'innovation du Togo	28-45

Tableau 28.7.1	Projets prioritaires relatifs à la promotion des investissements visant la croissance des secteurs économiques au Togo	28-47
 CHAPTIRE 29		
Tableau 29.1.1	Longueur des routes par type au Togo, 2014	29-2
Tableau 29.1.2	Proportion de l'état des routes, 2009 et 2014.....	29-2
Tableau 29.1.3	Projets prioritaires du secteur routier au Togo	29-10
Tableau 29.2.1	Réseau ferroviaire au Togo	29-15
Tableau 29.2.2	Volume de transport du Togo Rail (en tonnes)	29-16
Tableau 29.3.1	Volume total de conteneurs du port de Lomé (2011 - 2016).....	29-18
Tableau 29.4.1	Principaux problèmes affectant les infrastructures logistiques au Togo	29-23
Tableau 29.6.1	Estimation du coût du Projet de développement de la ligne d'interconnexion (Porga-Kompienga) de 161kV avec le Burkina Faso	29-40
Tableau 29.6.2	Calendrier de mise en œuvre pour Projet de développement de la ligne d'interconnexion (Porga-Kompienga) de 161kV avec le Burkina Faso.....	29-40
Tableau 29.6.3	Calendrier de mise en œuvre.....	29-43
Tableau 29.7.1	Principales questions relatives à la gestion et développement des ressources en eau liées au développement des Corridors au Togo	29-45
Tableau 29.7.2	Capacité d'approvisionnement en eau en vrac par habitant pour les grands centres urbains le long des grands corridors.....	29-46
Tableau 29.7.3	Stratégies sur la gestion et le développement des ressources en eau du Togo	29-47
Tableau 29.7.4	Programmes et projets relatifs à la gestion et au développement des ressources en eau du Togo	29-47
 CHAPTIRE 30		
Tableau 30.1.1	Evolution de la population urbaine au Togo	30-1
Tableau 30.1.2	Populations futures des grands centres urbains du Togo.....	30-2
Tableau 30.2.1	Population du Grand Lomé (1981 et 2010).....	30-5
 CHAPTIRE 31		
Tableau 31.1.1	Population Economiquement Active par Secteur et par Sexe au Togo (2010).....	31-3
Tableau 31.1.2	Population Economiquement Active par Acteur et par Région au Togo (2010).....	31-3
 CHAPTIRE 32		
Tableau 32.3.1	Effets Sociaux Escomptés du Développement de Corridor en Burkina Faso.....	32-2
 CHAPTIRE 33		
Tableau 33.3.1	Effets Sociaux Attendus du Développement du Corridor en Côte d'Ivoire.....	33-3
 CHAPTIRE 34		
Tableau 34.4.1	Effets sociaux escomptés du Développement de corridor au Ghana.....	34-2
 CHAPTIRE 35		
Tableau 35.3.1	Effets Sociaux Attendus du Développement de Corridor au Togo	35-2

LISTE DES ABREVIATIONS

Abréviation	Français	Anglais
ACA	Alliance Africaine du Cajou	African Cashew Alliances
ADCI	Association des Démobilisés de Côte d'Ivoire	-
AFD	Agence Française de Développement	-
AGEDI	Agence pour la Gestion et le Développement des Infrastructures Industrielles	-
AGEROUTE	Agence de Gestion des Routes	-
AGETUR	Agence d'Execution des Travaux Urbains	-
AGI	Association des Industries du Ghana	Association of Ghana Industries
ANAC	Agence Nationale de l'Aviation Civile	-
ANDE	Agence Nationale de l'Environnement	-
ANECI	Agence Nationale de l'Eau de Côte d'Ivoire	-
ANGE	Agence Nationale pour la Gestion de l'Environnement	-
ANPTIC	Autorité Nationale pour la Promotion des TIC	-
ANSUT	Agence de Nationale du Service Universel des Telecommunications	-
APD	Aide publique au développement	-
APESS	Association pour la Promotion de l'Elevage au Sahel et en Savane	-
API-BF	Agence de Promotion des Investissements du Burkina Faso	-
API-ZF	Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches	-
ARCEP	Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes	-
ART&P	Autorité de Régulation des Télécommunications et des Postes	-
ASYCUDA++	-	Automated System for Customs Data
ATP	Parc Technologique d'Ashanti	Ashanti Technology Park
ATP	Promotion du commerce et de l'agrobusiness	Agribusiness and Trade Promotion
BAD	Banque Africaine de Développement	-
BADEA	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique	-
BATNEEC	La meilleure technologie disponible n'impliquant pas de coûts excessifs	Best Available Technology Not Entailing Excessive Cost
BCEAO	Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest	-
BCF	Milliards de Pieds Cubiques	Billion Cubic Feet
BCM	Milliards de Mètre Cube	Billion Cubic Meter
BDC	Compagnies de Distribution en Vrac	Bulk Distribution Companies
BEP	Baril équivalent pétrole	-
BID	Banque Islamique de Développement	-
BOAD	La Banque Ouest Africaine de Développement	-
BOOT	Construire-Posséder-exploiter-transférer	Build–Own–Operate–Transfer
BOST	-	Bulk Oil Storage and Transportation Company Ltd.
BOT	Construire-exploiter-transférer	Build-Operate-Transfer
BPO	Externalisation des Processus D'affaires	Business Process Outsourcing
bpsd	Barils par jour	barrel per stream day
BSCF	Milliards de Normes de Pieds Cubique	Billion Standard Cubic Feet
BUNEE	Bureau National des Evaluations Environnementales	-
CBC	Conseil Burkinabé des Chargeurs	-

Abréviation	Français	Anglais
CCGT	Turbine à gaz à cycle combiné	Combined Cycle Gas Turbine
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie ivoirienne	-
CDU	Centre de distribution urbaine	-
CEB	Communauté Électrique du Bénin	-
CEDEAO	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	Economic Community of West African States
CEET	Copagnie Énergie Électrique du Togo	-
CEFORE	Centre de Formalités des Entreprises	-
CEPICI	Centre de Promotion des Investissements en Côte d'Ivoire	-
CFT	Chemins de Fer du Togo	-
CGECI	Confederation General des Enterprises de Cote d'Ivoires	-
CHU	Centre Hospitalier Universitaire	-
CIE	Compagnie Ivoirienne d'Electricité	-
CNCT	Conseil National des Chargeurs du Togo	-
COFENABVI	Confédération des Fédérations Nationales de la Filière Bétail et Viande	-
CPC	Comité de Pilotage Conjoint	-
CSIR	Conseil pour la recherche scientifique et industrielle	Council for Scientific and Industrial Research
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté	-
CTCS	Comité Technique Conjoint de Suivi	-
DAEP	Direction de l'Approvisionnement en Eau Potable	-
DAES	Direction des Services de Vulgarisation Agricole	Directorate of Agricultural Extension Services
DAFP	Direction des Affaires Administratives et Financières	-
DAHA	Direction des Aménagements Hydro-Agricoles	-
DANIDA	Agence Danoise de Développement International	Danish International Development Agency
DAP	Direction de l'Aquaculture et des Pêches	-
DATC	Département de l'Aménagement du Territoire Communautaire et des Transports	-
DB	Faire des affaires	Doing Business
DBST	Traitement de surface double	Double Bituminous Surface Treatment
DDO	-	Diesel Distillate Oil
DFO	-	Diesel Fuel Oil
DFR	Département des routes de desserte du Ghana	Department of Feeder Roads
DGADI	Direction Générale des Aménagements et du Développement de l'Irrigation	-
DGAHDI	Direction Général des Aménagements Hydrauliques et du Développement de l'Irrigation	-
DGDRME	Directeur Général du Développement Rural et de la Maîtrise de l'Eau dans le domaine agricole	-
DGESS	Directeurs Généraux des Etudes Statistiques et Sectorielles	-
DGI	Direction Générale de l'Industrie	-
DGPA	Direction Générale des Productions Animales	-
DGPER	Direction Générale de la Promotion de l'Économie Rurale	-
DGPV	Direction Générale des Productions Végétales	-
DGRE	Direction Générale des Ressources en Eau	-
DHC	Hydrocraquage	-

Abréviation	Français	Anglais
DMU	Diesel de Multiple Unit	Diesel Multiple Unit
DRH	Direction des Ressources Humaines	-
DSV	Direction des Services Vétérinaires	-
DSV	Distillation	-
DUR	Département des routes urbaines du Ghana	Department of Urban Roads
EATP	Promotion de l'agrobusiness et du commerce étendue en Afrique de l'Ouest	Extended West Africa Agribusiness and Trade Promotion
ECG	Compagnie ghanéenne d'électricité	Electricity Company of Ghana
ECOWAP	Agriculture régionale dans la politique de l'Afrique de l'Ouest	ECOWAS Agricultural Policy
ECOWAS	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	Economic Community of West African States
EEEOA (WAPP)	Système d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain	West Africa Power Pool
EES	Evaluation Environnementale Stratégique	-
E/F	Etude de Faisabilité	-
E-GOV	e-Gouvernance	-
EIE	Évaluation des Impacts Environnementaux	-
EMC	Enquête Multisectorielle Continue	-
ENV	Enquête sur le Niveau de Vie des Ménages	-
EPA	Agence de protection de l'environnement du Ghana	Environmental Protection Agency
EPZ	Zone de Transformation des Produits d'Exportation	Export Processing Zone
ESATIC	l'Ecole Supérieure Africaine des Technologies de l'Information et de la Communication	-
ESOP	Entreprises de Service et Organisation de Producteurs	-
EVP	Équivalent Vingt Pieds	-
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture	Food and Agriculture Organization of the United Nations
FASDEP	Politique de développement du secteur alimentation et agricole	Food and Agriculture Sector Development Policy
FBCF	Formation Brute de Capital Fixe	-
FCFA	Francs de la Communauté Financière Africaine	-
FDI	Investissement étranger direct	Foreign Direct Investment
FEED	-	Front End Engineering Design
FER-B	Fonds d'Entretien Routier du Burkina Faso	Road Maintenance Fund of Burkina Faso
FIDA	Fonds International de Développement Agricole	Foundation for International Development Africa
FIRCA	Fonds Interprofessionnel pour la Recherche et le Conseil Agricoles	-
FMI	Fonds monétaire international	International Monetary Fund
FONGTO	Fédération des Organisations Non-Gouvernementales du Togo	-
FPSO	Unité flottante de production, de stockage et de déchargement	Floating Production Storage and Offloading
FSRU	Unité flottante de stockage et de re-gaséification	Floating Storage and Regasification Unit
GACL	-	Ghana Airport Company Limited
GAMA	Zone métropolitaine du Grand Accra	Greater Accra Metropolitan Area
GAP	Bonnes pratiques agricoles	Good Agricultural Practices
GAR	Gestion Axée sur les Résultats	-
GASIP	Programme d'investissement agricole du Ghana	Ghana Agriculture Sector Investment Programme

Abréviation	Français	Anglais
GASSCOM	Association ghanéenne des Logiciels et des sociétés de services utilisatrices des TI	Ghana Association of Software and IT Services Companies
GCAP	Projet d'agriculture commerciale du Ghana	Ghana Commercial Agriculture Project
GCNet	Ghana Réseau communautaire Services Limited	Ghana Community Network Services Limited
GCRAI	Groupe Consultatif pour la Recherche Agricole Internationale	Consultative Group on International Agricultural Research
GDT	Gestion de la demande en transport	-
GEPA	Autorité Gnahéenne de Promotion de l'Exportation	Ghana Export Promotion Authority
GESTOCI	Société de Gestion des Stocks Pétroliers de Côte d'Ivoire	-
GFZB	Bureau Ghanéen de la Zone Franche	Ghana Free Zones Board
GHA	Autorité des autoroutes du Ghana	Ghana Highway Authority
GHACEM	-	Ghana Cement Company Ltd.
GHS	Cedi ghanéen	Ghanaian Cedi
GIDA	Autorité ghanéenne en charge de la promotion de l'irrigation	Ghana Irrigation Development Authority
GIPC	Centre de Promotion des Investissements du Ghana	Ghana Investment Promotion Centre
GIRE	Gestion Intégrée des Ressources en Eau	-
GIZ	Société allemande pour la coopération internationale	German Corporation for International Cooperation (<i>Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit</i>)
GJT	Terminal de jubilé d'or	Golden Jubilee Terminal
GLSS6	Enquête sur les normes de vie au Ghana Round 6	Ghana Living Standards Survey Round 6
GM	Général Mortiers Locomotive Group	General Mortars Locomotive Group
GNC	Gaz Naturel Comprimé	-
NGGC	-	Ghana National Gas Company
GNL	Gaz naturel liquéfié	-
GNPC	Corporation pétrolière nationale ghan	Ghana National Petroleum Corporation
GOIL	-	Ghana Oil Company Ltd.
GOSTIC	Groupement des Operateurs de sector des Technologies de l'Information de Cote d'Ivoire	-
GPHA	Autorité des Ports du Ghana	Ghana Ports and Harbors Authority
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié	-
GPP	Usine de traitement de gaz	Gas Processing Plant
GPRS II	Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté 2006-2009	Growth and Poverty Reduction Strategy 2006-2009
GPS	Système mondial de positionnement	Global Positioning System
GRCL	-	Ghana Railway Company Limited
GRDA	Autorité de développement des chemins de fer du Ghana	Ghana Railway Development Authority
GRF	-	Ghana Road Fund
GRIDCo	-	Ghana Grid Company Limited
GSA	Autorité des expéditions du Ghana	Ghana Shippers Association
GSGDA	Programme d'Action du Ghana pour la croissance et le développement partagés	Ghana Shared Growth and Development Agenda
GSGDA II	Programme d'Action du Ghana pour la croissance et le développement partagés 2014-2017	Ghana Shared Growth Development Agenda II 2014-2017
GSS	Service des statistiques du Ghana	Ghana Statistical Services
GWCL	Office ghanéen de l'eau	Ghana Water Company Limited

Abréviation	Français	Anglais
ICAT	Institut de Conseil et d'Appui Technique	-
ICD	Dépôts intérieurs de conteneurs	Inland Container Depot
IFG-TG	International Fertilizers Group-Togo	-
IG	Inspection Générale	General Inspection
INERA	Institut National de l'Environnement et de Recherches Agricoles	-
INS	Institut National de la Statistique	-
INSD	Institut National de la Statistique et de la Demographie	-
IOC	-	International Oil Companies
IPP	Indépendante de production d'électricité	Independent Power Producer
ISRT	Transport routier inter-état de marchandises	Inter-State Road Transit
ITC	Centre du Commerce International	International Trade Centre
ITES	Secrétariat des TIC; des Services liés aux TI	IT Enabled Services Secretariat
ITU	Union internationale des télécommunications	International Telecommunication Union
JICA	Agence Japonaise de Coopération Internationale	Japan International Cooperation Agency
KACE	Excellence Kofi Annan Spécialisé en TIC	Kofi Annan Centre of Excellence in ICT
kV	kilo Volt	-
LCO	Pétrole Brut Léger	Light Crude Oil
LCT	Terminal à Conteneurs de Lomé	Lomé Container Terminal
LNG	Gaz naturel liquéfié	Liquefied Natural Gas
LPG	Gaz de pétrole liquéfié	Liquefied Petroleum Gas
MAEH	Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de l'Hydraulique	-
MAHRA	Ministère de l'Agriculture, de l'Hydraulique et des Ressources Halieutiques former MARHASA	-
MARHASA	Ministère de l'Agriculture, des Ressources Hydrauliques, de l'Assainissement et de la Sécurité Alimentaire	-
MCLAU	Ministère de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme	-
MCM	Millions de Mètres Cubes	Million Cubic Meter
MDENP	Ministère du Développement de l'Economie Numérique et des Postes	-
MEAHV	Ministère de l'Eau, de l'Assainissement et de l'Hydraulique Villageoise (ancien MAEH)	-
MEF	Ministère de l'Économie et des Finances	-
MER	Ministère de l'Équipement Rural (ancien MAEH)	-
METASIP	Plan sectoriel agricole à moyen terme	Medium Term Agriculture Sector Investment Plan
MICA	Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat	-
MIDT	Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports	-
MIE	Ministère des Infrastructures Economiques	-
MIM	Ministère de l'Industrie et des Mines	-
MINAGRI	Ministère de l'Agriculture	-
MINESUDD	Ministère de l'Environnement, de la Salubrité Urbaine et du Développement Durable	-
MIRAH	Ministère des Ressources Animales et Halieutiques	-
MIT	Ministère des Infrastructures et des Transports	-
MLGRD	Ministère de l'Administration Locale et du Développement Rural	Ministry of Local Government and Rural Development
mmcf/d	Million de pieds cubes par jour	million cubic feet per day

Abréviation	Français	Anglais
MMDAs	Assemblées Métropolitaines, Municipales, et de District	Metropolitan, Municipal and District Assemblies
MME	Ministère des Mines et de l'Energie	-
MMET	Ministère des Mines et de l'Energie au Togo	-
MMscfd	Million de pieds cubes standard par jour	Million standard cubic feet per day
MOC	Ministère de la Communication	-
MoF	Ministère des Finances du Ghana	Ministry of Finance
MOFA	Ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture	Ministry of Food and Agriculture
MoFEP	Ministère des Finances et de la Planification Économique du Ghana	Ministry of Finance and Economic Planning
MOP	Ministère de l'énergie du Ghana	Ministry of Power
MoT/MOT	Ministère des Transports du Ghana	Ministry of Transport
MPARH	Ministère de la Production Animale et des Ressources Halieutiques	-
MPE	Ministère du Pétrole et de l'Energie	-
MPEN	Ministère de la Poste et de l'Economie Numérique	-
MPTIC	Ministère des Postes et des TIC	-
MRA	Ministère des Ressources Animales	-
MRH	Ministère chargé des Routes et des Autoroutes du Ghana	Ministry of Roads and Highways
MTA	-	Mahogany, Teak, and Akasa
MTMUSR	Ministère des Transports, de la mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière	-
MTADP	Programme de développement agricole à moyen terme	Medium Term Agricultural Development Programme
MTI	Ministère du Commerce et de l'Industrie du Ghana	Ministry of Trade and Industry
MW	Mega Watt	-
MWRWH	Ministère des Ressources en Eau, des Travaux et du Logement	Ministry of Water Resources, Works and Housing
NDA	Autorité de développement du Nord	Northern Development Authority
NDP	Plan National de Développement	National Development Plan
NDPC	Commission Nationale pour la Planification du Développement	National Development Planning Commission
NEDCo	Nord Electric Company de distribution	Northern Electric Distribution Company
NGO	Organisation non gouvernementale	Non-Governmental Organization
NHWL	Normale de haut niveau de l'eau	Normal High Water Level
NITA	Nationale des Technologies de l'Information	National IT Agency
NPA	Autorité Pétrolière Nationale	National Petroleum Authority
NSEZ	Zone écologique de la savane au nord	Northern Savannah Ecological Zone
NWP	Politique nationale de l'eau	National Water Policy
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale	International Civil Aviation Organization
ODD (SDG)	Objectifs de développement durable	Sustainable Development Goals
OFID	Fonds OPEP pour le développement international	OPEC Fund for International Development
OHADA	L'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires	-
OMD	Objectifs du millénaire pour le développement	-
OMS	Organisation Mondiale de la Santé	-
ONATEL	Office national des télécommunications	-
ONDR	Office National de Développement de la Riziculture	-

Abréviation	Français	Anglais
ONEA	Office National de l'Eau et l'Assainissement	-
ONEP	Office of National de l'Eau Potale	-
OTRAF	Organisation des Transporteurs Routiers du Burkina	-
PAA	Port Autonome d'Abidjan	-
PACITR	Programme d'Actions Communautaire des Infrastructures et du Transport Routiers	-
PADAT	Projet d'Appui au Développement Agricole du Togo	-
PAFASP	Programme d'Appui aux Filières Agro Sylvo Pastorales	-
PAGIRE	Plan d' Action National de Gestion Intégrée des Ressources en Eau	-
PAL	Port Automome de Lome	-
PAM	-	Pan African Minerals Ltd.
PANSEA	Plan d'Actions National pour le Secteur de l'Eau et de l'Assainissement	-
PAPISE	Plan d'Action et Programme d'Investissements du Secteur Elevage	-
PAPSA	Projet d'Amélioration de la Productivité agricole et de la Sécurité Alimentaire	-
PASA	Projet d'Appui au Secteur Agricole	-
PAUT	Projet d'Amenagement Urbain du Togo	-
PC	-	Pre-stressed Concrete
PCESA	Programme de Croissance Économique dans le Secteur Agricole	-
PCJ	Postes de Contrôle Juxtaposés	-
PDIS	Programme de Développement Intégré de la vallée de Samendéni	-
PDRI-Mô	Projet de Développement Rural Intégré en plain Mô	-
PEA	Population économiquement active	-
PEC	Politique Energétique Commune	-
PET	polytéréphtalate d'éthylène	-
PETROCI	Société Nationale d'Opérations Pétrolières de Côte d'Ivoire	-
PIC	Politique Industrielle Commune	-
PLANGIRE	Plan d'Actions National de Gestion Intégrée des Ressources en Eau	-
PME	Petites et moyennes entreprises	-
PMI	Petites et moyennes industries	-
PND	Plan National de Developpement	-
PNIASA	Programme National d'Investissement Agricole et de Sécurité Alimentaire	-
PNPER	Projet National de Promotion de l'Entreprenariat Rural	-
PNRMN	Programme National de Restructuration et de Mise à Niveau	-
PNSR	Programme National du Secteur Rural	-
POSCIA	Politique Sectorielle du Commerce, de l'Industrie, et de l'Artisanat	-
PPA	Politique de Promotion de l'Artisanat	-
PPAAO	Programme de Productivité Agricole en Afrique de l'Ouest	-
PPCB	Projet Pôle de Croissance de Bagré	-
PPCS	Projet Pôle de Croissance du Sahel	-
PPP	Partenariat Public-Privé	-
PPTE	Pays pauvres très endettés	-
ProDRA	Programme du Développement Rural Agricole	-
PSDPA	Plan Strategique de Developpement de l'Elevage, de la Peche et de	-

Abréviation	Français	Anglais
	l'Aquaculture	
PTF	Partenaires techniques et financiers	-
PUD	Plan d'Urbanisme Directeur	-
PUD	Plan d'urbanisme de détail	-
RF	Fonds Routier du Ghana	Road Fund
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat	-
RN	Routes National	-
SADA	Autorité de développement accéléré de la Savane	Savannah Accelerated Development Authority
SAFER	Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier	-
SAZOF	Compagnie de Gestion des Zones Franches	-
SBST	Traitement de surface simple	Single Bituminous Surface Treatment
SCADD	Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable	-
SCAPE	Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi	-
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme	-
SDU	Schéma Directeur d'Urbanisme	-
SDUGA	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan	-
SGN	-	Sankofa-Gye Nyame
SIPF	Société Ivoirienne de Gestion du Patrimoine Ferroviaire	-
SIR	Société Ivoirienne de Raffinage	-
SITARAIL	La Société internationale de transport africain par rail	-
SMB	Société Multinationale de Bitumes	-
SNAT	Stratégie Nationale d'Aménagement du Territoire	-
SNCT	Nouvelle Société Cotonnière du Togo	-
SNDCV	Strategie Nationale de Developpement des Cultures Vivrieres Autres Que le Riz	-
SNDI	Société Nationale de Développement Informatique	-
SNDR	Stratégie Nationale Revisee de Développement de la Filiere Riz	-
SNPT	Société National Phosphate Togo	-
SODECI	Societe de Distribution d'Eau de la Côte d'Ivoire	-
SODEMI	Societe pour le Developpement Minier de la Côte d'Ivoire	-
SODEXAM	Societe d'Exploitation de Développement Aeroportuaure Aéronautique Météo	-
SODIGAZ	Société de Distribution de Gaz au Togo	-
SONABEL	Société Nationale d'électricité du Burkina	-
SONABHY	Société Nationale Burkinabè d'Hydrocarbures	-
SOPAFER-B	Societe de Genstion du Patrimoine Ferroviaire du Burkina	-
SP-EAU	Société de Patrimoine Eau et Assainissement en Milieu Urban et Semi-Urban	-
SP-PAGIRE	Secrétariat Permanent du Plan d'Action pour la Gestion Intégrée des Ressources en Eau	-
STI	Systèmes de transport intelligents	-
SYVLIE	Système Virtuel de liaison des operations d'Importation et d'Exportation	-
TBD	Etre déterminé	To be determined
TdR	Termes de Référence	-
TEN	-	Tweneboa, Enyenra & Ntomme

Abréviation	Français	Anglais
TEU	Équivalent vingt pieds	Twenty-foot Equivalent Unit
TIC	Technologie de l'Information et de la communication	-
TOR	-	Tema Oil Refinery Limited
TRIE	Tansit routier inter-États	-
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée	-
UEMOA	Union Economique et Monétaire Africaine	-
USAID	-	United States Agency for International Development
USD	Dollars américain	US Dollar
UTE	Unité de Traitement d'Eau	-
VALCO	-	Volta Aluminum Company
VIH / SIDA	Virus de Immunodeficiencia Humana/ Syndrome d'Immuno- Deficiencie Acquis	-
VITIB	Village des Technologies de l'Information et de la Biotechnologie	-
VLTC	-	Volta Lake Transport Company Ltd.
VRA	Autorité du bassin de la Volta	Volta River Authority
WAGP	Gazoduc de l'Afrique de l'Ouest	West African Gas Pipeline
WAIPRO	Projet d'irrigation ouest-africain	West African Irrigation Project
WAPCo	-	West African Gas Pipeline Company
WRC	Commission des ressources en eau	Water Resources Commission
WSSDP	Plan stratégique de développement du secteur de l'eau	Water Sector Strategic Development Plan
XOF	Franc CFA	-

PARTIE IV

PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DU BURKINA FASO

Chapitre 8 Stratégies de Développement National pour le Burkina Faso

8.1 Plan National de Développement Existant

Le Burkina Faso a traversé plusieurs étapes dans son élan de planification pour le développement. Ainsi, il a connu les plans quinquennaux, les programmes d'ajustements structurels, le cadre stratégique de lutte contre la pauvreté (CSLP), la SCADD et le PNDES. En 2005, le Gouvernement du Burkina Faso a mené une étude nationale prospective « *Burkina 2025* » dont la vision est de faire du Burkina Faso « *une nation solidaire, de progrès et de justice qui consolide son respect sur la scène internationale* ». Les orientations de cette étude ont servi de base pour l'élaboration des plans de développement consécutifs, tels que la SCADD en 2010 et le PNDES en 2016. En effet, la Stratégie de croissance accélérée et de développement durable pour la période 2011-2015 (SCADD 2011-2015), a été adoptée en Octobre 2010 et était le référentiel national pour tous les politiques, programmes et projets de développement sectoriels et régionaux. En 2016, le Gouvernement du Burkina Faso a adopté un nouveau référentiel de développement qui est le « *Plan national de développement économique et social-PNDES* » pour la période allant de 2016 à 2020 en remplacement de la SCADD.

8.2 Vision 2025 pour le Burkina Faso

Une étude de la vision à long terme pour le "Burkina 2025" a été achevée en fin 2005. Avec l'appui du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), l'étude a porté sur environ 60 membres représentant les couches de société dans le pays, y compris les sociétés civiles. L'étude identifie les scénarios possibles pour le développement à long terme du Burkina Faso et met à jour une vision de développement à long-terme exprimée par le biais « d'une lettre d'intention pour la politique de développement durable », achevée en 1995. La vision 1995 axée sur la sécurité humaine, définie comme étant la sécurité économique, l'accès à l'éducation à la santé, la sécurité alimentaire, la sécurité environnementale, la sécurité individuelle et politique.

La vision de l'ENP « Burkina 2025 » est la vision future du Burkina Faso, à l'horizon 2025. Le message que délivre la vision est « *le Burkina Faso, une nation solidaire, de progrès et de justice, qui consolide son respect sur la scène internationale* ».

- Solidarité de la nation se réfère à l'inculturation dans la transparence, l'unité et la paix;
- Nation de progrès se réfère à des bonds et des progrès attendus ;
- Nation de la justice se réfère aux fondements de la gouvernance.

Le but de la vision est de construire une nation prospère et rayonnante respectée de l'Afrique, ainsi que du monde entier.

8.3 Examen de la "Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement durable" au Burkina Faso (SCADD 2011-2015)

(1) Les objectifs de la SCADD 2011-2015

Le document de la SCADD (2011-2015) remplace le CSLP précédent (Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté), qui a constitué le document référentiel de la politique de développement socio-économique du Gouvernement du Burkina Faso pour les années (2000-2010). La SCADD est

basée sur la nécessité de corriger les faiblesses de l'économie, et la vulnérabilité aux chocs extérieurs, ainsi que la faible productivité en termes de produits agricoles et animaux, en plus du coût élevé de production, et des niveaux de pauvreté en hausse. La SCADD prend en compte les résultats de l'étude nationale prospective « Burkina 2025 », et adopte une approche de réduction de la pauvreté axée sur le développement des capacités productives de l'économie nationale. La persistance de plusieurs déficits dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement, en plus de l'explosion démographique (croissance démographique à 3,1% par an entre 1996 et 2006) ont confirmé la nécessité de formuler une politique socio-économique cohérente, qui serait traduite au cours de la période 2011-2015 grâce à une croissance accélérée. En tant que tel la SCADD vise à créer une synergie entre l'économie, la viabilité de l'environnement, et l'équité sociale pour induire une mutation qualitative et durable du système productif du BF.

(2) Préparation de la SCADD

Le processus d'élaboration de la SCADD a été lancé en Mars 2009 avec l'adoption de la note conceptuelle par le Gouvernement du Burkina Faso et a été achevé en Décembre 2010. La stratégie a été basée sur des études thématiques, ainsi que des consultations au niveau sectoriel, régional et national à réaliser. Les principales études suivantes ont été menées entre Décembre 2009 et Octobre 2010 :

- Etude diagnostique sur la situation socioéconomique du Burkina Faso : "Progrès et acquis du développement du Burkina Faso 2000-2009" (de décembre 2009 à avril 2010) ;
- Evaluation indépendante de la mise en œuvre du CSLP et des Cadres stratégiques régionaux de lutte contre la pauvreté –CSRLP- (de février à mai 2010) ;
- Etude sur les déterminants d'une croissance accélérée et d'un développement durable au Burkina Faso (de juillet à décembre 2010).

(3) Les principaux éléments de la SCADD

La SCADD a défini quatre axes stratégiques:

(i) le développement des piliers de la croissance accélérée, (ii) la consolidation du capital humain et la promotion de la protection sociale, (iii) le renforcement de la bonne gouvernance, (iv) la prise en compte des priorités transversales dans les politiques et programmes de développement.

- Le premier étant dédié au développement des piliers d'une croissance accélérée basée sur les secteurs prioritaires de développement, ainsi que sur les infrastructures et les institutions d'appui à la production de la richesse, en gardant à l'esprit la nécessité d'intégrer les économies sous-régionales et régionales en plus du marché mondial.
- Le deuxième axe stratégique, lié à la consolidation du capital humain et la promotion de la protection sociale, souligne l'augmentation des revenus et de l'emploi, la formation technique et professionnelle, et l'accessibilité aux services sociaux de base (éducation, santé, eau ...)
- Le troisième axe stratégique est axé sur le renforcement des dimensions économiques, politiques et administratives de la gouvernance, ainsi que sur le renforcement de la gouvernance locale.
- Le quatrième axe stratégique prend en compte les questions de genre, de la population, l'environnement, la planification et le renforcement des capacités comme priorités transversales en matière de développement.

(4) Autres aspects importants

Le document de la SCADD est structuré autour de quatre chapitres.

Chapitre 1 dresse le bilan d'une décennie de développement, il évalue la performance récente du Burkina Faso dans divers domaines (croissance, réduction de la pauvreté, le développement humain,

le développement local et de gouvernance), identifie les principaux défis et tire les enseignements du CSLP (Cadre stratégique de la lutte contre la pauvreté) pour enrichir la SCADD.

Le Chapitre 2 définit la nouvelle stratégie du Burkina Faso en termes de croissance et de développement, et lui donne un sens de l'orientation sur la période 2011-2015, en veillant à ce que la vision se fonde sur les priorités sectorielles pour atteindre les objectifs fixés. Les quatre domaines stratégiques retenus qui constituent les principaux éléments constitutifs de la SCADD sont répertoriés comme suit:

- Développement des piliers de la croissance accélérée
- Renforcement du capital humain et la promotion de la protection sociale,
- Renforcement de la gouvernance, et
- Prise en compte des priorités transversales dans les politiques et programmes de développement.

Chapitre 3 traite de la mise en œuvre de la stratégie en définissant les cadres macroéconomiques et budgétaires, le plan de financement et les principaux instruments opérationnels, qui comprennent un rapport annuel de performance.

Le Chapitre 4 porte sur les risques qui pourraient avoir une incidence sur le succès du plan de développement souhaité par le gouvernement. Quatre grandes catégories de risques et de menaces ont été énumérés pour attirer l'attention sur les dispositions nécessaires pour les réduire au minimum. Ce sont les risques financiers, les risques liés aux conditions naturelles et une mauvaise adhésion des acteurs, ainsi que le risque lié aux situations internationales et régionales.

(5) **Croissance économique prévue par les plans de développement nationaux pour le Burkina Faso (SCADD 2011-2015)**

Face à une croissance insuffisante du PIB (5,2% en moyenne) au cours de la période 2006-2010 et d'un taux de croissance démographique de 3,1% ; La vision pour l'année 2015, intitulée "*le Burkina Faso, une économie productive qui accélère la croissance, augmente le niveau de vie, améliore et préserve le cadre et le milieu de vie, au moyen d'une gouvernance avisée et performante*" (SCADD, p.34) était centrée sur la priorisation de la croissance économique et sur la réalisation d'une meilleure qualité de vie de la population. En conséquence, au cours de la période 2011-2015, la SCADD visait à atteindre un taux de croissance moyen du PIB réel de 10%.

Tableau 8.3.1 Taux de Croissance Projétés du PIB du Burkina Faso Selon la SCADD

	2012	2013	2014	2015
Secteur Primaire	7.5	12.5	13.2	14.7
Secteur Secondaire	11.7	11.9	12.1	12.2
Secteur Tertiaire	9.7	13.6	14.5	15.6
PIB Réel	9.8	10.4	10.7	10.8

Source: le Gouvernement du Burkina Faso, 2010, SCADD 2011-2015

8.4 **Examen du "Plan National de Développement Economique et Social: PNDES 2016-2020"**

(1) **Objectifs du PNDES 2016-2020**

Afin de jeter les bases d'un développement économique et social durable, qui transforme les structures économiques, démographiques et sociales, et aussi permet une croissance moyenne du revenu de manière durable et cumulative, la satisfaction des besoins de base, la réduction de la pauvreté, l'amélioration du capital humain, en plus de la durabilité environnementale et de l'égalité sociale; le gouvernement du Burkina Faso a opté pour le développement et la mise en œuvre d'un plan national de développement économique et social (PNDES), en tenant compte des enseignements tirés de la mise en œuvre des politiques et plans nationaux précédents.

L'objectif global du 'PNDES est de transformer structurellement l'économie burkinabè en vue d'une croissance forte, résiliente et inclusive qui génère des emplois décents pour tous.

(2) Préparation des PNDES

Le PNDES a été créé par le décret n ° 2016-001 / PM / CAB le 4 Mars 2016. Le processus est formellement guidé par un comité d'orientation et de supervision (COS), des comités thématiques, un secrétariat technique, des groupes de discussion spécialisés et un groupe de rédaction.

Le PNDES est structuré en trois parties principales, à savoir : (i) l'analyse diagnostique de la situation économique et sociale, (ii) la stratégie de développement économique et sociale 2016-2020 et (iii) les dispositions de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation.

(3) Les principaux points du PNDES

Le PNDES a établi une nouvelle vision pour le Burkina Faso envisageant "une nation démocratique, unie et solidaire, transformant la structure de son économie et réalisant une croissance forte et inclusive, au moyen de modes de consommation et de production durables."

En conséquence, le PNDES est dans un processus de transformation structurelle de l'économie burkinabè. Cette option exigera de l'État, des politiques volontaristes et un rôle très actif du secteur privé dans l'augmentation de l'investissement productif dans les secteurs prometteurs et innovants, ainsi que dans l'amélioration du capital humain.

La transformation structurelle est une caractéristique distinctive du processus de développement qui repose sur la bonne gouvernance et de la qualité des ressources humaines et se compose généralement de quatre processus interdépendants: (i) l'accroissement de la valeur ajoutée du secteur primaire consécutif à l'amélioration de sa productivité, (ii) l'émergence d'une économie moderne basée sur l'industrie et les services, (iii) l'amélioration de l'urbanisation et (iv) l'accélération de la transition démographique.

Les principes fondamentaux formulés dans le but de guider la mise en œuvre de PNDES sont: le leadership national, (ii) l'équité, (iii) la subsidiarité et le partenariat, (iv) la GAR et (v) la proactivité

Sur la base de l'objectif général et compte tenu du processus de transformation structurelle, les impacts attendus de PNDES sont: (i) l'amélioration de l'efficacité du mode de gouvernance nationale et locale, (ii) l'émergence d'une économie moderne, basée sur un secteur primaire évolutif et des industries de transformation et de services de plus en plus dynamiques, avec une croissance moyenne soutenue de 7,3%, créatrice d'au moins 80 000 emplois productifs par an, (iii) la baisse de l'incidence de pauvreté à moins de 35%, (iv) la maîtrise de la croissance démographique à 2,7% à l'horizon 2020, (v) l'accélération du niveau de développement du capital humain et (vi) le changement des modes de production et de consommation s'inscrivant dans une perspective de développement durable.

(4) Autres aspects importants

Les actions à mettre en œuvre dans le cadre du PNDES afin de réaliser la transformation structurelle sont basées sur trois principaux axes stratégiques, à savoir Axe 1: réforme institutionnelle et la modernisation de l'administration, Axe 2: le développement du capital humain et Axe 3: la dynamisation des secteurs de croissance pour l'économie et de l'emploi. Ces grands axes sont déclinés en objectifs stratégique avec des effets attendus sont résumées dans le Tableau 8.4.1:

Tableau 8.4.1 Tableau récapitulatif pour la réalisation de la transformation structurelle

Axes	Objectifs stratégiques	Effets attendus
Axe 1 : réformer les institutions et moderniser l'administration	OS11. Promouvoir la bonne gouvernance politique et administrative	EA1. La démocratie, la paix, la sécurité et la justice sont renforcées
	OS12. Promouvoir la bonne gouvernance économique	EA2. La planification, la gestion et le financement du processus de développement sont efficaces
	OS13. Renforcer la décentralisation et appuyer le développement régional et l'aménagement du territoire	EA3. L'efficacité de la décentralisation et la gouvernance locale s'est améliorée
		EA4. L'appui au développement régional et l'aménagement du

Axes	Objectifs stratégiques	Effets attendus
		territoire créeront des meilleures conditions pour la dynamisation des économies locales et la réduction des disparités régionales
Axe 2 : Développer le capital humain	OS21. Promouvoir la santé des populations et assurer la transition démographique	EA5. L'accès aux services de santé de qualité est garanti à tous et la transition démographique est assurée
	OS22. Accroître l'offre et améliorer la qualité de l'éducation et de la formation en adéquation avec les besoins de l'économie	EA6. La disponibilité et l'employabilité des ressources humaines sont améliorées
	OS23. Promouvoir la recherche et l'innovation au service de la transformation structurelle de l'économie	EA7. La recherche et l'innovation sont davantage au service de la transformation structurelle de l'économie
	OS24. Promouvoir l'emploi décent et la protection sociale pour tous, notamment les jeunes et les femmes	EA8. L'emploi décent et la protection sociale sont garantis à tous, surtout pour jeunes et les femmes
	OS25. Améliorer l'accès à l'eau, l'assainissement, aux services énergétiques de qualité et un cadre de vie décent	EA9. L'accès de tous à l'eau, à l'assainissement et aux services énergétiques de qualité est garanti
Axe 3 : Dynamiser les secteurs porteurs pour l'économie et l'emploi	OS31. Développer un secteur agro-sylvo-pastoral productif, davantage orienté vers l'agro-industrie locale et basé sur les principes de développement durable	EA10. Le secteur primaire assure la sécurité alimentaire, l'emploi productif et l'approvisionnement de l'agro-industrie locale.
	OS32. Développer un secteur industriel et un artisanal compétitif, à forte valeur ajoutée et créateur d'emplois décents.	EA11. Le secteur industriel et artisanal est davantage dynamique en matière de création de richesses, d'emplois et d'exportation
	OS33. Promouvoir l'expansion des industries de services à forte valeur ajoutée et créatrices d'emplois décents	EA12. Le secteur tertiaire se formalise, est davantage dynamique et créateur d'emplois décents
	OS34. Développer des infrastructures de qualité, fiables, durables et accessible pour favoriser la transformation structurelle de l'économie	EA13. La qualité, la fiabilité et l'accessibilité des infrastructures sont garanties
	OS35. Inverser la tendance de la dégradation de l'environnement et assurer durablement la gestion des ressources naturelles	EA14. L'environnement est préservé, la gestion des ressources est assurée durablement et l'économie verte est promue

Source: Plan National de Développement Economique et Social (PNDES) 2016-2020 pp.42-43

8.5 Cadre démographique pour le Burkina Faso

(1) Tendence démographique passée au Burkina Faso

Selon le recensement de la population 2006, la population du Burkina Faso au plan national était de 14.017.262 habitants. La population totale du Burkina Faso a connu une croissance rapide au cours des dernières décennies, ce qui entraîne le doublement de sa population en seulement 21 ans entre 1985 et 2006. Le taux de croissance annuel de la population a également augmenté, passant de 2,38% entre 1985 et 1996 à plus de 3% entre 1996 et 2006.

Tableau 8.5.1 Démographie du Burkina Faso de par le passé par région (1985, 1996 et 2006)

Région	Démographie			Démographie accrue		Taux de croissance annuelle	
	1985	1996	2006	1985-1996	1996-2006	1985-1996	1996-2006
Boucle du Mouhoun	911 736	1 174 456	1 442 749	262 720	268 293	2,33%	2,08%
Cascades	257 553	334 303	531 808	76 750	197 505	2,40%	4,75%
Centre	633 965	941 894	1 727 390	307 929	785 496	3,66%	6,25%
Centre-Est	661 182	853 099	1 132 016	191 917	278 917	2,34%	2,87%
Centre-Nord	729 189	928 321	1 202 025	199 132	273 704	2,22%	2,62%
Centre-Ouest	787 644	943 538	1 186 566	155 894	243 028	1,66%	2,32%
Centre-Sud	444 011	530 696	641 443	86 685	110 747	1,63%	1,91%
Est	621 786	853 706	1 212 284	231 920	358 578	2,92%	3,57%
Hauts-Bassins	744 003	1 031 377	1 469 604	287 374	438 227	3,01%	3,60%
Nord	760 408	955 420	1 185 796	195 012	230 376	2,10%	2,18%
Plateau-Central	446 994	572 154	696 372	125 160	124 218	2,27%	1,98%
Sahel	521 911	708 332	968 442	186 421	260 110	2,82%	3,18%
Sud-Ouest	444 323	485 313	620 767	40 990	135 454	0,81%	2,49%
Total	7 964 705	10 312 609	14 017 262	2 347 904	3 704 653	2,38%	3,12%

Source: INSD, 2009, Analyse des résultats définitifs du RGPH 2006 Thème 2: Etat et Structure de la Population



Source: http://www.d-maps.com/carte.php?num_car=34386&lang=en

Figure 8.5.1 Régions du Burkina Faso

Parmi les 13 régions, la Région du Centre, où se trouve la capitale Ouagadougou a augmenté sa population de 0,8 millions, ce qui s'est fait à une grande vitesse avec un taux de croissance annuel de la population de plus de 6% pendant la décennie 1996-2006. La deuxième région la plus peuplée est la région des Hauts-Bassins où est située la deuxième plus grande ville du Burkina Faso, Bobo-Dioulasso, a également augmenté sa population de plus de 0,4 million entre 1996 et 2006 avec un taux de croissance annuel de 3,60%. La Région de l'Est qui fait frontière avec le Bénin, le Niger et le Togo suit avec un taux de croissance annuel de 3,57%. La Régions des Cascades, qui est situé à la frontière avec la Côte d'Ivoire a également augmenté sa population avec un taux annuel de croissance démographique de 4,75%.

D'autre part, bien que la population au Burkina Faso ait augmenté de plus de 3% par an, le taux de croissance annuel de la population du Centre-Sud et la région du Plateau central entre 1996 et 2006 était inférieur à 2,0%. Il est probable que les gens aient migré vers la région voisine du Centre.

(2) Projection démographique fournie par l'INSD

L'Institut national de la statistique et de la démographie du Burkina Faso (INSD) a fait une projection démographique à venir du Burkina Faso par région d'ici à 2020 comme indiqué dans Tableau 8.5.2.

La démographie projetée par l'INSD montre que le taux de croissance annuel de la population diminue entre 2006 et 2010 et augmente à nouveau de 2010 à 2015.

Tableau 8.5.2 Projection démographique du Burkina Faso par l'INSD (2010, 2015 et 2020)

Région		1996 (Recensement)	2006 (Recensement)	2010 (Projection)	2015 (Projection)	2020 (Projection)
Boucle du Mouhoun	Population	1 174 456	1 442 749	1 586 748	1 821 059	2 086 333
	Taux de croissance annuelle		2,08%	2,41%	2,79%	2,76%
Cascades	Population	334 303	531 808	613 229	739 497	880 686
	Taux de croissance annuelle		4,75%	3,63%	3,82%	3,56%
Centre	Population	941 894	1 727 390	2 043 943	2 532 311	3 080 375
	Taux de croissance annuelle		6,25%	4,30%	4,38%	4,00%
Centre-Est	Population	853 099	1 132 016	1 262 783	1 470 903	1 704 810
	Taux de croissance annuelle		2,87%	2,77%	3,10%	3,00%
Centre-Nord	Population	928 321	1 202 025	1 334 860	1 547 565	1 787 082
	Taux de croissance annuelle		2,62%	2,66%	3,00%	2,92%
Centre-Ouest	Population	943 538	1 186 566	1 369 233	1 510 975	1 737 197
	Taux de croissance annuelle		2,32%	3,64%	1,99%	2,83%
Centre-Sud	Population	530 696	641 443	703 358	804 709	919 681
	Taux de croissance annuelle		1,91%	2,33%	2,73%	2,71%
Est	Population	853 706	1 212 284	1 369 233	1 615 740	1 891 813
	Taux de croissance annuelle		3,57%	3,09%	3,37%	3,21%
Hauts-Bassins	Population	1 031 377	1 469 604	1 660 910	1 961 204	2 297 496
	Taux de croissance annuelle		3,60%	3,11%	3,38%	3,22%
Nord	Population	955 420	1 185 796	1 306 619	1 502 527	1 724 065
	Taux de croissance annuelle		2,18%	2,46%	2,83%	2,79%
Plateau-Central	Population	572 154	696 372	764 574	875 910	1 002 106
	Taux de croissance annuelle		1,98%	2,36%	2,76%	2,73%
Sahel	Population	708 332	968 442	1 086 250	1 272 545	1 481 543
	Taux de croissance annuelle		3,18%	2,91%	3,22%	3,09%
Sud-Ouest	Population	485 313	620 767	687 826	795 549	916 994
	Taux de croissance annuelle		2,49%	2,60%	2,95%	2,88%
Burkina Faso	Population	10 312 609	14 017 262	15 789 566	18 450 494	21 510 181
	Taux de croissance annuelle		3,12%	3,02%	3,16%	3,12%

Source: INSD, 2009, Projections Démographiques de 2007 à 2020 par Régions et Provinces

(3) Scenarios pour le Développement du Burkina Faso

Selon le scénario choisi (développement de corridors axé sur le marché sous-régional) pour le développement du corridor sous régional, deux modèles de population future par région sont proposés pour le Burkina Faso.

Le premier modèle de la répartition de la population est un modèle qui favorise le développement décentralisé, selon la politique de décentralisation du Burkina Faso.

L'autre modèle de répartition de la population suppose que la concentration de la population aurait lieu dans les grandes villes le long des principaux corridors.

Sur la base de ces deux modèles alternatifs, deux cadres de la population pour le Burkina Faso par région sont préparés comme indiqué dans le Tableau 8.5.3.

Tableau 8.5.3 Démographie future du Burkina Faso par Région sur la base de deux modèles

Unité: mille

Modèles de répartition de la Population		Modèle 1: Développement décentralisé			Modèle 2: Concentration dans les grands centres urbains		
		Région	2015	2025	2040	2015	2025
Boucle du Mouhoun	Population	1 855	2 550	3 855	1 848	2 493	3 563
	Taux de croissance annuelle		3,25%	2,54%		3,02%	2,08%
Cascades	Population	769	1 078	1 617	767	1 065	1 622
	Taux de croissance annuelle		3,27%	2,45%		3,18%	2,65%
Centre	Population	2 706	4 066	6 774	2 739	4 288	7 392
	Taux de croissance annuelle		3,92%	3,21%		4,36%	3,34%
Centre-Est	Population	1 507	2 081	3 111	1 501	2 049	3 102
	Taux de croissance annuelle		3,24%	2,43%		3,13%	2,62%
Centre-Nord	Population	1 580	2 167	3 220	1 572	2 109	2 981
	Taux de croissance annuelle		3,18%	2,40%		2,92%	2,02%
Centre-Ouest	Population	1 530	2 044	2 954	1 511	1 933	2 735
	Taux de croissance annuelle		2,92%	2,24%		2,49%	2,24%
Centre-Sud	Population	812	1 080	1 552	802	1 017	1 357
	Taux de croissance annuelle		2,90%	2,19%		2,38%	1,70%
Est	Population	1 674	2 381	3 664	1 681	2 414	3 658
	Taux de croissance annuelle		3,51%	2,59%		3,58%	2,40%
Hauts-Bassins	Population	2 037	2 919	4 638	2 062	3 083	5 147
	Taux de croissance annuelle		3,60%	2,88%		4,06%	3,17%
Nord	Population	1 527	2 077	3 069	1 517	2 016	2 980
	Taux de croissance annuelle		3,13%	2,36%		2,90%	2,48%
Plateau-Central	Population	891	1 221	1 838	887	1 190	1 690
	Taux de croissance annuelle		3,22%	2,51%		2,97%	2,05%
Sahel	Population	1 313	1 854	2 838	1 317	1 876	2 976
	Taux de croissance annuelle		3,46%	2,56%		3,57%	2,88%
Sud-Ouest	Population	799	1 030	1 428	796	1 015	1 356
	Taux de croissance annuelle		2,53%	2,01%		2,39%	1,71%
Burkina Faso	Population	19 000	26 548	40 560	19 000	26 548	40 560
	Taux de croissance annuelle		3,34%	2,60%		3,34%	2,60%

Source: Equipe d'Etude de la JICA

(4) Cadre démographique du Burkina Faso

Le scénario retenu pour le cadre démographique du Burkina Faso est indiqué dans le tableau ci-dessous.

Tableau 8.5.4 Cadre démographique du Burkina Faso par Région

Unité: mille

Région		2006	2015	2020	2025	2030	2035	2040
Boucle du Mouhoun	Population	1 443	1 855	2 173	2 550	2 962	3 401	3 855
	Taux de croissance annuelle		2,83%	3,21%	3,25%	3,04%	2,80%	2,54%
Cascades	Population	532	769	918	1 078	1 251	1 433	1 617
	Taux de croissance annuelle		4,18%	3,62%	3,27%	3,02%	2,75%	2,45%
Centre	Population	1 727	2 706	3 354	4 066	4 878	5 786	6 774
	Taux de croissance annuelle		5,11%	4,39%	3,92%	3,71%	3,47%	3,21%
Centre-Est	Population	1 132	1 507	1 774	2 081	2 412	2 759	3 111
	Taux de croissance annuelle		3,23%	3,32%	3,24%	3,00%	2,73%	2,43%
Centre-Nord	Population	1 202	1 580	1 853	2 167	2 506	2 861	3 220
	Taux de croissance annuelle		3,08%	3,23%	3,18%	2,95%	2,69%	2,40%
Centre-Ouest	Population	1 187	1 530	1 770	2 044	2 338	2 644	2 954
	Taux de croissance annuelle		2,86%	2,96%	2,92%	2,72%	2,49%	2,24%
Centre-Sud	Population	641	812	936	1 080	1 234	1 393	1 552
	Taux de croissance annuelle		2,65%	2,89%	2,90%	2,69%	2,46%	2,19%
Est	Population	1 212	1 674	2 004	2 381	2 792	3 224	3 664
	Taux de croissance annuelle		3,65%	3,66%	3,51%	3,23%	2,92%	2,59%
Hauts-Bassins	Population	1 470	2 037	2 446	2 919	3 447	4 024	4 638
	Taux de croissance annuelle		3,70%	3,73%	3,60%	3,38%	3,15%	2,88%
Nord	Population	1 186	1 527	1 781	2 077	2 396	2 730	3 069
	Taux de croissance annuelle		2,85%	3,12%	3,13%	2,90%	2,64%	2,36%
Plateau-Central	Population	696	891	1 042	1 221	1 416	1 624	1 838
	Taux de croissance annuelle		2,78%	3,17%	3,22%	3,01%	2,77%	2,51%
Sahel	Population	968	1 313	1 564	1 854	2 169	2 501	2 838
	Taux de croissance annuelle		3,44%	3,56%	3,46%	3,19%	2,89%	2,56%
Sud-Ouest	Population	621	799	910	1 030	1 159	1 293	1 428
	Taux de croissance annuelle		2,84%	2,63%	2,53%	2,38%	2,21%	2,01%
Burkina Faso	Population	14 016	19 000	22 524	26 548	30 960	35 672	40 560
	Taux de croissance annuelle		3,44%	3,46%	3,34%	3,12%	2,87%	2,60%

Source: Equipe d'Etude de la JICA

Chapitre 9 Plan pour le développement des corridors du Burkina Faso

9.1 Analyse FFOM sur le Burkina Faso en rapport avec le développement des corridors

Une analyse FFOM (Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces) a été conduite sur le Burkina Faso, en rapport avec le développement du corridor, dont une description est donnée dans le tableau ci-dessous. Les résultats de l'analyse FFOM sur les quatre pays du projet CACAO sont présentés dans le chapitre 3.

Tableau 9.1.1 Analyse FFOM sur le Burkina Faso

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Il est voisin aux principaux pays moteurs de la communauté économique de l'Afrique de l'ouest (la Côte d'Ivoire, le Ghana) • Il dispose de plusieurs corridors donnant accès à la mer. Quatre voies d'accès aux ports d'Abidjan, de Tema, de Lomé et de Cotonou sont disponibles, à partir soit de Ouagadougou ou de Bobo-Dioulasso. Ces corridors ont des relations concurrentielles réciproques. • Un chemin de fer est fonctionnel le long d'un des quatre corridors à savoir celui qui relie Abidjan à Ouagadougou. • En termes d'industrie, il existe des produits qui peuvent être exportés, entre autres le coton, l'or, le sésame. • Il existe des potentiels de développement au niveau international des mines. • Le pays se situe au cœur de la région sahélienne, constituant un nœud de communication. 	<ul style="list-style-type: none"> • C'est un pays continental enclavé qui se voit contraint de dépendre entièrement des pays côtiers pour le commerce extérieur (harcèlements, commissions, infrastructures de mauvaise qualité...) • En ce qui concerne le chemin de fer reliant le Burkina Faso aux pays côtiers, seule la ligne Bobo-Dioulasso – Ouagadougou est fonctionnelle actuellement, et par conséquent aucune concurrence ne peut s'établir. • En termes d'industrie, les produits potentiels d'exportation visant les marchés des pays voisins ne sont pas encore développés. Le marketing sur les marchés des pays voisins présentent des faiblesses. • Les prix des produits et des services sont élevés en raison de la situation géographique du pays, la distance à partir des ports étant de 1.000 à 1.200 km. On constate également que l'industrie de transformation des produits agricoles et des ressources minières n'est pas développée, dû au bas niveau d'aménagement des infrastructures d'alimentation électrique. • Bien qu'il existe des ressources minières qui figurent parmi les plus importantes au monde en termes d'ampleur et de qualité, leurs potentiels sont difficilement exploitables. Ceci est dû toujours à la situation géographique du pays et aux prix élevés, comme indiqués plus haut. • Les fluctuations périodiques des prix, entre autres des ressources minières et des produits agricoles, ont des influences sur l'économie nationale, mais peut aussi avoir des impacts négatifs sur l'exploitation future des ressources minières potentielles. • L'agriculture, principalement pluviale, est exposée au risque lié à la variation climatique : il y a des années où la récolte est très mauvaise. • Les intrants agricoles tels que les semences améliorées, les engrais etc., ne sont pas suffisamment généralisés, ce qui se traduit par une production agricole instable.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Du côté sud se trouvent la Côte d'Ivoire et le Ghana ayant des perspectives de croissance. L'aménagement des infrastructures du corridor international facilitera l'accès aux marchés de la sous-région. • Le Burkina-Faso partage sa frontière avec les immenses pays continentaux, à savoir le Mali à l'ouest et le Niger à l'est, d'où la chance de faire transiter des marchandises. • Une fois que l'économie mondiale, la situation du marché dans le secteur minier etc., montreront des signes de redressement, des investissements seront faits de manière active dans le développement des ressources minières et dans l'aménagement du système de transport y afférent. 	<ul style="list-style-type: none"> • Il est possible que la superficie des terrains utilisables pour l'agriculture pluviale se réduise dans la zone septentrionale à cause du réchauffement de la planète et de la désertification. • Il est possible que les terrains de pâturage se réduisent dû au réchauffement de la planète et à la désertification, entraînant des déplacements des bases de l'élevage vers d'autres pays. • Les catégories professionnelles des migrants pourront se diversifier. Jusqu'à présent, la plupart travaille dans le secteur agricole mais il est possible, à la suite de la croissance économique des pays côtiers tels que la Côte d'Ivoire et le Sénégal, que d'autres nouveaux acteurs exercent des professions intellectuelles. • La démocratie est en train de se stabiliser malgré les crises

<ul style="list-style-type: none"> • La promotion de la concurrence entre les intervenants dans le transbordement des marchandises aux ports d'Abidjan, de Tema, de Lomé et de Cotonou pourra avoir des impacts positifs contribuant à améliorer l'efficacité du traitement des conteneurs portuaires, et à baisser les frais de manutention. • En plus de la concurrence entre les différents ports mentionnée ci-dessus, avec le renforcement de la concurrence entre les corridors (en termes d'aménagement des infrastructures, de réduction du harcèlement, et de rationalisation des formalités frontalières), les prix de divers produits sur le marché du Burkina Faso pourront baisser en dépit de sa situation géographique enclavée. • L'extension des terrains agricoles sera possible par une utilisation efficace des eaux de surfaces et des eaux souterraines. 	<p>politiques consécutives qu'a connues le pays. Toutefois le risque de reprise d'un conflit demeure, ce qui constitue un frein aux investissements étrangers.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il y a un risque que le Burkina Faso soit visé à plusieurs reprises par les groupes terroristes qui ont leurs bases à l'intérieur de l'Afrique de l'Ouest. Ceci pourrait constituer un frein aux investissements étrangers. • Au cas où les investissements étrangers stagneraient ou les activités économiques ralentiraient à cause des différentes raisons susmentionnées, le développement des infrastructures du corridor devant relier le Burkina Faso aux ports des pays côtiers risque de perdre son élan. • Il est possible que le risque de conflit entre les usagers de l'eau augmente à la suite de l'accroissement de la demande en eau.
---	--

Source : Équipe d'Étude de la JICA

9.2 Objectifs de développement des corridors au Burkina Faso

Le Burkina Faso devra promouvoir le développement des corridors nord-sud. Les objectifs du développement des corridors nord-sud sont définis comme suit :

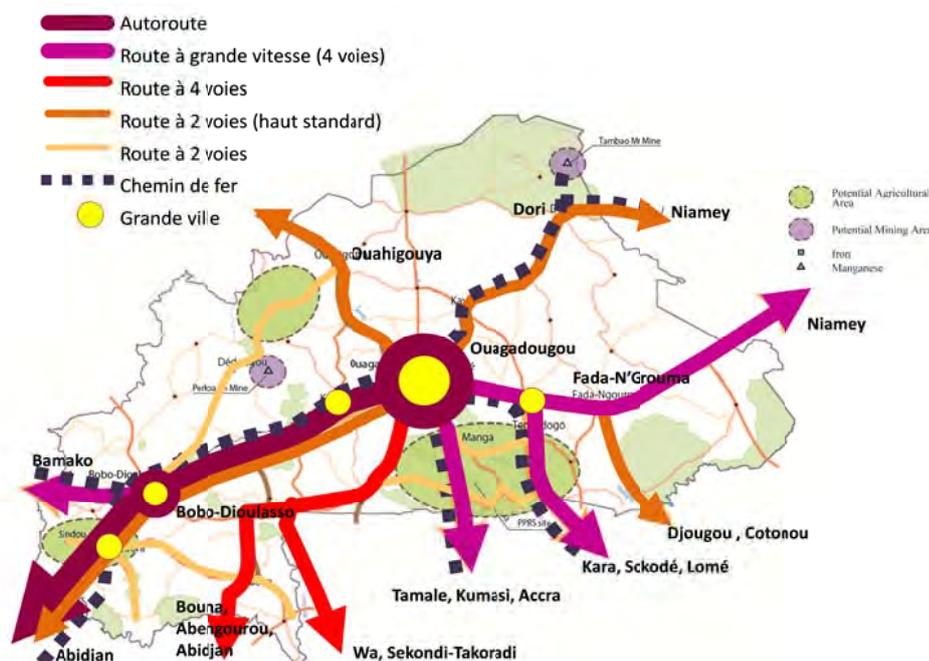
- Promouvoir le développement des secteurs économiques par l'amélioration et la mise à niveau de la fonction des corridors de transport nord-sud, tout en attirant les investissements étrangers et nationaux dans les secteurs économiques
- Pourvoir les infrastructures du corridor afin d'élargir les régions pouvant accueillir le développement agricole dans les zones rurales et le développement d'industries manufacturières dans les villes régionales
- Doter les potentiels sites miniers d'infrastructures de corridors dans le but de booster le développement des ressources minières au Burkina Faso
- Contribuer au développement d'un espace plus large en tirant profit du développement du corridor nord-sud à l'intérieur du pays

9.3 Objectifs à très long terme des corridors au Burkina Faso

Sur la base des discussions qui ont eu lieu lors des réunions avec les parties prenantes du Burkina Faso, un scénario de développement du corridor pour le très long terme (au delà de 2040) a été élaboré. Le modèle à très long terme du développement du corridor au Burkina Faso vise à atteindre les objectifs suivants:

- Intégration physique et économique avec les pays voisins du Burkina Faso, y compris le Mali et le Niger
- Développement de divers secteurs économiques ciblant à la fois les marchés d'outre-mer et les marchés sous-régionaux
- Grand développement dans le pays pour améliorer le niveau de vie des populations dans diverses régions du pays
- Assurer un corridor de transport à grande vitesse afin d'attirer les investissements dans les secteurs économiques

Les infrastructures de transport de corridor à développer à très long terme sont illustrées dans la figure ci-dessous.



Source : Équipe d'Étude de la JICA

Figure 9.3.1 Modèle de développement du corridor à très long terme du Burkina Faso

9.4 Modèles de développement des corridors au Burkina Faso

Sur la base du modèle de développement de corridors sur le très long terme, des modèles alternatifs connexes ont été élaborés en définissant les priorités à réaliser pour l'année cible 2040.

9.4.1 Modèles de développement des corridors au Burkina Faso à l'horizon 2040

(1) Facteurs pour différencier les modèles du développement des Corridors

En ce qui concerne le Burkina Faso, les trois types de facteurs suivants sont identifiés pour différencier les modèles de développement des corridors :

1) Types de secteurs économiques à promouvoir

- Les activités de production et de vente des industries orientées vers les exportations à destination des pays d'outre-mer.
- Les activités de production et de vente des industries orientées vers les grandes villes des pays limitrophes
- Les secteurs économiques de Ouagadougou (secteurs des services avancés pour les marchés nationaux et le secteur manufacturier ciblant les marchés sous-régionaux, ainsi que le marché national)
- Secteur minier et secteur de la production des cultures agricoles de rente ciblant les marchés d'outre-mer

2) Aménagement des infrastructures de corridors de transport

- Les infrastructures des corridors de transport pouvant faciliter les exportations vers les pays d'outre-mer.
 - celles des corridors de transport reliant le port d'Abidjan et celui de Lomé sont plus prioritaires.
- Les infrastructures des corridors de transport à aménager destinées au transport vers les grandes villes des pays limitrophes.

- Il est nécessaire d'aménager les différents corridors de transport afin de pouvoir transporter les produits depuis Ouagadougou et d'autres villes du Burkina Faso vers les marchés des pays limitrophes, à savoir la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo et le Bénin.
- Développement d'infrastructures urbaines pouvant soutenir les secteurs économiques à Ouagadougou

3) Développement du secteur économique en tirant profit des infrastructures de corridors existantes

- Dans la partie sud du Burkina Faso, les corridors est-ouest reliant les corridors primaires aux ports maritimes devraient être développés
- Il faudrait développer non seulement les corridors de transport reliant les pays voisins, mais également les corridors de transport reliant le sud pour permettre l'accès aux zones potentielles des secteurs économiques dans le sud.

(2) Trois modèles alternatifs de développement des corridors basés sur différents types de secteurs économiques à développer en priorité

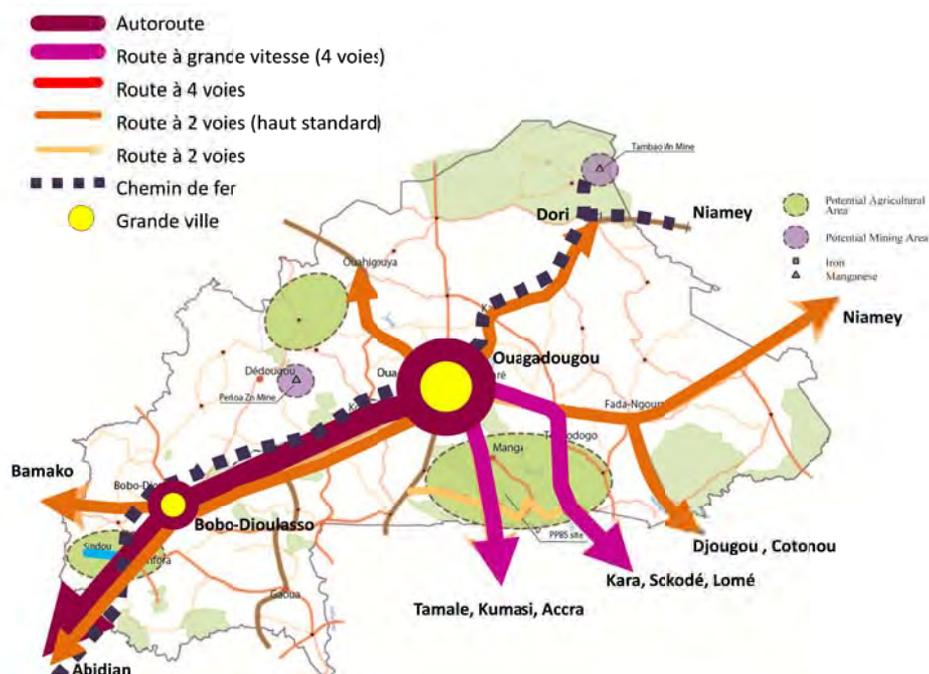
Les trois modèles alternatifs de développement suivants sont formulés en combinant les différents secteurs économiques à promouvoir en priorité à l'horizon 2040 :

- C-BF-1 : Promotion des secteurs économiques ciblant les marchés d'outre-mer, ainsi que les secteurs économiques de Ouagadougou
- C-BF-2 : Promotion des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux des grandes villes des pays voisins, ainsi que les secteurs économiques de Ouagadougou
- C-BF-3 : Promotion des secteurs économiques ciblant à la fois les marchés d'outre-mer et les marchés sous-régionaux des grandes villes des pays voisins

1) Modèle de développement des corridors C-BF-1 du Burkina Faso : Promotion des secteurs économiques ciblant les marchés d'outre-mer, ainsi que les secteurs économiques de Ouagadougou

Le modèle de développement des corridors C-BF-1 présente les caractéristiques suivantes relativement au développement des infrastructures de corridors et des secteurs économiques :

- Promotion du développement des secteurs économiques orientés vers les marchés d'outre-mer (y compris le secteur minier conventionnel et la production de cultures agricoles de rente), plutôt que celui des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux.
- Promotion du développement des secteurs économiques dans le Grand Ouagadougou, en particulier dans les secteurs manufacturiers ciblant le marché national.
- Renforcement de la mise à niveau des corridors de transport reliant les ports maritimes pour les importations et les exportations vers les marchés d'outre-mer.



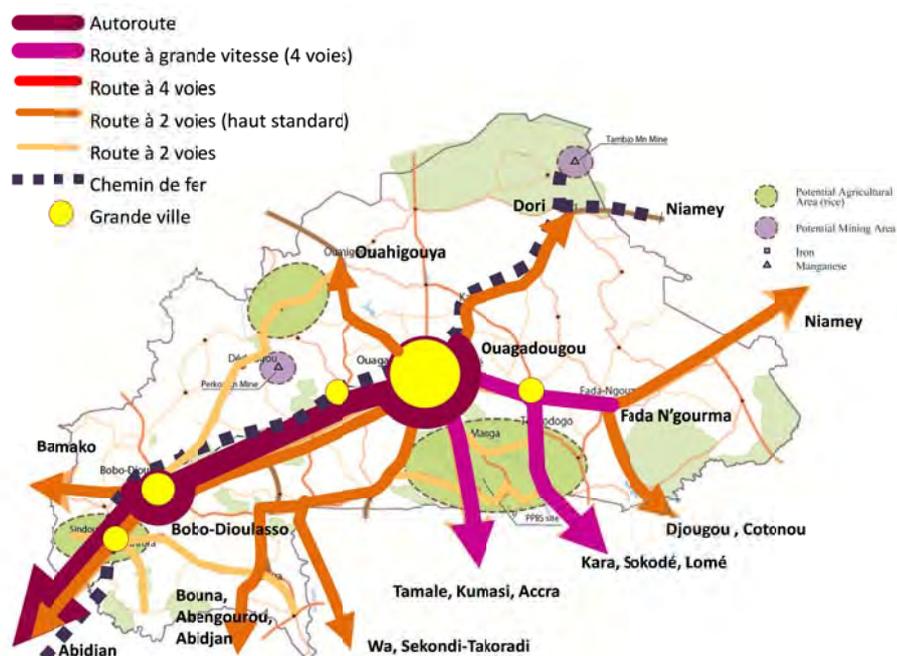
Source : Equipe d'Étude de la JICA

Figure 9.4.1 Modèle de développement des corridors C-BF-1 du Burkina Faso en 2040

2) Modèle de développement des corridors C-BF-2 du Burkina Faso : Promotion des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux des grandes villes des pays voisins, ainsi que les secteurs économiques de Ouagadougou

Le modèle de développement des corridors C-BF-2 présente les caractéristiques suivantes dans le cadre du développement des infrastructures de corridors et des secteurs économiques :

- Promotion du développement des secteurs économiques ciblant les marchés des grandes villes des pays voisins.
- Promotion du développement des secteurs économiques dans le Grand Ouagadougou, en particulier les secteurs manufacturiers ciblant non seulement les marchés nationaux mais aussi les marchés sous-régionaux.
- Nécessité du développement de **divers corridors de transport** pour promouvoir la production et la vente tout en ciblant les marchés de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Togo et du Bénin.
- De plus, le développement des **corridors de transport est-ouest** reliant les corridors primaires pour permettre l'accès aux zones potentielles agricoles devrait être envisagé.
- Développement d'une forte liaison entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso pour attirer les investissements dans les secteurs économiques des zones du sud-est de Bobo-Dioulasso, y compris Bobo-Dioulasso.
- Développement du transport multimodal (combinant le transport ferroviaire et le transport par camion) sur la base du chemin de fer Abidjan-Ouagadougou existant (Sitarail) pour relier non seulement les vastes zones du Burkina Faso, mais aussi le Mali et le Niger aux ports maritimes et aux grandes villes le long du corridor côtier.



Source : Équipe d'Étude de la JICA

Figure 9.4.2 Modèle de développement des corridors C-BF-2 du Burkina Faso en 2040

3) Modèle de développement des corridors C-BF-3 du Burkina Faso : Promotion des secteurs économiques ciblant à la fois les marchés d'outre-mer et les marchés sous-régionaux des grandes villes des pays voisins (les marchés de la sous-région)

Le modèle de développement des corridors C-BF-3 présente les caractéristiques suivantes au niveau du développement des infrastructures de corridors et des secteurs économiques :

- Promotion du développement des secteurs économiques ciblant les marchés des grandes villes des pays voisins.
- Promotion du développement des secteurs économiques ciblant les marchés d'outre-mer (y compris le secteur minier conventionnel et la production de cultures agricoles de rente).
- Nécessité du développement de **divers corridors de transport** pour promouvoir la production et la vente ciblant les marchés de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Togo et du Bénin.
- Développement de divers corridors de transport reliant les pays limitrophes plutôt que l'unique développement de corridors primaires reliés aux principaux ports maritimes.
- De plus, le développement des **corridors de transport est-ouest** reliant les principaux corridors aux principaux ports maritimes et aux grandes villes le long du corridor côtier pour permettre l'accès aux zones potentielles agricoles devrait être envisagé.

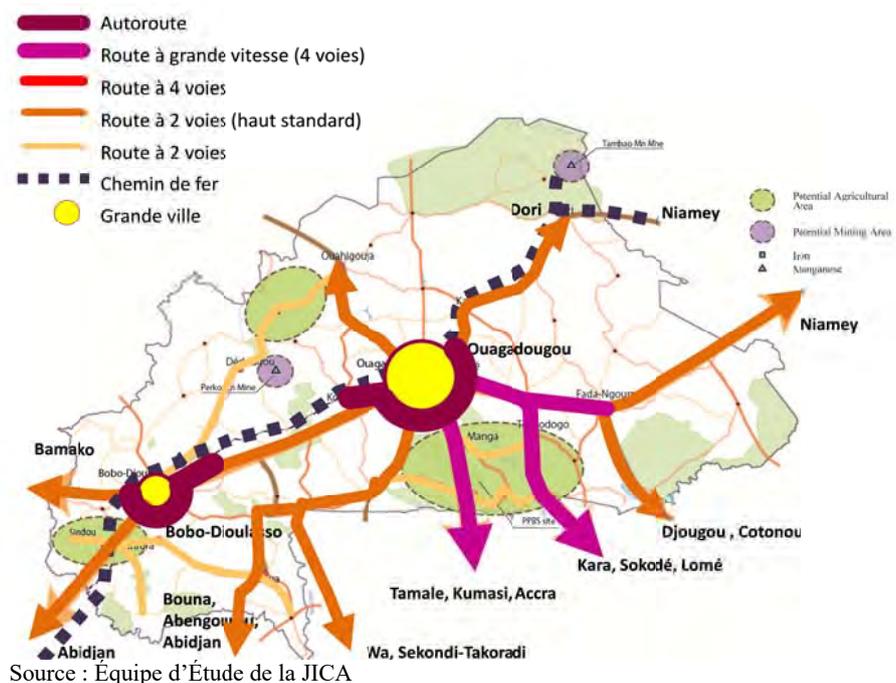


Figure 9.4.3 Modèle de développement des corridors C-BF-3 du Burkina Faso en 2040

9.4.2 Comparaison des modèles alternatifs pour le développement des corridors au Burkina Faso

Les trois modèles alternatifs de développement (C-BF-1, C-BF-2, C-BF-3) formulés dans la section précédente sont comparés sur la base des perspectives suivantes :

- Caractéristiques du développement territorial
- Effets sur le développement rural
- Performance en termes de coût de développement des infrastructures de corridors pour promouvoir le développement des secteurs économiques

(1) Modèle de développement des corridors C-BF-1

1) Caractéristiques du développement territorial

- Forte connexion à travers les autoroutes entre Ouagadougou et la Côte d'Ivoire via Bobo-Dioulasso
- Forte connexion au moyen des axes routiers améliorés entre Ouagadougou et le Togo
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et le Ghana
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et le Bénin
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et Dori
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et la partie nord-est
- Route circulaire complète pour Ouagadougou
- Route circulaire complète pour Bobo-Dioulasso

2) Effets sur le développement rural

- Le développement de pistes rurales n'est pas avancé, d'autant plus que seuls les axes routiers sont améliorés.
- Il est difficile de promouvoir le développement rural en raison du manque de pistes rurales.

3) Performance en termes de coût de développement des infrastructures de corridors pour promouvoir le développement des secteurs économiques

- La performance en termes de coût reste faible pour réactiver le développement du secteur économique et générer un volume de trafic plus important pour les infrastructures de corridors de transport.

(2) Modèle de développement des corridors C-BF-2

1) Caractéristiques du développement territorial

- Forte connexion par l'autoroute entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso
- Forte connexion au moyen des axes routiers améliorés entre Ouagadougou et le Togo
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et le Ghana
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et le Bénin
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et Dori
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et la partie nord-est
- Route circulaire complète pour Ouagadougou
- Route circulaire complète pour Bobo-Dioulasso

2) Effets sur le développement rural

- Dans les zones sud et ouest du pays, le développement des pistes rurales pourrait être plus intensif que celui du scénario C-BF-1.
- Il est possible de promouvoir le développement rural grâce au développement des pistes rurales dans le sud et l'ouest du pays.

3) Performance en termes de coût de développement des infrastructures de corridors pour promouvoir le développement des secteurs économiques

- Les coûts sont meilleurs que ceux du scénario C-BF-1 pour impulser le développement du secteur économique capable de générer un volume de trafic plus important pour les infrastructures de corridors de transport.
- Les coûts à long terme sont meilleurs que ceux du scénario C-BF-3, car le scénario C-BF-3 nécessite non seulement la construction de l'autoroute entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, mais aussi la réalisation d'une route à quatre voies entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso d'ici 2040.

(3) Modèle de développement des corridors C-BF-3

1) Caractéristiques du développement territorial

- Forte connexion au moyen des axes routiers améliorés entre Ouagadougou et la Côte d'Ivoire via Bobo-Dioulasso
- Forte connexion au moyen des axes routiers améliorés entre Ouagadougou et le Togo
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et le Ghana
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et le Bénin
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et Dori
- Bonne connexion au moyen des axes routiers entre Ouagadougou et la partie nord-est
- Route circulaire partielle pour Ouagadougou
- Route circulaire partielle pour Bobo-Dioulasso

2) Effets sur le développement rural

- Dans les zones sud et ouest du pays, le développement des pistes rurales pourrait être plus

intensif que celui du Scénario C-BF-1.

- Il est possible de promouvoir le développement rural grâce au développement des pistes rurales dans le sud et l'ouest du pays.
- 3) **Performance en termes de coût de développement des infrastructures de corridors pour promouvoir le développement des secteurs économiques**
- Les coûts sont meilleurs que ceux des scénarios C-BF-1 et C-BF-2. Le coût du développement du corridor primaire sera inférieur à ceux des scénarios C-BF-2 et C-BF-3 pouvant contribuer à réactiver le développement des secteurs économiques capables de générer un volume de trafic plus important pour les infrastructures de corridors de transport.
 - Cependant, le scénario C-BF-3 nécessite la construction d'une route deux fois quatre voies entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso d'ici 2040, en plus de la future construction d'une nouvelle autoroute entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso sur le long terme.
 - Par conséquent, le choix du scénario C-BF-3 pour atteindre l'Objectif à long terme serait plus coûteux par rapport aux scénarios C-BF-1 et C-BF-2 étant donné que la connexion entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso est soutenue aussi bien par l'autoroute que la route deux fois quatre voies du scénario C-BF-3.

9.5 Modèle sélectionné pour le développement des corridors du Burkina Faso (Modèle de développement des corridors C-BF-2)

À la suite du scénario de croissance sous-régional retenu pour le développement des corridors (scénario de croissance 1) et suite à l'évaluation des modèles de développement des corridors, le modèle de développement suivant "C-BF-2 : Promotion des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux des grandes villes des pays voisins, ainsi que les secteurs économiques de Ouagadougou" a été retenu pour le développement futur à très long terme du Burkina Faso.

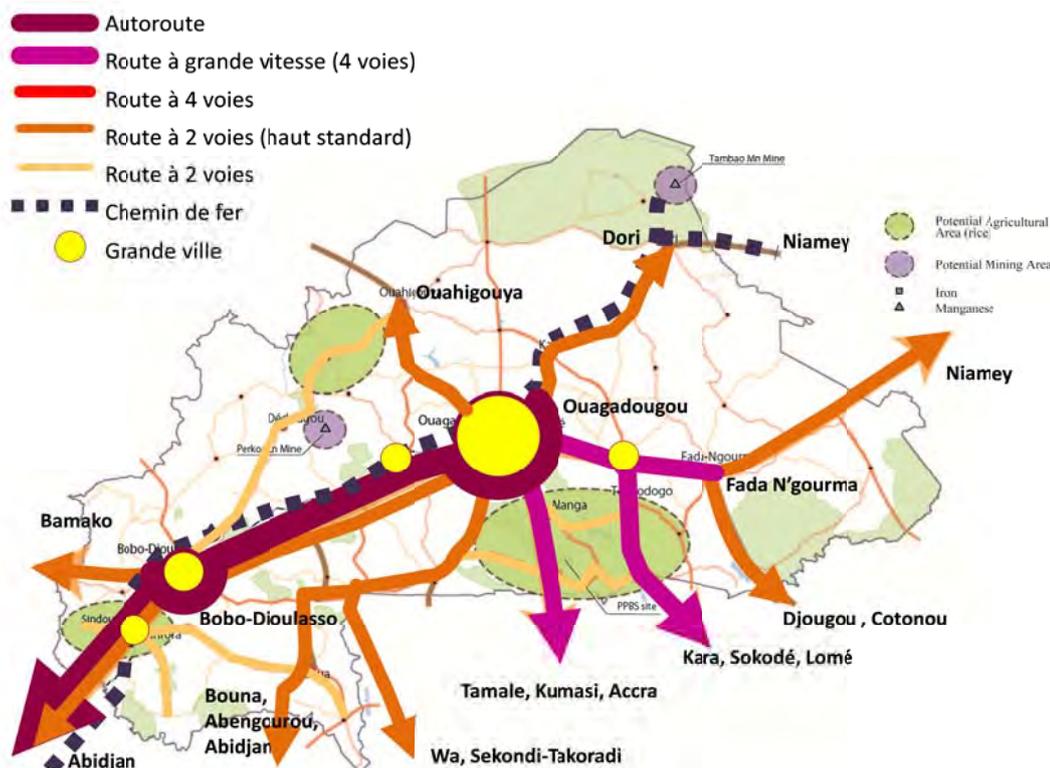


Figure 9.5.1 Modèle sélectionné pour le développement des corridors au Burkina Faso à l'horizon 2040

9.6 Plan de développement échelonné des corridors du Burkina Faso

Afin de réaliser le modèles de développement des corridors « C-BF-2 : Promotion de secteurs économiques visant les marchés sous-régionaux des grandes villes des pays voisins ainsi que les secteurs économiques à Ouagadougou » d'ici à 2040, il est nécessaire de mettre en œuvre les actions suivantes de manière échelonnée :

(1) Court terme (2018-2025)

Il est nécessaire de remplacer les vieux ponts routiers et d'améliorer les revêtements des chaussées détériorées afin de renforcer les routes des corridors primaires de transport.

Il est également nécessaire de remplacer les vieux ponts ferroviaires et d'améliorer les voies dégradées du chemin de fer existant reliant Abidjan et Ouagadougou afin de renforcer le corridor primaire de transport ferroviaire.

En tirant parti des corridors primaires de transport existants, qui sont relativement en bon état, il est essentiel qu'il y ait des voies d'accès aux zones agricoles potentielles à partir des corridors de transport. Dans le même temps, il est nécessaire de promouvoir l'investissement et le développement des installations d'irrigation dans les zones propices de Banfora.

En exploitant l'actuel réseau ferroviaire opérationnel jusqu'à Ouagadougou, il est essentiel de réhabiliter la voie existante entre Ouagadougou et Kaya et de construire une ligne de chemin de fer entre Kaya et Dori et ensuite jusqu'à Tambao afin d'activer les activités minières à Tambao.

Le chemin de fer existant entre Abidjan et Ouagadougou devrait être utilisé pour promouvoir le transport multimodal en construisant des ports secs multimodaux. Il est également nécessaire de construire des installations de chargement et de déchargement du bétail dans les gares afin de les exporter vivants vers la Côte d'Ivoire.

De plus, pour attirer des investissements dans les secteurs économiques du sud-est de Bobo-Dioulasso, il est essentiel de permettre aux voitures et aux camions de voyager à grande vitesse en construisant graduellement des autoroutes entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. Dans la première phase, les tronçons sud (entre N1 et N3) de la rocade extérieure du Grand Ouagadougou seront construits mais en plus, il faudra construire une autoroute entre Ouagadougou et Koudougou.

Il est essentiel de développer des produits agricoles de marque ciblant les marchés sous-régionaux.

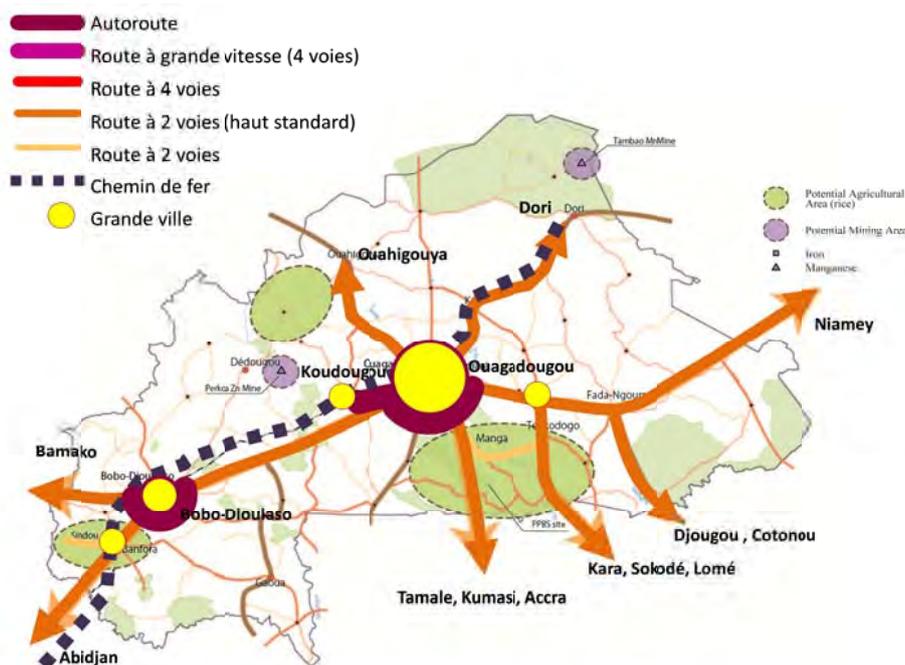


Figure 9.6.1 Développement des corridors à l'horizon 2025

(2) Moyen terme (2026-2033)

L'expansion de la production et de l'exportation de bétail est encouragée. La promotion de l'investissement et du développement est nécessaire pour l'industrie à Bobo-Dioulasso.

Il est nécessaire pour le Burkina Faso de développer des cultures spécialisées ciblant les consommateurs à revenu moyen des marchés sous-régionaux. Aussi, la promotion des investissements pour d'autres agropoles ainsi que le développement de produits agricoles de marque pour les marchés sous-régionaux sont-ils essentiels.

Afin d'attirer plus d'investissements dans les régions du sud-ouest, notamment Bobo-Dioulasso, l'on doit construire la section sud de la rocade extérieure de Bobo-Dioulasso, ainsi qu'une autoroute du côté Est de Bobo-Dioulasso, précisément entre Pâ et Bobo-Dioulasso.

Afin d'accélérer la liaison entre Ouagadougou et Lomé, il est nécessaire de convenir la route entre Ouagadougou et Koupéla en une route dualisée à 4 voies.

Il est indispensable d'élargir le port sec multimodal de Bobo-Dioulasso afin d'utiliser la ligne ferroviaire existante pour le raccorder au transport par camion. Aussi, est-il indispensable pour Bobo-Dioulasso de construire les sections sud de la rocade extérieure et de moderniser l'aéroport international de Bobo-Dioulasso pour y accueillir des vols sous-régionaux et nationaux plus fréquents.



Figure 9.6.2 Développement des corridors à l'horizon 2033

(3) Long terme (2034-2040)

Afin de renforcer le réseau routier du Grand Ouagadougou, il est nécessaire d'étendre la section est (entre N3 et N4) de la rocade extérieure.

Afin d'attirer plus d'investissements dans les régions du sud-est du Burkina Faso, il est essentiel de compléter l'autoroute entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso en construisant une autoroute entre Pâ et Bobo-Dioulasso.

Afin de mettre à niveau la route de Ouagadougou à Lomé, il est essentiel de convertir la route entre Koupéla et Cinkassé en une route dualisée à 4 voies.

La mise à niveau de la route entre Koupéla et Fada-Genourna en une route dualisée à 4 voies est importante pour accélérer les liaisons entre Ouagadougou et Niamey et entre Ouagadougou et Lomé. Une route de contournement de Fada-Ngrouma devrait également être construite.

La ligne ferroviaire de Lomé à Cinkassé sera prolongée et un port sec multimodal sera installé à Cinkassé. Dans le même temps, l'on aura des installations de chargement et de déchargement du bétail ainsi que des enclos à la gare de Cinkassé.

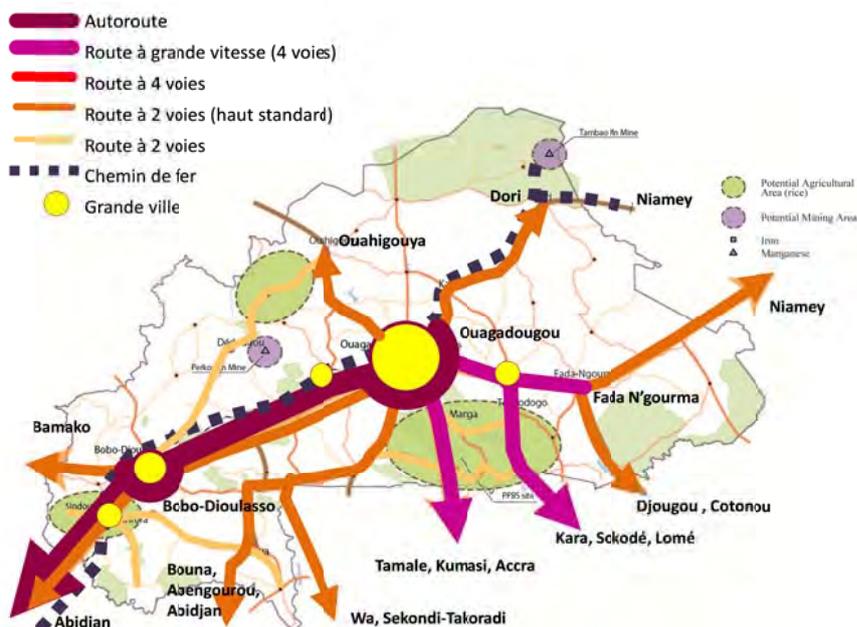


Figure 9.6.3 Développement des corridors à l'horizon 2040

9.7 Points clés du plan de développement des corridors au Burkina Faso

Situé entre 1 000 et 1 200 km de la côte, le Burkina Faso est le seul pays enclavé dans les quatre pays de la sous-région du CACAO et les coûts de transport élevés pèsent lourdement sur son économie. Alors que les ressources minérales et le coton sont exportés en dehors de la sous-région, les produits agricoles et d'élevage sont également exportés vers les pays voisins et bien connus des consommateurs des zones côtières. Cependant, leurs volumes de production et d'exportation ne sont pas assez importants pour moderniser l'infrastructure de transport des corridors Nord-Sud.

Compte tenu du potentiel de croissance important des marchés de consommation côtiers, il est possible que le Burkina Faso augmente sa production et l'exportation vers les marchés sous-régionaux côtiers.

Heureusement, les pays côtiers maintiennent les infrastructures de transport des corridors nord-sud (routières et ferroviaires) qui lient les zones côtières et intérieures, et chacun prévoit une modernisation desdites infrastructures (le CACAO soutient fortement cette politique) pour corriger la disparité entre les zones et développer les industries des zones intérieures. C'est un moment opportun pour le Burkina Faso, aussi, pour promouvoir les secteurs économiques ciblant les marchés côtiers et améliorer les corridors nord-sud avec les autres pays du CACAO.

Pour le déclenchement et la poursuite du développement des corridors, le Burkina Faso devrait se concentrer tout particulièrement sur la mise en œuvre des trois actions nécessaires (boutons) suivantes :

[Bouton A]: Le développement des secteurs économiques orientés vers les marchés des consommateurs côtiers de la sous-région devrait être encouragé à travers les efforts suivants:

- Amélioration des routes d'accès aux zones agricoles potentielles des corridors Nord-Sud vers les pays côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana et Togo) et expansion des systèmes d'irrigation dans les zones agricoles potentielles pour augmenter la production et l'exportation des produits existants (agriculture et élevage) orientés vers les marchés de consommation sous-régionaux
- Développement de nouveaux produits orientés vers les populations à revenu moyen des

marchés sous-régionaux (produits agricoles et d'élevage et produits transformés agricoles et d'élevage)

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts du transport de marchandises de longue distance pour le développement des secteurs économiques dans les régions intérieures en prenant les mesures suivantes:

- Développement des ports secs multimodaux à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso pour combiner le transport ferroviaire et le transport par camion afin d'étendre les zones de desserte ferroviaire et d'augmenter la demande de transport ferroviaire, ainsi que de réduire les coûts de transport

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée en développant un transport à grande vitesse pour attirer les investissements dans les secteurs économiques de l'intérieur comme suit:

- Développement progressif de l'autoroute de Ouagadougou à Bobo-Dioulasso pour renforcer la connectivité avec les marchés côtiers de la Côte d'Ivoire
- Développement progressif de routes à quatre voies haut-standard de Ouagadougou vers le Togo et le Ghana pour renforcer la connectivité avec les marchés côtiers à travers le Togo et le Ghana

9.8 Projets prioritaires et de hautement prioritaires

9.8.1 Projets prioritaires

Il y a un total de 71 projets retenus comme projets prioritaires pour le Burkina Faso, à mettre en œuvre d'ici à 2040.

Les projets prioritaires pour réaliser le scénario sélectionné par phases sont énumérés dans les Tableaux 9.8.1 à 9.8.3.

Ces projets prioritaires sont sélectionnés en utilisant les critères suivants:

- Les projets nécessaires à la mise en œuvre des dix stratégies principales
- Les projets qui pourraient initier et piloter le développement des corridors en fonction du scénario de croissance retenu
- Ces projets qui nécessitent une mise en œuvre proactive, en amont de la demande accrue d'infrastructures ou de production de secteurs économiques
- Les projets techniquement et institutionnellement applicables

En utilisant ces critères, les projets prioritaires sont sélectionnés non seulement à partir de projets nouvellement formulés par le projet du CACAO, mais aussi à partir de projets existants priorisés par les gouvernements des différents pays.

Tableau 9.8.1 Projets prioritaires à court terme pour le Burkina Faso (2018-2025)

Secteur	Projets prioritaires pour le Burkina Faso
Agriculture	Projet d'appui au marketing de Bagrépole
	Projet d'irrigation et de développement agro-alimentaire à Douna, à Karfiguéla et dans la Vallée du Kou
	Projet d'irrigation et de développement agro-alimentaire dans la Vallée du Sourou
	Projet d'irrigation et de développement agro-alimentaire dans la Vallée du Samendeni
	Projet de développement des produits agricoles labellisés et du marketing Phase 1
	Projet de développement de systèmes d'irrigation dans les zones humides
Élevage	Projet d'amélioration des services de base pour bovins et petits ruminants
	Projet de développement des techniques de production de cultures fourragères et des méthodes d'alimentation
	Projet de développement de la chaîne de valeur pour les produits animaux
Mines	Essor de l'exploitation de la mine de manganèse de Tambao par la réhabilitation et la construction du chemin de fer entre Tambao et Ouagadougou en passant par Dori et Kaya

Secteur	Projets prioritaires pour le Burkina Faso
Industrie	<p>Projet de développement intégré des zones industrielles de Gounghin et de Kossodo à Ouagadougou</p> <ul style="list-style-type: none"> • Extension de la zone industrielle de Kossodo • Relocalisation des industries de la zone industrielle de Gounghin du centre de Ouagadougou à la zone industrielle de Kossodo • Réhabilitation de la zone industrielle de Gounghin
TIC	<p>Projet de développement des ressources humaines spécialisées en TIC</p> <p>Projet de mise en place et d'exploitation d'un centre de données à Ouagadougou</p> <p>Projet de 5 000 km de câblage de fibre optique sur tout le territoire</p>
Promotion des investissements	<p>Projet pour la promotion de l'utilisation des principes d'investissements responsables dans les secteurs de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche</p> <p>Promotion des investissements pour l'expansion des exportations de bovins et de petits ruminants vers les pays côtiers</p> <p>Promotion des investissements pour les exportations de bovins et d'autres viandes animales vers les pays côtiers</p> <p>Promotion de l'investissement et du développement de Bagrépole pour l'agriculture, l'aquaculture et l'agro-alimentaire</p> <p>Promotion de l'investissement et du développement de l'agriculture irriguée à Karfiguéla, à Douna et dans la Vallée de Kou</p> <p>Promotion de l'investissement et du développement de la manufacture à Ouagadougou</p> <p>Promotion de l'investissement et du développement pour la manufacture, y compris l'industrie du coton filé à Bobo-Dioulasso</p>
Route	<p>Projets d'amélioration des routes nationales et régionales pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement et bitumage de la route (R21) entre Banfora et Douna • Amélioration de la route (N17) reliant les N5 et N16 (Guiba - Garango) • Amélioration des routes (R9 et N29) reliant les N16 et N17 pour un meilleur accès à Bagrépole • Amélioration de la route (N25) reliant les N5 et N6 (entre Pô et Nébou) • Amélioration de la route entre Banfora et Mangodara <p>Projets de renforcement des corridors de transport primaires par la mise à niveau des voies périphériques, le remplacement et la réhabilitation des anciens ponts routiers et l'amélioration du revêtement des chaussées</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargissement de la voie périphérique intérieure (boulevard des Tensoba) de Ouagadougou • Réhabilitation de la route nationale (N16) entre Koupéla et Cinkasée (frontière du Togo) • Réhabilitation de la route nationale (N4) entre Koupéla et Kantchari (frontière du Niger) • Construction d'une voie périphérique intérieure de Bobo-Dioulasso (section sud) • Réhabilitation de la route nationale (N8) entre Bobo-Dioulasso et Koloko (frontière du Mali) • Réhabilitation de la route nationale (N7) entre Bobo-Dioulasso et Niangoloko (frontière de la Côte d'Ivoire) • Remplacement du pont de la Léraba pour la traversée de la frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire <p>Projets de construction d'une autoroute du corridor Ouagadougou-Abidjan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construction de la section Sud (entre N1 et N4) de la voie périphérique Ouagadougou (rocade sud) • Construction d'une autoroute entre Ouagadougou et Koudougou
Chemin de fer	<p>Projet de réhabilitation de la ligne de chemin de fer de Kaya- Ouagadougou et de construction d'un chemin de fer entre Tambao et Kaya en passant par Dori pour le transport du minerai de manganèse de la mine de Tambao</p> <p>Projets de développement des équipements de chargement et de déchargement et des enclos d'attente pour bovins dans les gares ferroviaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gare ferroviaire dans la zone périurbaine de Ouagadougou • Gare ferroviaire dans la zone périurbaine de Bobo-Dioulasso • Gare ferroviaire à Kaya <p>Étude technique préliminaire du développement ferroviaire entre Ouagadougou et Cinkansé</p> <p>Projet de remplacement et de réhabilitation des vieux ponts de chemin de fer et d'amélioration des rails des lignes ferroviaires existantes</p>
Transport urbain	<p>Projet de formulation du plan directeur des transports urbains pour le Grand Ouagadougou</p>
Logistique	<p>Projet de renforcement de l'union douanière aux frontières nationales pour les produits sous-régionaux</p> <p>Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à la Léraba (frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire)</p> <p>Projet d'opérationnalisation de la PCJ à Cinkassé (frontière entre le Burkina Faso et le Togo)</p> <p>Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à Paga (frontière entre le Burkina Faso et le Ghana)</p> <p>Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Ouagadougou, y compris la construction d'une route d'accès de la N1 audit port</p> <p>Projet de renforcement de l'exploitation du port sec multimodal de Bobo-Dioulasso</p> <p>Projet d'extension du port sec de Bobo-Dioulasso</p> <p>Projet de construction et de mise en service d'un PCJ à la Léraba (frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire)</p>
Transport aérien	<p>Projet de construction et d'exploitation du nouvel aéroport international de Ouagadougou à Donsin</p> <p>Projet d'extension et de rénovation des bâtiments du terminal de passagers de l'aéroport international de Ouagadougou afin de convertir ce dernier en un aéroport pour les vols nationaux et régionaux</p>
Alimentation en électricité	<p>Projet de développement de l'interconnexion de la ligne électrique (Porga-Kompienga, Bénin)</p> <p>Projet de construction et d'exploitation des centrales solaires dans les communes rurales</p>

Secteur	Projets prioritaires pour le Burkina Faso
Ressources en eau	Projet d'approvisionnement de Ouagadougou à partir du barrage de Ziga (Ziga II) Phase 2
	Projet d'extension du système d'approvisionnement en eau de Bobo-Dioulasso

Source : Équipe d'Étude de la JICA

Tableau 9.8.2 Projets prioritaires à moyen terme pour le Burkina Faso (2026-2033)

Secteur	Projets prioritaires pour le Burkina Faso
Agriculture	Projet de développement des produits agricoles labellisés et du marketing Phase 2
Élevage	Projet d'amélioration des services de base pour bovins et petits ruminants
	Projet de développement continu des techniques de production de cultures fourragères et des méthodes d'alimentation
	Projet de développement continu de la chaîne de valeur pour les produits animaux
Industrie	Projet de construction et d'exploitation du nouveau parc industriel le long de la voie périphérique extérieure de Bobo-Dioulasso
TIC	Projet de développement continu des ressources humaines pour les professionnels de la TIC
Promotion des investissements	Promotion continue des investissements pour l'expansion des exportations de bovins et de petits ruminants vers les pays côtiers
	Promotion continue des investissements pour les exportations de bovins et d'autres viandes animales vers les pays côtiers
	Promotion des investissements pour les autres agropoles
	Promotion continue de l'investissement et du développement de l'agriculture irriguée
	Promotion continue de l'investissement et du développement de la manufacture à Ouagadougou
Road	Promotion continue de l'investissement et du développement de la manufacture à Bobo-Dioulasso
	Projets d'amélioration des routes nationales et régionales pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la route entre Dédougou et Ouahigouya en passant par Tougan pour atteindre la zone à potentiel agricole du Sourou • Amélioration de la route reliant les N5 et N16 entre Pô et Bittou • Amélioration de la route (N11) entre Orodara – Banfora – Gaoua – frontière ivoirienne
	Projets de construction des autoroutes du corridor Ouagadougou-Abidjan <ul style="list-style-type: none"> • Construction de la section sud (entre les N1 et N8) de la voie périphérique extérieure de Bobo-Dioulasso (rocade sud) • Construction d'une autoroute entre Koudougou et Bobo-Dioulasso
Pipeline	Projets de mise à niveau vers les routes à grande vitesse à quatre voies reliant aux pays voisins <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies entre Ouagadougou et Koupéla • Élargissement à deux voies de la route nationale N6 répondant aux normes élevées entre Ouagadougou et Léo • Élargissement à deux voies de la route nationale N20 répondant aux normes élevées entre Léo et Djipologo (vers le corridor est de la Côte d'Ivoire) • Élargissement à deux voies de la route nationale N20 répondant aux normes élevées entre Ouessa et Hamile (vers Wa du Ghana) • Élargissement à deux voies de la route nationale N2 répondant aux normes élevées entre Djipologo et Gatapoula (vers Bouna, Côte d'Ivoire)
	Construction d'un pipeline multiproduits pétroliers entre Ouagadougou et Bingo (frontière avec le Ghana)
	Renforcement du fonctionnement de la PCJ à la Léraba (frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire)
	Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Cinkassé (frontière entre le Burkina Faso et le Togo)
	Renforcement du fonctionnement de la PCJ à Paga (frontière entre le Burkina Faso et le Ghana)
Logistique	

Source : Équipe d'Étude de la JICA

Tableau 9.8.3 Projets prioritaires à long terme pour le Burkina Faso (2034-2040)

Secteur	Projets prioritaires pour le Burkina Faso
Agriculture	Projet de développement des cultures spécialisées à destination des consommateurs aux revenus moyens des marchés sous-régionaux
Élevage	Expansion continue de la production et des exportations de bovins et d'autres viandes animales vers les pays côtiers
	Expansion continue de la production et des exportations de bovins et de petits ruminants vers les pays côtiers
Route	Projets de mise à niveau vers les routes à grande vitesse de 4 voies reliant aux pays voisins <ul style="list-style-type: none"> • Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Koupéla et Cinkansé, incluant le contournement pour Koupéla (vers le Togo) • Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Koupéla et Fada N'Gourma comprenant la rocade vers Fada N'Gourma (vers le Niger et le Bénin) • Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Ouagadougou et Paga (vers Tamale)
	Projet de développement des équipements de chargement et de déchargement et des enclos d'attente pour bovins dans la gare ferroviaire de Cinkassé
	Construction d'un pipeline multiproduits pétroliers entre Bobo-Dioulasso et la frontière avec la Côte d'Ivoire
	Projet de construction et d'exploitation du port sec multimodal de Cinkansé
Logistique	

Source : Équipe d'Étude de la JICA

9.8.2 Projets hautement prioritaires

Sur les projets prioritaires formulés et présentés dans les sections ci-dessus, 15 projets prioritaires sont sélectionnés comme « Projets hautement prioritaires » pour la réalisation du modèle de développement des corridors choisi « **C-BF-2 : Promotion des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux des grandes villes des pays voisins, ainsi que des secteurs économiques à Ouagadougou** »

Les grandes lignes, cadre de financement et coûts estimés des projets hautement prioritaires figurent dans le Tableau 9.8.4.

Tableau 9.8.4 Grandes lignes des projets hautement prioritaires pour le Burkina Faso

No.	Bouton	Stratégies Principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
1	A	1	Extension de l'exploitation minière de la mine de manganèse de Tambao par la réhabilitation et construction du chemin de fer entre Tambao et Ouagadougou à travers Dori et Kaya (Burkina Faso)	PPP	US\$ 606 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>L'exploitation et l'exportation des minerais est l'un des produits les plus importants soutenant l'économie nationale du Burkina Faso. La valeur à l'exportation des minéraux représente plus de 66% (année 2016) de la valeur totale des exportations, tandis que l'or est le minéral le plus important pour l'exportation. Il est nécessaire pour le Burkina Faso de continuer à développer l'exploitation et l'exportation des ressources minérales en diversifiant ses minerais. Le manganèse de Tambao est l'un des minéraux importants pour l'augmentation de la production et de l'exportation de minéraux au Burkina Faso.</p> <p>Le projet réhabilitera la section ferroviaire existante entre Ouagadougou et Kay (103 km) et construira deux nouvelles sections ferroviaires, une entre Kaya et Dori (155 km) et une autre entre Dori et Tambao (83 km), afin d'augmenter le volume de transport de minerai de manganèse de la mine de Tambao jusqu'au port d'Abidjan. En plus de ces sections ferroviaires à réhabiliter et nouvellement construites, le transport du minerai de manganèse de la mine Tambao jusqu'au port d'Abidjan dépendra du chemin de fer existant entre Ouagadougou et Abidjan (Sitarail). La demande annuelle de transport de minerai de manganèse pour ce chemin de fer est de 1 million de tonnes.</p> <p>Ce projet est nécessaire pour l'expansion de la production minière de la mine de Tambao, tout en empêchant la détérioration des routes et en réduisant les coûts de transport du minerai de manganèse. Ce projet devrait être mis en œuvre par le concessionnaire minier privé. Cependant, le gouvernement devrait soutenir la planification et la construction du chemin de fer en ce qui concerne l'acquisition de terrains et la coordination avec les communautés locales le long de la ligne de chemin de fer.</p> <p>La section ferroviaire qui doit être complétée par ce projet fera partie du chemin de fer reliant Ouagadougou (Burkina Faso) et Niamey (Niger). De plus, les sections ferroviaires de Dori-Kaya-Ouagadougou pourraient également renforcer la capacité de transport de bovins vivants du Burkina Faso et du Niger vers les pays côtiers.</p>					
2	A	1	Projet de développement de produits agricoles de marque et de marketing pour les marchés sous-régionaux (Burkina Faso)	Assistance technique APD et investissement privé	US\$ 5 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Le projet visera le développement de nouveaux produits agricoles pouvant être produits au Burkina Faso et exportés vers les pays voisins de la sous-région en ciblant les populations à revenu moyen. Le Burkina Faso a développé des légumes et des fruits frais, tels que la tomate et la fraise, destinés à l'exportation vers les marchés côtiers. En réponse à la croissance des marchés de consommateurs à revenu moyen dans les zones côtières, il est nécessaire que les instituts gouvernementaux de recherche agricole mènent des activités de recherche et de développement (R & D) en collaboration avec des commerçants privés et des acheteurs. Ces activités de R & D comprennent: 1) l'expérimentation de nouvelles variétés de légumes et de fruits à consommer crus, 2) l'expérimentation de nouvelles variétés de légumes et de fruits auprès de consommateurs potentiels, 3) le développement et l'essai de méthodes de transport à froid. (glace écrasée et forme refroidisseurs) et 4) test des ventes dans les supermarchés dans les zones côtières.</p>					

No.	Bouton	Stratégies Principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
3	A	1	Projets d'expansion de la production animale y compris 1) Projet d'amélioration du service de base pour les bovins et petits ruminants, 2) Projet de développement technique pour la production fourragère et la méthode d'alimentation, et 3) Projet de développement de la chaîne de valeur des produits animaux (Burkina Faso)	Assistance technique APD et investissement privé	US\$ 8 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Les pays côtiers d'Afrique de l'Ouest ont accru leurs importations de bovins au cours de la dernière décennie en raison de l'augmentation des populations à revenu moyen dans leurs zones côtières, principalement dans les grandes métropoles telles que le Grand Abidjan, Grand Accra et Grand Lagos. Le bœuf consommé dans les pays côtiers est importée sous forme de viande bovine non seulement de l'extérieur de la sous-région, mais aussi importée sous forme de bovins vivants en provenance de pays intérieurs, tels que le Burkina Faso, Mali et Niger.</p> <p>La manière traditionnelle de fourniture du bétail et d'autres animaux des pays intérieurs vers les pays côtiers est la transhumance, dans laquelle la migration saisonnière des bovins et des têtes est organisée en suivant les pluies et les prairies. Dans le même temps, les bovins vivants sont transportés par camion des pays de l'intérieur, tels que le Burkina Faso, Mali et Niger, vers les zones côtières. Cependant, pour ces deux méthodes d'approvisionnement en bétail des marchés côtiers, les animaux ne sont pas si bien engraisés avant leur transportation et vente dans les marchés côtiers. Par conséquent, afin d'augmenter la valeur ajoutée, il est important d'engraisser les bovins en leur fournissant des aliments nutritifs au Burkina Faso avant de les transporter vers les zones côtières et de les abattre.</p> <p>Il y a deux façons d'engraisser et de transporter le bétail avant l'abattage. L'un est l'engraissement des bovins et l'abattage des bovins au Burkina Faso, suivi du transport de viande fraîche vers les zones côtières. L'autre manière est d'engraisser les bovins et de les transporter par camion ou chemin de fer vers les zones côtières pour l'abattage.</p> <p>Afin de mettre en œuvre ces moyens pour augmenter le volume de l'offre de bovins ou de viande bovine engraisés sur les marchés côtiers, les trois mesures ou projets suivants devraient être mis en œuvre:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Projet d'amélioration du service de base pour les bovins et les petits ruminants <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un système de prévention des maladies et de vulgarisation sanitaire pour les bovins et les petits ruminants en créant des postes vétérinaires 2) Projet de développement technique pour la production fourragère et la méthode d'alimentation <ul style="list-style-type: none"> • Développer et diffuser des méthodes de production de fourrage et d'alimentation pour l'engraissement des bovins et des petits ruminants destinés à l'exportation vers les marchés côtiers, ainsi que pour l'abattage au Burkina Faso 3) Projet de développement de la chaîne de valeur pour les produits animaux <ul style="list-style-type: none"> • Construire et exploiter des abattoirs modernes à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso • Créer un système de chaîne du froid pour transporter la viande fraîche de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso vers les marchés côtiers 					
4	A	2	Promotion des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux	Assistance technique APD	US\$ 4 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>En 2013, l'Agence gouvernementale pour la promotion des investissements (API-BF) a été créée. API-BF a tenté d'attirer des investissements dans le développement des infrastructures, ainsi que dans le secteur minier. Cependant, il n'a pas accordé beaucoup d'attention au potentiel de croissance des secteurs économiques du Burkina Faso ciblant les marchés côtiers de la sous-région.</p> <p>En soulignant la possibilité d'intégrer et d'élargir la taille des marchés de consommateurs sous-régionaux, il est possible que l'API-BF attire des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés de consommateurs sous-régionaux. Ces secteurs économiques cibles comprennent ceux de l'agriculture, élevage, pêche et agroalimentaire.</p> <p>Le projet vise un changement clair de la promotion de l'investissement pour les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux. À cette fin, le projet préparera de nouveaux matériels de promotion, fournira une formation aux agences et au personnel concernés et mettra en œuvre des activités concrètes de promotion des investissements.</p>					

No.	Bouton	Stratégies Principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
5	A	3	Projets d'amélioration des routes nationales et régionales pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole	Prêt APD ou partiellement Don APD	US\$ 746 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>La taille des marchés de consommateurs côtiers s'accroît dans la sous-région CACAO, et des marchés côtiers environnants sont escomptés s'intégrer dans la sous-région, à travers l'union des douanes.</p> <p>Au vu de cette situation, le Togo, les pays du CACAO, a un potentiel pour développer les secteurs économiques, des zones côtières et des zones intérieures, ciblant ces marchés côtiers élargis et intégrés de la sous-région.</p> <p>De plus, les routes du corridors nord-sud sont relativement bonnes et praticables pour promouvoir le développement intérieur du pays, tandis que le Plan Directeur du Projet CACAO recommande fortement l'amélioration des routes existantes des corridors nord-sud en autoroutes ou routes à quatre voies aux normes supérieures.</p> <p>Le Plan Directeur du Projet CACAO met en exergue la possibilité d'attirer des investissements dans l'agriculture en fournissant des routes d'accès améliorées dans des zones agricoles, ainsi qu'en fournissant d'autres infrastructures, telles que des schémas d'irrigation.</p> <p>Les projets visent à améliorer les routes d'accès suivantes aux zones agricoles potentielles prioritaires:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement et bitumage de la route (R21) entre Banfora et Douna • Amélioration de la route (N17) reliant les N5 et N16 (Guiba - Garango) • Amélioration des routes (R9 et N29) reliant les N16 et N17 pour un meilleur accès à Bagrépole • Amélioration de la route (N25) reliant les N5 et N6 (entre Pô et Nébou) • Amélioration de la route entre Banfora et Mangodara <p>Ces projets sont conformes à la politique nationale sur le développement agricole du gouvernement Burkinabé.</p>					
6	A	3	Projet de développement de la ligne d'interconnexion d'électricité (Kompienga-Porga [Bénin]) (Construction de lignes de transport d'énergie interconnectées entre le Burkina Faso et le Bénin)	Prêts d'APD	US\$ 54 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Au Burkina Faso, la demande de pointe d'électricité a régulièrement augmenté à des taux de croissance annuels élevés de 9-15% depuis 2011. La production d'électricité au Burkina Faso dépend des centrales thermiques utilisant du pétrole lourd et du gas-oil importés coûteux. Les centrales électriques nationales actuelles ne fournissent pas assez d'électricité pour satisfaire l'ensemble des besoins du Burkina Faso.</p> <p>Pour combler cette lacune, le Burkina Faso importe de l'électricité à travers une ligne d'interconnexion avec la Côte d'Ivoire dans le cadre du Système d'Echange d'Energie Electrique Ouest Africain (WAPP). Cependant, la ligne d'interconnexion avec la Côte d'Ivoire est un circuit singulier de ligne de transmission de 225kv. Afin d'améliorer la fiabilité de l'approvisionnement en électricité des autres pays du WAPP, il est important d'établir de nouvelles lignes d'interconnexion avec les pays voisins du Burkina Faso.</p> <p>Le projet vise à établir une autre ligne d'interconnexion avec le Bénin à cet effet. Le projet construira les deux installations suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deux circuits de lignes de transmission de 161 kV d'une longueur d'environ 30 km • Sous-stations avec deux transformateurs 161 kV / 132 kV 					

No.	Bouton	Stratégies Principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
7	A	3	Projet de développement de systèmes d'irrigation dans les zones humides	Assistance technique APD et subvention d'APD	US\$ 30 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Auparavant, le Burkina Faso produisait et exportait des produits agricoles et d'élevage vers les marchés des pays voisins, ainsi que vers les marchés intérieurs. Cependant, les volumes de production et d'exportation de ces produits ne sont pas d'une grande importance. Puisque les demandes des populations côtières à revenu moyen augmentent pour les produits agricoles et d'élevage et que les routes et les chemins de fer doivent être améliorés le long des corridors vers les zones côtières, il est possible de prendre des mesures pour augmenter le volume de production. L'une des mesures consiste à étendre les systèmes d'irrigation à la production agricole.</p> <p>Actuellement, la JICA fournit une assistance technique au Ministère de l'agriculture et des ressources hydrauliques du Burkina Faso pour mener une étude technique sur les projets d'irrigation dans les zones humides, y compris l'identification de sites possibles pour l'aménagement de systèmes d'irrigation.</p> <p>Sur la base des résultats de l'étude technique, ce projet développera des systèmes d'irrigation pour l'expansion de la production agricole ciblant les marchés côtiers sous-régionaux.</p>					
8	A	3	Projets de développement d'installations pour le chargement et de déchargement des bétails et enclos d'attente de bétail dans les gares ferroviaires (banlieue de Ouagadougou, banlieue de Bobo-Dioulasso et Kaya)	Subvention d'APD	US\$ 10 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Afin de répondre à la demande croissante de viande bovine et de petits ruminants des marchés côtiers, le transport des bovins vivants et des petits ruminants par chemin de fer des pays intérieurs vers les zones côtières est un moyen pour accroître le volume des exportations et pour réduire les coûts de transport. Dans les zones côtières, la viande fraîche de bovins vivants et de petits ruminants sera fabriquée dans des abattoirs modernes. À cette fin, il est nécessaire que le Burkina Faso crée des installations de chargement et de déchargement des bétails et des enclos d'attente de bétail dans les gares. Ce transport de bovins vivants et de petits ruminants dépendra du chemin de fer existant entre Ouagadougou-Abidjan et Kaya-Ouagadougou.</p> <p>Les zones cibles pour la mise en place d'installations de chargement et de déchargement, ainsi que les enclos d'attente pour le bétail, sont trois gares ferroviaires, à savoir une dans la banlieue de Ouagadougou, une dans la banlieue de Bobo-Dioulasso et une à Kaya. Ces trois gares attireront les bovins et les petits ruminants des zones suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La banlieue de Ouagadougou pour recevoir du bétail des zones centrales du Burkina Faso, • La banlieue de Bobo-Dioulasso, à l'ouest du Burkina Faso et du Mali, et • Kaya de la région du Sahel du Burkina Faso et du Niger 					
9	B	4	Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales	Assistance technique APD	US\$ 4 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Le Burkina Faso était célèbre pour exporter des produits agricoles et d'élevage vers les pays voisins. Le niébé, la tomate et la fraise du Burkina Faso sont très populaires sur les marchés des consommateurs côtiers de la sous-région.</p> <p>En plus des exportations de produits primaires, tels que les minéraux et les produits agricoles, le Burkina Faso devrait déployer des efforts importants pour développer les produits agricoles et d'élevage, existants et nouvellement développés, destinés aux marchés côtiers croissants de la sous-région. À cette fin, il est nécessaire de renforcer la mise en œuvre de l'union douanière en profitant de l'union douanière qui a été institutionnalisée par les pays membres de l'UEMOA et de la CEDEAO.</p> <p>Le projet vise à renforcer la mise en œuvre de l'union douanière et à faciliter le commerce des produits sous-régionaux avec les pays voisins de la sous-région. Le projet établira de nouveaux matériaux pour la formation et les agences ainsi que le personnel liés au secteur ferroviaire. Des campagnes de facilitation du commerce des produits sous-régionaux de l'union douanière seront également mises en œuvre avec les pays du CACAO et les pays voisins dans le cadre de ce projet.</p>					

No.	Bouton	Stratégies Principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
10	C	6	Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal de Ouagadougou	Subvention d'APD & PPP	US\$ 93 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Le Burkina Faso est relié au port d'Abidjan par un chemin de fer de longue distance existant, Sitarail. Cependant, les zones de service (zone de desserte) du chemin de fer sont limitées aux zones proches de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. Par conséquent, il est nécessaire d'étendre les zones de service du chemin de fer et d'augmenter la demande de fret pour le chemin de fer en combinant le transport ferroviaire et le transport par camion.</p> <p>À l'heure actuelle, les ports secs sont des instruments populaires et utiles facilitant le passage frontalier national du transport de marchandises entre le Burkina Faso et les pays voisins. À Ouagadougou, un port sec fonctionne, mais il est situé à l'écart de la ligne de chemin de fer existante. En conséquence, il n'est pas opérationnel en tant qu'installation permettant de connecter le transport par camion et le transport ferroviaire.</p> <p>Ce projet vise à déplacer, améliorer et étendre le port sec existant de Ouagadougou vers un port sec multimodal à Ouagadougou. Le port sec multimodal est composé de l'infrastructure et des installations suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gare de fret • Machinerie de chargement et de déchargement • Lots de stationnement de camions • Entrepôts sous douane du bureau de douane • Entrepôts de sociétés privées • Les chantiers navals • Bureaux de douane • Bureaux de sociétés privées <p>Pour ce projet, un terrain de 47 ha a été sécurisé à proximité de la ligne de chemin de fer existante dans la zone ouest du Grand Ouagadougou. Un autre terrain vacant de 300 ha est disponible à côté du site du projet pour une expansion future.</p> <p>Une étude de préfaisabilité pour le développement de ce port sec multimodal a été achevée en 2012.</p>					
11	C	6	Projet d'extension du port sec multimodal de Bobo-Dioulasso	Subvention d'APD & PPP	US\$ 50 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Bobo-Dioulasso possède un port sec multimodal adjacent au chemin de fer. Ce port sec est utilisé par les camions qui traversent les frontières nationales, et est également utilisé pour combiner le transport ferroviaire et le transport par camion.</p> <p>Le port sec multimodal de Bobo-Dioulasso a une superficie totale de 130 ha pour son fonctionnement. Cependant, actuellement, seulement 19 ha du terrain ont été utilisés pour l'exploitation du port sec multimodal. Les volumes de fret utilisant le port sec multimodal de Bobo-Dioulasso ont augmenté rapidement depuis 2010. Des augmentations de 6,8% entre 2012 et 2013 et 16,2% entre 2013 et 2014 ont été enregistrées.</p> <p>Il est nécessaire pour le Burkina Faso d'étendre les zones de service du chemin de fer existant, d'augmenter la demande de transport de marchandises pour le chemin de fer et de réduire les coûts de transport. A cet effet, il est nécessaire non seulement d'activer la fonction du port sec multimodal existant pour combiner le transport ferroviaire et le transport par camion, mais aussi d'étendre la capacité du port sec multimodal de Bobo-Dioulasso.</p> <p>Ce projet vise à agrandir les installations du port sec multimodal pour satisfaire la demande croissante de fret pour le port sec multimodal. Un aménagement foncier de 12 ha est prévu et, en outre, 40 ha de développement foncier sont envisagés.</p>					

No.	Bouton	Stratégies Principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
12	C	7	Construction de la section Sud (entre N1 et N4) de la rocade périphérique de Ouagadougou (contournement Sud)	PPP	US\$ 410 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Les zones urbaines du Grand Ouagadougou se sont étendues de la municipalité de Ouagadougou aux zones avoisinantes, accueillant 2,6 millions de citoyens en 2015. Sa population urbaine devrait augmenter à plus de 7,7 millions d'ici 2040.</p> <p>La rocade périphérique du Grand Ouagadougou est prévue pour parcourir un rayon de 18 km. Cela fournira un large cadre spatial pour l'expansion urbaine future. D'autre part, cette route extérieure périphérique aura une grande route de contournement pour la zone centrale de Ouagadougou.</p> <p>La section Sud (environ 60 km) de la rocade périphérique reliera la route nationale 1 (Ouagadougou - Bobo-Dioulasso) et la route nationale 4 (Ouagadougou - Koupéla - Fada-Ngourma - Niamey). Entre N1 et N4, il y a deux autres routes nationales, à savoir N5 (de Ouagadougou à Tamale, Kumasi et Accra) et N6 (de Ouagadougou à Wa, et de Ouagadougou à Bouna, Abengourou et Abidjan). En utilisant cette section Sud de la rocade périphérique, quatre routes nationales (N1, N6, N5 et N4) pourront être choisies sans passer par la zone centrale de Ouagadougou.</p> <p>Un port sec multimodal sera situé près de l'extrémité Ouest de cette section Sud de la rocade périphérique extérieure. Les gros camions pourront accéder facilement à ce port sec multimodal en empruntant la rocade périphérique sans traverser la zone centrale de Ouagadougou.</p>					
13	C	7	Projets de construction d'autoroutes entre Ouagadougou et Koudougou et entre Koudougou et Bobo-Dioulasso	PPP	US\$ 478 million US\$ 1,400 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Le Burkina Faso a quatre principaux corridors reliant les pays côtiers et les ports maritimes, à savoir Ouagadougou-Abidjan, Ouagadougou-Tema et Ouagadougou-Lomé et Ouagadougou-Cotonou.</p> <p>Dans le plan directeur du CACAO il est recommandé qu'une autoroute soit développée pour le Corridor Ouagadougou-Abidjan et que des routes à quatre voies de haut standard soient développées pour le Corridor Ouagadougou-Tema et le Corridor Ouagadougou-Lomé. Ces trois lignes de transport à grande vitesse sont importantes pour le Burkina Faso afin d'attirer des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés côtiers de la sous-région.</p> <p>La première phase de construction de l'autoroute entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso sera la section entre Ouagadougou et Koudougou (environ 75 km).</p> <p>La deuxième phase sera la section entre Koudougou et Bobo-Dioulasso (environ 230 km).</p> <p>La population en 2015 du Grand Ouagadougou, capitale du Burkina Faso, est de 2,6 millions, tandis que celle de Koudougou est de 115 000.</p>					
14	C	7	Projet de construction et de gestion du centre de données à Ouagadougou	Subvention d'APD	US\$ 15 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Le secteur de la technologie, information et communication (TIC) est un important moteur de croissance parmi les secteurs économiques au Burkina Faso, conformément au Plan national de développement.</p> <p>Ce projet établira un centre de données dans un parc technologique à Ouagadougou, prévu au Sud du Grand Ouagadougou sur la route nationale 5 (Corridor Ouagadougou-Tema). Le parc technologique est une sorte de parc industriel de haute technologie qui attirerait et hébergerait des entreprises liées aux TIC et des entreprises liées à la technologie.</p> <p>Le centre de données visera à être le centre névralgique de l'intranet du gouvernement, en particulier dans le contexte du développement progressif de l'administration électronique. Le centre de données doit fournir une sauvegarde des normes internationales de sécurité et accueillir un grand volume de données et d'applications informatiques dans l'environnement avec des normes strictes.</p> <p>Ce type d'installations liées aux TIC est important pour fournir des opportunités d'emploi aux spécialistes des TIC.</p>					

No.	Bouton	Stratégies Principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
15	D	10	Projet de renforcement de la sécurité aéroportuaire par l'installation d'équipements de sécurité	Subvention d'APD	US\$ 20 million
<p><u>Grandes lignes du projet</u></p> <p>Plus de mouvements de biens et de personnes seront générés dans la sous-région et entre l'intérieur et extérieur de la sous-région, en raison du développement des corridors Nord-Sud et du corridor côtier dans la sous-région. Pour répondre à une telle augmentation, il est nécessaire d'installer des équipements et de fournir des formations pour renforcer la sécurité aux frontières nationales, y compris les aéroports.</p>					
			Total		US\$ 3,933 million

Chapitre 10 Stratégies de développement des secteurs économiques du Burkina Faso

10.1 Secteur agricole du Burkina Faso

10.1.1 Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur agricole du Burkina Faso

Occupant plus de 30% du PIB et plus de 85% de la population active, le secteur agricole est une source principale de subsistance et de l'activité économique au Burkina Faso. Cependant, environ 50% de la population rurale, des paysans pour la plupart, vivent encore sous le seuil de pauvreté et même souffrent d'une pénurie alimentaire en période de soudure. En effet, la production agricole est instable à cause de la culture extensive et le changement climatique récent. Par conséquent, le secteur agricole ne peut pas générer une quantité suffisante de revenus pour les paysans.

Toutefois, le pays a encore certains potentiels pour le développement agricole. On estime qu'il y a neuf millions d'hectares de terres arables, dont moins de 50% sont utilisés. En outre, 1.200 plans d'eau (barrages, lacs, mares, rivières) ne sont que partiellement utilisés pour la production agricole. En outre, il existe des cultures concurrentielles, comme le niébé, la tomate et la mangue qui ont une bonne réputation dans les marchés sous régionaux. En particulier, la fraise cultivée au Burkina Faso est toujours beaucoup prisée dans les zones côtières. Comme produits de niche, le sésame, le fonio et les noix de tigre sont cultivées dans certaines parties du pays, ce qui pourrait attirer les investisseurs internationaux.

Visant une croissance économique durable par le développement agricole, le gouvernement prépare une nouvelle stratégie de développement pour les cinq prochaines années 2016-2020. Conformément à ladite stratégie, sept objectifs et environ 40 programmes/projets sont prévues, incluant le développement d'installations d'irrigation et la mécanisation pour accroître la production agricole. La nouvelle stratégie veut promouvoir l'entrepreneuriat des producteurs agricoles et des transformateurs et renforcer le partenariat avec le secteur privé pour une meilleure commercialisation. Comme les marchés existent pour certains produits agricoles locaux, il sera possible de créer un grand impact sur la croissance économique nationale en prenant ces mesures.

Du point de vue du marché, l'agriculture du Burkina Faso se caractérise par l'orientation vers les marchés côtiers voisins de la sous-région.

Ces dernières années, le Burkina Faso a développé les cultures suivantes ciblant les marchés extérieurs:

- Sésame
- Noix de tigre

D'autre part, le Burkina Faso a été célèbre pour les produits suivants exportés vers les marchés côtiers de la sous-région:

- Niébé: production et commercialisation pour les marchés sous-régionaux
- Pomme de terre irlandaises et tomate: production et développement d'industries connexes pour cibler les marchés nationaux et sous-régionaux
- Fraise et fonio: production et commerce pour les marchés sous-régionaux
- Mangue: transformation et commerce pour les marchés sous-régionaux
- Riz: production, transformation et commerce pour les marchés nationaux et sous-régionaux

La taille des marchés des consommateurs côtiers augmentera en réponse à la croissance économique future des pays du CACAO. La demande de différents types de produits agricoles (légumes et fruits destinés à être frais) augmenterait en fonction de l'augmentation des populations à revenu moyen et des changements de style de vie.

10.1.2 Questions liées au secteur agricole du Burkina Faso

Les principales questions relatives à ce secteur sont la production instable et le fait de ne pas être une bonne source de revenus pour les producteurs ruraux. Ainsi, les agriculteurs souffrent parfois de manque d'aliments et de pauvreté, même s'ils ont des produits agricoles relativement compétitifs sur le marché régional. Ces problèmes sont causés principalement par trois points, à savoir ; (i) la pratique de l'agriculture extensive, (ii) le manque d'infrastructures adéquates dans les zones rurales et (iii) l'agro-industrie non développée et dont les détails sont expliqués ci-dessous.

(1) Manque d'infrastructures adéquates dans les zones rurales

Le critère le plus important pour une production agricole stable est un système d'irrigation complet ou complémentaire puis les installations. En effet, plus de 230.000 ha de terres irrigables et 500.000 ha de bas-fonds n'ont pas été utilisés de façon efficace. Pendant de nombreuses années, des mesures ont été prises par divers projets mais ces expériences ne sont pas bien enregistrées ou suivies. A la lumière de la situation, le gouvernement envisage de mettre en œuvre des projets intégrés en développant le potentiel des terres qui ont été identifiées.

Les pistes rurales devraient également être réhabilitées ou développées, ainsi que les routes principales et les marchés urbains. L'inaccessibilité entraîne des frais de transport exorbitants qui coûtent parfois la moitié ou le tiers du prix du produit. Ainsi, la plupart des producteurs individuels ne peuvent pas aller sur les marchés et vendre leurs produits à un prix raisonnable. Par conséquent, les producteurs n'ont d'autre choix que de vendre leurs produits à vil prix quand les commerçants viennent les rejoindre. Cela fait que les producteurs souffrent à cause de leurs faibles revenus.

Afin d'augmenter la production de produits agricoles ciblant les marchés côtiers en croissance de la sous-région, il est important pour le Burkina Faso d'étendre les terres agricoles par des systèmes d'irrigation. En même temps, il est également important pour le Burkina Faso d'améliorer les routes d'accès aux zones agricoles potentielles depuis les Corridors Ouagadougou-Abidjan, Ouagadougou-Tema et le Ouagadougou-Lomé.

(2) Pratique de l'agriculture extensive

La plupart des producteurs du pays pratiquent l'agriculture pluviale avec une culture extensive en raison du manque d'installations d'irrigation. Ainsi, la production est fortement influencée par le récent changement climatique, et la production est irrégulière et instable. De plus, les intrants agricoles et les machines sont à peine utilisés dans la production parce qu'ils sont trop chers pour les producteurs et / ou qu'ils ne sont pas disponibles dans les zones rurales parce que la condition de la piste rurale n'est généralement pas bonne. Pour cette raison, ni la quantité ni la qualité ne peut être constante.

Les produits qui sont de quantité instable et de faible qualité seront vendus à bas prix, et les producteurs ne peuvent pas s'empêcher de vendre aux prix qui sont en cours. Si les producteurs ne peuvent pas suffisamment récolter les cultures vivrières et de rente, ils doivent les vendre immédiatement afin de survivre pour le moment, et par conséquent, ils souffrent parfois d'une pénurie alimentaire.

(3) Agro-industrie non développée

A cause de la production instable en quantité et en qualité provoquée par les deux questions mentionnées ci-dessus, les activités agro-industrielles, telles que la transformation des aliments, ne sont pas si bien développées au Burkina Faso. Les commerçants collectent des produits agricoles en tant que matière première dans tout le pays et les envoient vers les pays sous-régionaux, tels que le

Ghana, la Côte d'Ivoire et le Nigeria. Les produits agricoles exportés du Burkina Faso sont transformés et vendus comme aliments ou aliments pour bétail après avoir ajouté de la valeur dans d'autres pays, puis ces produits transformés sont exportés encore vers le Burkina Faso.

En outre, même si les aliments sont transformés au Burkina Faso ils ne peuvent pas parfois être compétitifs sur les marchés intérieurs. En fait, le riz et le sucre transformés ne sont pas prisés sur les marchés intérieurs. Les populations, surtout les riches, préfèrent acheter les produits importés qu'ils sont habitués à acheter parce qu'ils considèrent qu'ils sont moins chers et de meilleure qualité, même si elles ne sont pas si bon marché en réalité.

10.1.3 Objectifs visés pour le secteur agricole au Burkina Faso

Il va sans dire que les objectifs généraux du secteur agricole sont la sécurité alimentaire et la réduction de la pauvreté puisque ce secteur est la principale activité économique au Burkina Faso. Ici l'objectif est de réaliser une production stable avec une certaine quantité et qualité dans un emplacement optimal pour chaque produit, ce qui est l'un des moyens fondamentaux pour atteindre les objectifs globaux. C'est parce que la « production agricole instable » est le principal goulot d'étranglement entraînant l'insécurité alimentaire, les revenus maigres pour les agriculteurs et les industries connexes sous-développées dans le pays.

Plus de deux tiers (2/3) de la région ont la capacité de produire des aliments et / ou de l'argent s'ils améliorent le cadre rural tels que les installations d'irrigation et les routes rurales, et les méthodes de production actuelles. Si certaines cultures peuvent être produites de façon stable avec une certaine qualité et quantité, il sera possible de nourrir les populations et de vendre les excédents à d'autres pays. De plus, la taille du marché des pays côtiers voisins devrait s'agrandir rapidement en raison de la croissance économique potentielle et de l'augmentation des populations à revenu moyen.

De plus, des industries connexes à l'agriculture peuvent être créées si les matières premières sont régulièrement fournies dans le pays ; ce qui créera de la valeur ajoutée pour les produits agricoles qui à leur tour créera plus de revenus pour les agriculteurs et par ricochet plus de richesse pour le pays. Cependant, la stratégie et les mesures pour gagner en compétitivité pour les produits agricoles nationaux comparé à ceux importés pour le développement industriel agricole est cruciale.

10.1.4 Stratégies pour le secteur agricole du Burkina Faso

Afin d'atteindre l'objectif global, la stratégie du secteur agricole sera d'optimiser et de développer la chaîne d'approvisionnement des produits agricoles appelés « Filière » par culture et son utilisation en fonction de la demande domestique, régionale et internationale. Il est nécessaire de : i) se concentrer sur les cultures indispensables à la sécurité alimentaire, compétitives à nos jours et susceptibles d'accroître les parts de marché dans l'avenir et ii) différencier les mesures selon les cultures, leurs destinations et la gamme de développement de la chaîne d'approvisionnement.

Par exemple, le maïs et le riz, qui sont importants en tant que cultures vivrières, en particulier sur le marché intérieur, et alternativement utilisées pour la consommation du ménage et pour des revenus financiers en les vendant dans les marchés sous-régionaux, devrait être favorisés aussi bien pour la sécurité alimentaire que pour la diversification des cultures commerciales. La stabilisation de la production en quantité et en qualité peut faciliter la vente et augmenter les revenus des populations rurales. Il leur permet également de démarrer des entreprises connexes comme le traitement ou le contrôle du commerce sur les marchés sous régionaux.

Plusieurs cultures de rente telles que les légumineuses (niébé, soja, arachide), les légumes frais (tomate, pomme de terre) et les fruits (surtout la mangue) etc. au Burkina Faso présentent déjà des avantages comparatifs en termes de variété sur les marchés sous-régionaux et internationaux. En outre, le pays a des produits de niche tels que la fraise, le fonio et les noix de tigre (souchets), etc., qui peuvent potentiellement être des produits spéciaux et labellisés dans les deux marchés.

Les mesures transversales proposées pour optimiser et développer le marché d'approvisionnement de ces cultures sont les suivantes :

- En aménageant ou en réhabilitant des installations d'eau et en reliant des routes rurales à la route principale et / ou le corridor pour répondre au problème du « manque d'infrastructures adéquates dans les zones rurales »
- En mettant en œuvre des pratiques agricoles appropriées ; entrées et distribution du matériel, la mécanisation, des techniques adaptées aux conditions environnementales actuelles, etc. pour répondre à la question de la « pratique agricole extensive »
- En organisant des producteurs agricoles pour rendre leurs produits compétitifs à travers l'ajustement collectif des ventes et de l'expédition en tant qu'industrie agro-alimentaire, et à attirer des investisseurs privés pour la création d'agro-industries pour répondre à la question de « l'agro-industrie non développée ».

En faisant appel à la potentialité croissante de ces produits agricoles spécialement orientés vers les marchés de consommation côtiers de la sous-région, il est nécessaire d'attirer les investissements pour les secteurs agricoles et commerciaux liés aux produits agricoles.

Les mesures spécifiques qui diffèrent selon les cultures, leur destination principale et la gamme de développement de la chaîne d'approvisionnement sont décrites dans le tableau suivant.

Tableau 10.1.1 Différentes mesures par culture au Burkina Faso

Produits	Destination principale	Gamme de chaîne d'approvisionnement à développer (produits finaux) dans le pays	Mesures spécifique
Mais, riz	Marché intérieur Marché sous-régional (Sénégal, Mali, Niger, Ghana et Nigeria)	Mais : non transformé et broyé Riz: battu, moulu ou étuvé (transformation)	-Capacité de s'appuyer sur le marketing -Aménagement d'entrepôt
Légumineuses	Marché intérieur Marché sous-régional (en particulier les zones côtières) Marché International (UE)	Nièbé : non transformé Soja : Non transformés ou transformés (huile, gâteau, aliment) Arachides: Non transformés ou transformés (pâte)	-Introduction de machines et d'hygiène et contrôle de qualité pour la transformation, etc.
Légumes frais	Marché sous-régional (en particulier. Côte d'Ivoire et Ghana)	non transformé (frais)	Développement de la chaîne de froid -Introduction de l'hygiène et qualité contrôle, etc.
Fruits	Marché sous – régional (en particulier. Côte d'Ivoire et Ghana) Marché international (UE)	Non transformés ou transformés (fruits secs, jus)	-Aménagement d'entrepôt -Introduction de machines et d'hygiène et norme de qualité pour la transformation, etc.
Produits de niche	Marché sous-régional (en particulier les zones côtières) Marché International (UE, États-Unis, Asie)	Non transformé (frais)	-R & D de la semence, techniques de production, gestion de la récolte -Création de la chaîne à froid (fraise) - Renforcement des capacités en marketing

Source : Equipe d'Etude de la JICA basée sur l'interview du MAAH, de la SONAGESS et du Ministère du Commerce

10.1.5 Programmes et projets pour le secteur agricole du Burkina Faso

Les mesures mentionnées ci-dessus peuvent être des projets indépendants, mais il est hautement souhaitable d'envisager la coordination avec les projets en cours et les nouveaux projets prévus, notamment les projets retenus prioritaires dans le PNDES. De plus, certains projets préparatifs ou proposés peuvent également être nécessaires. Sur la base de la nouvelle politique agricole 2016-2020 et des commentaires du Ministre de l'Agriculture et des Aménagements Hydrauliques (MAAH), le tableau suivant décrit les projets à mettre en œuvre pour le développement agricole qui peuvent contribuer mutuellement au développement du corridor. Les projets sont classés en fonction du volume de leur contenu ; « Projet intégré » comprend plusieurs mesures sur de nombreuses cultures et questions, tandis que « Projet spécifié » se concentre sur un objectif tel que l'établissement d'un centre de distribution d'intrants ou une catégorie de cultures comme un légume ou des cultures de niche.

Tableau 10.1.2 Projets intégrés du secteur agricole en Burkina Faso

Projets	Objectif et Activités principales	Status
Projet de Pôle de croissance de Bagré (de PPCB): 2012-2017 (Boulgou, Zoungwéogo, Nahouri)	Pour le renforcement des activités de subsistance en milieu rural pour générer des revenus, des emplois et attirer l'investissement privé dans le secteur agricole. Un total de 2.582 ha a été préparé pour l'amélioration et a été examiné par la Banque mondiale. <u>Le développement des pistes rurales est indispensable pour résoudre les problèmes actuels de commercialisation du riz.</u> Les cultures cibles sont principalement le riz, mais peuvent être diversifiés comme la pomme de terre, la tomate, et le sésame de contre-saison.	En cours
Programme de développement intégré de Sammandeni (PDIS): 2008-2015 (1er), 2016-2019 (2e)	Pour contribuer à l'augmentation de l'activité économique dans la zone du projet résultant en une augmentation de l'investissement privé, la création d'emplois et la production agricole avec un système d'irrigation d'un potentielle de 30 000 ha. 20 km de pistes rurales et la promotion de l'agro - industrie sont pris en compte dans la 2ème phase.	En cours
Plan cadre d'aménagement de la vallée Sourou: 1986 ~	Pour la promotion de l'agro-industrie pour le riz, le blé , la pomme de terre et les légumes. A cet effet, la réorganisation des producteurs, le réseau TIC et la production équitable sont actuellement à encourager. En outre, l'établissement d'un centre d'approvisionnement en intrant et un atelier de mécanique sont inclus.	Prévu
Agro-business et développement de l'irrigation à Karfiguéla (Banfora)	Prévue depuis longtemps, il n'a malheureusement pas été bien développé en raison d'un budget national insuffisant. Il y a 750 ha, qui a un potentiel de production du riz, du maïs et des fruits , ainsi que l'élevage en réhabilitant un barrage. La transformation du riz (riz bouilli) et l'exportation a déjà été lancée par des groupes de femmes et peuvent être étendues. Les cultures de niche tels que les noix de tigre et la production du fonio peuvent être inclus dans le projet.	Prévu
Agro-business et développement de l'irrigation à Doana (Banfora)	Pour le développement de la production du riz, du maïs et des fruits , et de la création de l'industrie sur 1.500 ha. Les travaux sont suspendus en raison de la dégradation des installations et le manque de financement par les donateurs internationaux. La production de noix de tigre peut être prise en compte dans le projet.	Partiellement mis en œuvre
Développement de la chaîne d'approvisionnement alimentaire de la Vallée du Kou (Houet)	Pour le développement de la production du riz et des légumes afin de satisfaire l'offre alimentaire à Bobo-Dioulasso . La zone potentielle est de 1.260 ha où un petit barrage sera construit comme une solution à la pénurie d'eau. L'eau existe par coïncidence au centre de Bobo-Dioulasso et des contre - mesures devraient être envisagées.	Prévu
Développement de la chaîne d'approvisionnement alimentaire à Banzon (Kénébougou)	Pour le développement de la production des légumes, du riz, du maïs et des fruits , et la création d'industries sur 454 ha. Le sondage a été fait, mais aucune source de financement n'est disponible.	Prévu
Productivité agricole et Sécurité alimentaire(PAPSA): 2009-2018	Pour la réduction de la pauvreté grâce à l'amélioration de l'accessibilité des zones de pauvreté à des marchés en croissance. Les cultures cibles sont les principaux aliments dans le pays, comme le Maïs, le Riz, le Niébé , etc., ceux qui sont dans les zones de pauvreté aigues, en particulier les femmes et les jeunes sont ciblés.	En cours
Projet de développement des bas-fonds	Pour une production agricole stable et une production hors saison en développant l'irrigation complémentaire. Une étude de la JICA distinguera les zones potentielles et concevra un Schéma Directeur et des projets. Parmi les nombreux projets, les plus urgents à mettre en œuvre en termes de sécurité alimentaire et d'économie rurale seront choisis et mis en œuvre.	En cours par la JICA
Programme de croissance économique du secteur agricole (PCESA):2013-2018	Pour le développement des capacités des producteurs pauvres afin d'accroître la production alimentaire, et l'accessibilité de la nourriture dans les marchés ruraux. Menée dans des réserves naturelles pour le maïs, le riz, le niébé, l'igname et le manioc .	En cours

Source: MAAH et JICA

Tableau 10.1.3 Projets spécifiques du secteur agricole en Burkina Faso

Projets	Contenu	Status
Mise en place de centres d'approvisionnement en intrants et matériels agricoles (CAIMA)	Pour assurer au fournisseur d'intrants et d'équipements agricoles un approvisionnement en quantité et en qualité, établir des centres d'approvisionnement et des entrepôts dans les zones rurales où un système de gestion est introduit dans un point focal de la production tels que Dédougou Ouahigouya, Kaya, Tenkodogo, Fada N'Grouma.	Prévu
Mise en place d'une unité d'assemblage de tracteurs	Pour accélérer le processus de transfert de la mécanisation et de la technologie agricole afin d'intensifier la production agro-sylvo-pastoral, plusieurs activités sont prévues par le gouvernement, y compris, i) l'Acquisition de la technologie et des matériels pour la mécanisation, ii) la mise en place d'une unité PPP pour la fabrication du tracteur, iii) la facilitation de l'accès à l'équipement agricole et vi) le développement de la capacité locale. Les ateliers devraient être installés dans des points de production tels que Dédougou, Bobo-Doulasso, Kaya, Tenkodogo, Fada N'Grouma, Koupéla	Prévu
Production des cultures de rente orientées marché	Pour redynamiser la production et la commercialisation de l'oignon, la tomate et la pomme de terre autour des grandes villes pour augmenter le revenu agricole par i) la réhabilitation des systèmes d'irrigation existant pour les légumes cibles, ii) Renforcement des activités de l'organisation paysanne et iii) L'introduction de l'élevage d'animaux dans des zones fermées (poulet, porc), etc. Les cibles doivent être autour de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso (Kadiogo, Centre Nord, Haut Bassins)	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'une stratégie du MAAH

Projets	Contenu	Status
Projet de développement de la chaîne d'approvisionnement en Produits de Niche	Pour la promotion de la production, la commercialisation et la négociation des produits sur les marchés sous régionaux en collaboration avec des commerçants privés. Activités à inclure: i) Extension de nouvelles variétés et technique de production, ii) les activités de marketing, iii) Correspondance des acteurs (plate - forme) et la vi) construction d'entrepôts, des équipements de transformation, etc. Cible: zone de production (par exemple, autour de Ouagadougou et Koudougou et la région du centre)	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'une stratégie du MAAH
Projet de production et d'exportation du sésame	Pour promouvoir la production de haute qualité et répondre à la demande des marchés internationaux pour exporter en collaboration avec des entreprises privées exportatrices ou les commerçants et les projets de la JICA. Activités à inclure: i) Extension de nouvelles variétés et techniques de production, ii) les activités de marketing, iii) Correspondance des acteurs (plate - forme) et la vi) construction d'entrepôts, de matériel de traitement, etc. Cible: Zone de production (par exemple, Centre-Ouest et Centre-Sud)	En cours par la JICA
Projet de développement de produits de signature (labellisés) pour la production agricole et marketing	Pour le développement et la compétitivité des produits qui ont la compétitivité et le potentiel pour développer son écoulement dans le futur sur tous les marchés; domestique, sous-région et outre-mer. Les activités sont déterminées par le développement de la chaîne d'approvisionnement	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'une stratégie du MAAH
Développement de cultures spécialisées ciblant les consommateurs à revenu moyen des marchés sous- régionaux		Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'une stratégie du MAAH

Source : MAAH et JICA

10.1.6 Profils des projets prioritaires du secteur agricole au Burkina Faso

Dans le contexte du développement du corridor, il s'agit du secteur agricole qui bénéficie des avantages liés l'amélioration des infrastructures de transport en vue la distribution des intrants agricoles et des produits de base dès les premiers instants. Le corridor en lui-même ne peut contribuer à faciliter ces distributions, car la plupart des zones rurales manquent de routes de desserte adéquates vers les corridors. Il est donc indispensable de développer les pistes rurales afin d'accéder aux intrants et aux marchés, puis d'y ajouter une composante « soft » telle que le renforcement des capacités et le service financier. Dans le même temps, on s'attend à ce que les cultures hautement sollicitées et compétitives soient produites de manière stable via des installations complètes ou complémentaires d'irrigation. Si l'accès à la zone rurale est améliorée et la production stable, de nombreux négociants des zones de déficit alimentaire du pays ou de la sous-région, en particulier ceux des villes côtières, viendront à travers le corridor pour acheter la production. Une fois que le trafic sera accru, certaines villes le long du corridor se développeront et favoriseraient la création d'entreprises et d'industries agricoles pour certains producteurs et commerçants. En dernier lieu, le secteur agricole peut rendre le corridor plus actif et cela pourrait s'étendre à d'autres localités le long du corridor, contribuant ainsi au développement dynamique et inclusif de la sous-région.

Parmi les projets à long terme, compte tenu de l'interaction, les projets prioritaires sont sélectionnés selon les critères suivants : i) les projets qui sont fondamentaux pour le développement agricole futur afin d'atteindre l'objectif global suivant la stratégie, ii) ceux desquelles l'on peut attendre un impact positif aussi grâce au développement du corridor que pour le développement de celui-ci et iii) les projets qui peuvent servir d'exemple à suivre dans d'autres domaines ou projets. Le profil des projets prioritaires est comme suit.

(1) Projet d'appui à la commercialisation pour le Projet Pôle de Croissance de Bagré (PPCB)

1) Justification

Le projet initial (PPCB) financé par la Banque mondiale vise la croissance économique en milieu rural grâce à une augmentation de l'investissement privé, la création d'emplois, et la production agricole locale. Cependant, les producteurs locaux ne sont pas en mesure de vendre leurs produits agricoles pour obtenir des avantages économiques comme ils l'avaient prévu en raison d'un manque de pistes rurales vers les marchés urbains et des informations en matière de commercialisation. Par conséquent, on dit que plus de la moitié du riz consommé est importé dans le pays, mais une certaine quantité des produits locaux reste dans les zones de production.

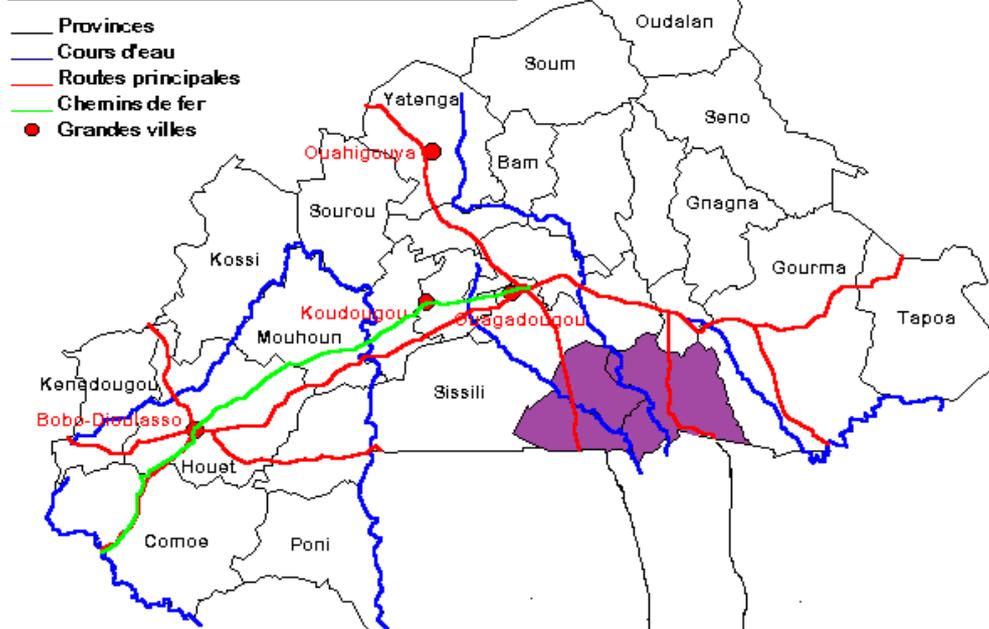
2) Objectif

Afin de déterminer comment optimiser les revenus agricoles dans les zones de production et surmonter une pénurie alimentaire dans le pays, ce projet vise à soutenir les aspects de commercialisation agricole du PPCB à travers le développement ou la réhabilitation des pistes rurales, la distribution d'informations de marché et ensuite la facilitation de la production et le commerce de produits en y attirant le secteur privé. Cela peut aider les producteurs à vendre leurs produits dans tout le pays à un niveau approprié et à un prix compétitif, puis d'étendre leur marché aux sous-régions; Côte d'Ivoire, Ghana et Togo qui ont de grandes zones de consommation pour le riz et les légumes.

3) Description du projet

Zones cibles : Les provinces du Boulgou, du Zoungwéogo et du Nahouri (zones cibles du PPCB)

Carte administrative du BURKINA FASO



Source: Equipe d'Etude de la JICA basé sur la «Présentation du Projet Pôle de Croissance de Bagré, Mission d'investisseurs de Dubaï, Bagrépôle»

Figure 10.1.1 Zone du projet PPCB

Activités principales

(a) Mise en œuvre par le gouvernement

- Etudier la situation de la commercialisation : pour identifier les pistes rurales à développer, le système de distribution de l'information sur le marché, les marchés et les cultures cibles ainsi que les installations et services nécessaires à la commercialisation.
- Diffusion des informations sur la commercialisation: Introduction d'un système mobile d'information sur le marché, mise en place d'une plate - forme intégrée (formée par l'ensemble des acteurs d'un groupe)
- Diversification de la production et développement des marchés au sein et hors du pays, qui est principalement mise en œuvre dans la plate-forme mentionnée ci-dessus; introduction de cultures de rente rentables basées sur l'étude initiale (possibilité : riz pomme de terre, tomate et sésame) pour les cultures de contre-saison, etc.
- Organiser les coopératives ou groupements de producteurs pour des actions collectives d'acquisition des intrants et de ventes de produits
- Promouvoir des investissements dans l'agriculture et l'agro-alimentaire au sein de Bagrépôle visant les marchés côtiers de la sous-région.

7) Actions nécessaires pour la mise en œuvre/Facteur Crucial

(a) Actions transversales pour le développement du corridor

- Approbation et mise en œuvre de construction / réhabilitation des pistes rurales par le ministère des Infrastructures
- La création d'un réseau mobile par le Ministère du Développement de l'Economie Numérique et des Postes (MDENP)

(b) Actions pour le Projet

- La construction d'entrepôts pour stocker les produits agricoles (à mettre en œuvre par le PPCB ou secteur privé)
- Formalité et renforcement de capacité des associations de producteurs
- Facilitation du service financier et de crédit en faveur des producteurs
- Le renforcement et la professionnalisation des producteurs pour la production et la commercialisation

8) Projets connexes

Les projets connexes sont répertoriés comme suit:

- PPCB par la Banque mondiale et le Gouvernement du Burkina Faso
- Programme de Croissance Economique du Secteur Agricole (PCESA) par le MAAH
- Projet d'Amélioration de la Productivité Agricole et de la Sécurité Alimentaire (PAPSA) par le MAAH
- Amélioration de la route (N17) reliant N5 et N16 (Guiba-Garango) pour un meilleur accès vers Bagrépôle par le ministère de l'Infrastructure

9) Impacts sociaux et environnementaux

Les impacts sociaux et environnementaux suivants devraient être pris en compte:

- La pollution et la réinstallation pour la construction/réhabilitation de pistes rurales
- Le conflit avec les éleveurs si les chemins d'animaux et/ou des points d'eau sont influencés négativement par la construction/réhabilitation de pistes rurales

(2) Projet d'irrigation et développement de l'agrobusiness à Douna Karfiguéla et la Vallée du Kou

1) Justification

La MAAH a prévu de construire ou de réhabiliter des installations d'irrigation à Douna et Karfiguéla dans la vallée de la Cascade et du Kou dans les Hauts Bassins, mais celles-ci n'ont pratiquement pas été mises en œuvre faute de budget national. A l'heure actuelle, 1 500 ha, 750 ha et 1 260 ha de terrain potentiel ont été estimés à Douna, Karfiguéla, et la vallée du Kou, dont 410 ha, 350 ha et tous étaient déjà aménagés depuis longtemps. Néanmoins, les producteurs ont cultivé des céréales notamment du riz et des légumes en utilisant de vieilles installations, et la transformation, par exemple le riz étuvé pour le commerce à petite échelle et l'exportation au Sénégal. Si les producteurs sont bien organisés et que ces installations sont bien réhabilitées, la production agricole et l'agro-industrie connexe peuvent être renforcées pour cibler les marchés sous régionaux. A cet effet, un projet d'irrigation ouest - africaine (WAIPRO: *West African Irrigation Project*) soutenait déjà les producteurs en termes d'organisation et un programme de réhabilitation des anciennes installations d'irrigation (Nouveau programme sur la restructuration et l'amélioration des plaines développées à Niofila/Douna: PRMV/ND).

2) Objectif

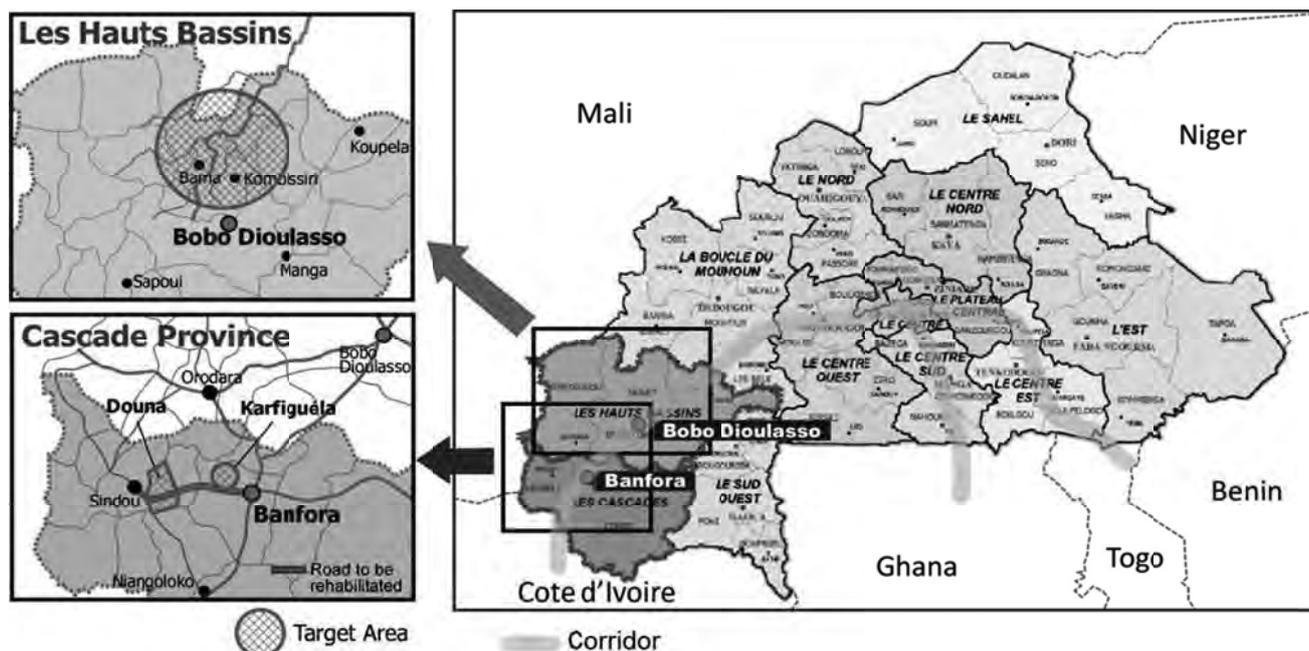
Afin de promouvoir et d'élargir l'agro-industrie existante et future autour de Douna, Karfiguéla grâce aux ressources en eau du barrage de Moussodougou et de la vallée du Kou, et celles de la rivière Kou, ce projet consiste à développer (construire ou réhabiliter) des installations d'irrigation et à

introduire une production et une transformation agricoles orientées vers le marché. En ce qui concerne le développement du corridor, il est souhaitable de réhabiliter une route de desserte entre Sindou et Banfora pour permettre à Douna d'utiliser le corridor à Bobo-Dioulasso, Ouagadougou et la Côte d'Ivoire. Il est inutile de développer ou de réhabiliter la route pour la vallée du Kou, car la route de Bobo-Dioulasso est bien développée.

3) Description du projet

La description des projets sont comme ci -dessous.

Zone cible : La Région des Cascades, autour du département de Douna et le village Karfiguéla, Vallée du Kou dans les Haut Bassins



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 10.1.2 Emplacement du projet de Douna , Karfiguéla , la Vallée du Kou et les pistes rurales à réhabiliter

Tableau 10.1.5 Superficie à développer pour la Vallée du Kou et coût estimatif

Région	Lieu	Zone à développer (ha)	coût estimatif
Cascade	Douna	790ha	4 560 000
	Karfiguéla	250ha	7 900 000
Haut Bassin	Vallée du Kou	456ha	2 500 000

*Calculé avec un coût référencé en cas de développement des 2^e et 3^e canaux de Bagrépole (uniquement): environ 10 000 USD/ha, dépenses diverses comprises (10%).

Source : Equipe d'étude de la JICA sur la base des informations de la DGPA, MAAH

Activités Principales

(a) Mise en œuvre par le gouvernement

- L'Etude sur les activités agricoles actuelles se référant au document existant sur l'irrigation et le développement des bas-fonds, y compris l'étude /projets de la JICA pour identifier la zone à développer
- Promotion des investissements dans l'agriculture irriguée, la transformation et la commercialisation

(b) Mise en œuvre par le secteur privé

- Appui technique à la production, la transformation et la commercialisation (agro-alimentaire)

- Organiser et sensibiliser les bénéficiaires par le WAIPRO et le SOCO PAD
- Segmentation et la collaboration avec le PRMV/ ND de la zone de réhabilitation de Douna
- Le renforcement et la professionnalisation des producteurs
- Facilitation des services financiers et de crédit en faveur des producteurs

8) Projets connexes

Les projets connexes sont répertoriés comme suit:

- WAIPRO
- PRMV/ND
- Projet riz pluvial (Taiwan)
- Projet d'études pour le développement et une meilleure utilisation des bas-fonds avec la maîtrise d'eau par la JICA
- Programme de croissance économique du secteur agricole (PCESA) par le MAAH
- Centre d'approvisionnement des intrants agricoles et des matériaux (CAIM A) par le MAAH
- Mise en place de l'Unité d'Assemblage de Tracteurs par le MAAH

9) Impact sociaux et environnementaux

Les impacts sociaux et environnementaux suivants devraient être pris en compte:

- Réinstallation pour la construction / réhabilitation des installations d'irrigation et de la route
- Conflits liés aux ressources en eau avec les éleveurs
- La concurrence d'eau de l'eau d'irrigation avec un usage domestique pour Bobo-Dioulasso

(3) Projet de développement des produits agricoles labellisés et du marketing

1) Justification

Le Burkina Faso est un fournisseur de divers produits agricoles pour la sous-région et les marchés d'outre-mer. Par exemple, même parfois victime de pénurie alimentaire, le pays vend du maïs et du sorgho au Mali et au Niger, même au Nigeria. Les légumes comme la tomate et les fruits comme la fraise sont distribués comme des «produits de valeur» aux pays côtiers comme la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo et le Bénin. Pour les marchés d'outre-mer, le haricot et le beurre de karité sont source de monnaie étrangère en dehors du coton. Ces types de produits sont nécessaires, plus productifs et distributifs sur les marchés sous régionaux et d'outre-mer en raison de l'augmentation des ménages de la classe moyenne dans les marchés sous régionaux et les produits de niche pour la création d'une nouvelle chance d'affaires.

Le sésame est considéré comme une principale culture de rente potentielle orientée entre autres vers l'exportation au Burkina Faso. En fait, la Stratégie pour le développement de la chaîne de valeur agricole a déclaré des produits clés et de niche à promouvoir pour la croissance économique rurale et nationale. Elle peut aussi contribuer à l'intégration sous régionale, puisque la plupart des produits agricoles sont vendus sur ces marchés. La zone de production en 2015 dans l'ensemble du pays a atteint 150% de ce qu'elle était en 2014 en tant que cultures de rente au lieu du coton.

Cependant, la plupart de ces types de produits ont été cultivés de façon traditionnelle de sorte que ses variétés cultivées et les techniques de production n'ont pas été bien développés. La qualité et la quantité ne sont pas conformes à la demande du marché à cause de la production instable. Ainsi, la production est toujours limitée, et ne génère pas de revenu agricole pour les producteurs et le Burkina Faso comme ils le peuvent.

Par conséquent, en 2014 il est nécessaire d'appliquer ces expériences et ces connaissances au niveau local pour établir sa chaîne de valeur.

2) Objectif

Ce projet vise à renforcer la production et la commercialisation de produits clés et de niche pour contribuer à la croissance économique rurale et nationale en termes de production et de commercialisation. Les produits devraient être choisis en fonction des besoins du marché et des intérêts des investisseurs privés non seulement sur les marchés étrangers tels que l'UE, les États-Unis et les pays asiatiques, mais aussi dans la sous-région comme la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigeria. De cette manière, le produit peut également contribuer à l'intégration sous régionale.

3) Description des projets et des activités

Les cultures cibles peuvent être celles qui sont les plus demandées dans les marchés d'outre-mer et sous-régionaux tels que le riz, le maïs, les légumineuses, les légumes frais, les fruits et les noix de tiges (*Cyperus esculentus*). Selon l'adaptabilité environnementale et les habitudes alimentaires, le niveau de production est différent selon les cultures. Ainsi, les activités seront différentes selon le type de cultures, comme suit.

Tableau 10.1.7 Description du projet par culture cible

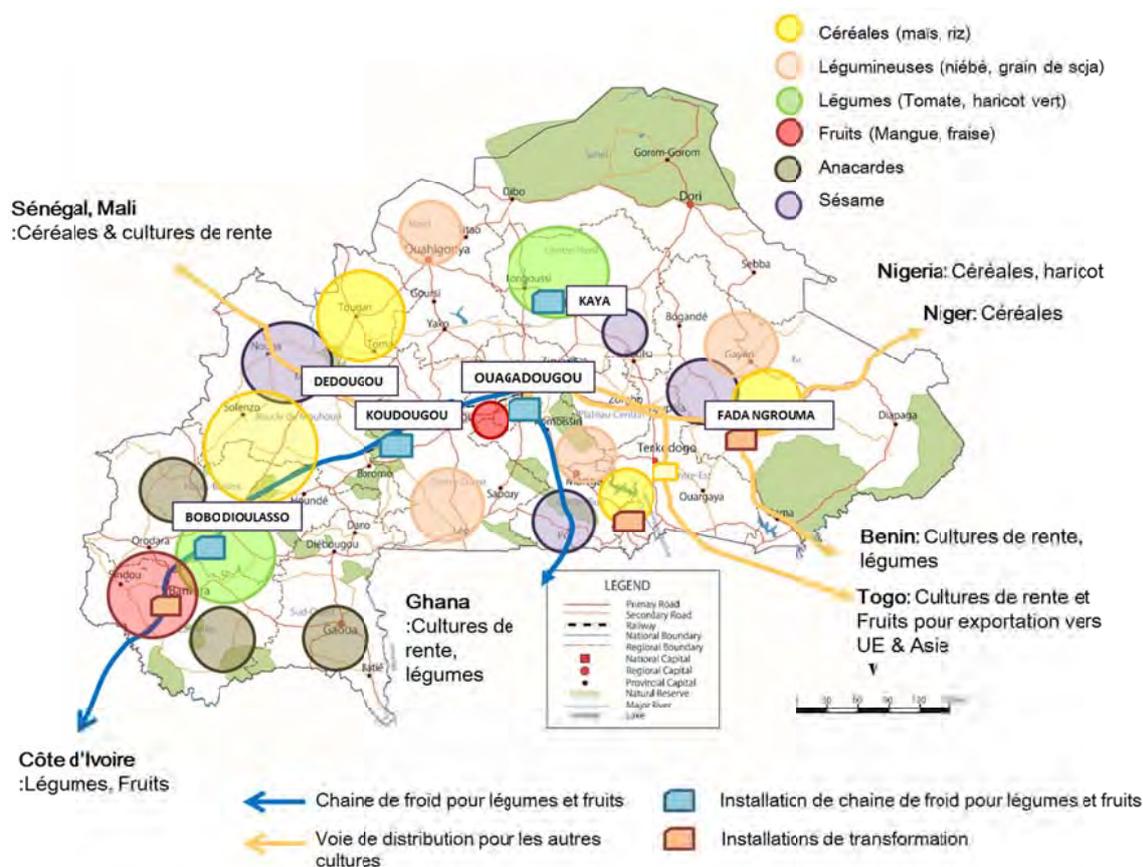
Cultures cibles	Activités	Remarques
Céréales (Riz et Sorgho)	- Établissement d'un système d'approvisionnement en intrants - Réhabilitation de pistes rurales et d'installations d'irrigation. etc.	- Le R&D a été fait depuis longtemps. - Projet d'Appui au Développement des Filières Oléo-Protéagineuses (PADFOP)
Légumineuses (Soja et haricot)	- Construction d'entrepôts de stockage et de conditionnement - Le développement des capacités d'organisation des agriculteurs existants - Extension de nouvelles techniques agricoles	
Légumes (tomates, haricots, Pommes de terre Fraises etc.)	- R & D sur les variétés cultivées et les techniques adaptées à chaque zone - Etablissement d'un système de production de semences et d'approvisionnement en intrants - Réhabilitation des pistes rurales de la zone de production des corridors	- Plusieurs produits pour la sécurité alimentaire et à la commercialisation planifient ou en cours, comme projet d'appui au marché agricole (Padma), mais il est nécessaire de commencer le R & D des variétés de cultivées et des techniques pour certaines cultures
Fruits (mangue,, etc.)	- Développement des installations d'irrigation. - Mise en place d'organisation paysanne - Le renforcement des capacités des organisations d'agriculteurs - Extension de nouvelles techniques paysannes	
Souchets et autres	- R & D sur les cultures et techniques adaptées à chaque zone - Le renforcement des capacités des organisations d'agriculteurs - Mesures d'extension pour les variétés améliorées de semences - Mesures de vulgarisation pour les techniques de production - La formation sur le marketing pour les organisations paysannes - Mise en place de l'usine ou des installations de transformation (jus) - Formation sur le traitement des organisations paysannes	Le jus de souchets est prisé au Ghana

Source: JICA Equipe d'Etude de la JICA sur la base des « Stratégies de Développement des Filières Agricoles au Burkina Faso »

La démarcation des activités entre le gouvernement et le secteur privé est également différente selon le type de cultures. Concernant les cultivars, des méthodes de production pour les légumes et les fruits doivent faire l'objet de recherches et de développement par les institutions de recherche gouvernementales, comme les céréales et les légumineuses, mais les entreprises privées peuvent commencer à se développer en fonction de la demande du marché.

Étant donné que les céréales et les légumineuses sont produites et distribuées sur le marché intérieur et dans la zone déficitaire, un entrepôt sera construit par le gouvernement. En revanche, l'entreposage frigorifique de fruits et légumes frais pour les marchés sous-régionaux et internationaux devrait être installé par les négociants ou entreprises privés. Une fois que ces entreprises auront réalisé la demande de produits transformés, elles mettront en place des installations de transformation.

L'emplacement des cultures de signatures (produits labellisés), les destinations existantes et les installations nécessaires pour le développement sont présentées dans la figure suivante.



Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base de « Stratégies de Développement des Filières Agricoles au Burkina Faso »
Figure 10.1.3 Emplacement des produits de signature (labellisés) et les installations nécessaires

Afin de pouvoir acheminer les productions vers tous les types de marché, les routes de desserte (pistes rurales) doivent être développées, en particulier ; les routes suivantes doivent être réhabilitées pour activer la distribution des produits agricoles ;

- Dédougou-Djibo-Kaya/ Dori : Céréales et légumes pour le marché intérieur et sous-régional
- De Léo à Koudougou et Pô au Corridor : Les légumineuses et les noix pour le marché régional et international
- De Fada N'Grouma à Koupéla et Dori au Corridor : Céréales et légumes pour le marché intérieur et sous-régional

4) Avantages escomptés

Les impacts et les avantages suivants sont attendus dans ce projet:

- Produire du sésame conforme aux marchés sous régionaux et internationaux quantitativement et qualitativement
- Faire constamment le commerce du sésame, et générer des revenus stables pour les producteurs
- Développer une chaîne d'approvisionnement pour le sésame selon les marchés; par exemple, l'ajout de valeur, organique, etc.
- Augmenter et stabiliser les autres produits tels que le maïs, le niébé et le soja
- L'émergence d'une synergie avec le développement du Corridor par la distribution croissante des produits agricoles et du trafic

5) Agence d'exécution et Institutions connexes

Les agences d'exécution prévues et les institutions liées à ce projet sont listées ci-dessous.

- La DGAHDI, la DGPER et la DGPV au sein du MAAH

- Le Programme d'Appui aux Filières Agro-Sylvo-Pastorales (PAFASP)
- Projet de renforcement de la production de sésame financé par MAAH et dons tels que
 - PPCB
 - Plan cadre d'aménagement de la vallée Sourou
 - PDIS
 - Développement de l'agroalimentaire et de l'irrigation à Karfiguéla, Douna, la vallée du Kou, etc.
- D'autres projets connexes menés par des ONG telles que Helvetas, Ronger etc.

10) Impacts sociaux et environnementaux

Ce projet comprend le développement de l'irrigation et les installations de transformation et de pistes rurales, mais il a l'intention d'utiliser efficacement les infrastructures existantes pour l'arrosage et la commercialisation des produits. Par conséquent, l'impact social et environnemental sera très peu.

(4) Projet de développement de systèmes d'irrigation dans les zones humides

1) Grandes lignes du projet

Auparavant, le Burkina Faso produisait et exportait des produits agricoles et d'élevage vers les marchés des pays voisins, ainsi que vers les marchés intérieurs. Cependant, les volumes de production et d'exportation de ces produits ne sont pas d'une grande importance. Puisque les demandes des populations côtières à revenu moyen augmentent pour les produits agricoles et d'élevage et que les routes et les chemins de fer doivent être améliorés le long des corridors vers les zones côtières, il est possible de prendre des mesures pour augmenter le volume de production. L'une des mesures consiste à étendre les systèmes d'irrigation à la production agricole.

Actuellement, la JICA fournit une assistance technique au Ministère de l'agriculture et des ressources hydrauliques du Burkina Faso pour mener une étude technique sur les projets d'irrigation dans les zones humides, y compris l'identification de sites possibles pour l'aménagement de systèmes d'irrigation.

Sur la base des résultats de l'étude technique, ce projet développera des systèmes d'irrigation pour l'expansion de la production agricole ciblant les marchés côtiers sous-régionaux.

2) Cadre de financement

Assistance technique APD et subvention d'APD

3) Coût estimatif du projet

US\$ 30 million

10.2 Secteur de l'élevage du Burkina Faso

10.2.1 Situation actuelle et perspectives du secteur de l'élevage du Burkina Faso

Le secteur de l'élevage de bovins, ovins, caprins cochons, ânes, équins et volailles et des industries connexes, est considéré comme la deuxième plus importante activité économique dans le pays, et occupe 11,3% du PIB avec 4,2% de taux de croissance en 2013. Plus de 80% des ménages tirent leurs revenus des activités économiques du secteur. Parmi ces personnes, environ 25% vivent principalement du secteur, en particulier dans la partie nord du pays ; la région du Nord, du Centre-Nord et du Sahel. Bien que le secteur a contribué à la croissance économique et la vie des gens dans le pays, il est encore peu développé en raison de plusieurs problèmes, par exemple le style traditionnel extensif de l'élevage, la distorsion du système de commercialisation des animaux et le manque d'assistance financière et technique. Ainsi, le secteur ne génère pas autant de revenus comme il se doit.

Néanmoins, le Burkina Faso a encore un avantage quantitatif et qualitatif potentiel. Le pays est l'un des plus grands pays producteurs d'animaux et exportateurs de l'espace CEDEAO. En outre, tous les produits d'origine animale ont une bonne réputation; la viande destinée aux marchés sous régionaux, les produits laitiers pour les marchés nationaux, et la peau des animaux et du cuir pour les marchés internationaux. Par exemple, pour le bétail on a enregistré 343 000 têtes vendues au total en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Bénin et au Nigeria, etc., ce qui équivaut à 70 millions de FCFA en 2014. Il est dit que les demandes de ces produits ont été en forte hausse récemment.

A la lumière de la situation actuelle, le gouvernement a commencé à faire des efforts pour prendre les devants et développer le secteur. Avec l'USAID, la promotion de l'agrobusiness et du commerce étendue en Afrique de l'Ouest (EATP: *Extended West Africa Agribusiness and Trade Promotion*) a été mis en place pour établir un réseau Burkinabè d'éleveurs et de grossistes.

Ainsi, le secteur de l'élevage devrait être en mesure de générer plus de revenus pour les producteurs ruraux et contribuer davantage au développement économique du pays en fournissant des produits aux marchés sous régionaux à travers l'interaction avec le développement du corridor.

10.2.2 Questions liées au secteur de l'élevage du Burkina Faso

Le principal problème du secteur au Burkina Faso est de savoir comment augmenter la valeur du bétail pour contribuer de manière adéquate à l'amélioration des moyens de subsistance de la population et à la croissance économique nationale.

Les avantages potentiels de la production animale ne sont pas exploités autant qu'ils peuvent l'être. Principalement, trois éléments peuvent être considérés comme des obstacles, qui interagissent les uns avec les autres. Le style traditionnel d'élevage du bétail, qui est l'élevage de transhumance, est la principale cause du sous-développement. Les détails sont décrits comme suit.

(1) Style traditionnel d'élevage du bétail

En raison de la tradition et du manque de modernisation technique, la plupart des élevages sont pratiqués par le pâturage traditionnel et l'élevage par transhumance. De nombreux animaux sont élevés au Burkina Faso, et c'est aussi l'un des lieux «de transit» de la transhumance. Un grand nombre d'animaux viennent du Mali et du Niger et restent dans le pays pour y pâturer à certains moments de l'année; quand vient la saison des pluies et que les prairies verdissent. Bien qu'une certaine quantité de résidus de récolte peut être utilisée comme aliment dans le pays, la plupart des animaux, y compris les locaux sont conduits après la saison des pluies en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Togo, où ils sont vendus. Ainsi, presque aucun ne reste au Burkina Faso.

De plus, cette tradition est absolument un élément déclencheur de conflit avec les producteurs agricoles à l'intérieur et à l'extérieur du pays. Lors de la transhumance, les animaux traversent toujours les terres agricoles et dévastent les cultures. Les éleveurs sont toujours chassés et forcés d'aller d'un endroit à l'autre et subissent un harcèlement fréquent aux postes de police ou souffrent de brigandage. Par conséquent, il est dit que de nombreux éleveurs veulent élever leurs animaux à proximité de leurs lieux de résidence.

(2) Distorsion du système de commercialisation des animaux

Les éleveurs préfèrent vendre leurs animaux après les avoir bien engraisés par le biais de la transhumance, mais le plus souvent ils finissent par les vendre sur pieds dans les pays où ils nourrissent et conduisent les troupeaux. Un rapport indique que 70% des bovins sont dirigés par des transhumances, même de nos jours. Les éleveurs gagnent juste de la vente des animaux, ainsi que les autres produits tels que le lait, la peau et d'autres produits dérivés des animaux sont vendus à la destination finale.

Même pour ceux qui peuvent être élevés dans le pays, les animaux sont tout simplement expédiés vivants vers d'autres pays d'une manière conventionnelle non structurée. Dans la tradition, le commerce des animaux se compose de nombreux intermédiaires comme les collecteurs, les grossistes et les détaillants avec des systèmes complexes à partir du pays d'origine vers les pays

côtiers. Les producteurs, de même que les collecteurs ne sont pas bien formés, la plupart sont analphabètes, et donc ne disposent pas d'informations suffisantes sur le marché. Ainsi, ils ne peuvent éviter de vendre à vil prix en se basant sur un système redondant et complexe.

Cela signifie que le Burkina Faso, même s'il exporte un grand nombre de ruminants dans l'espace CEDEAO, ne reçoit que les ventes minimales de la production animale, et perd la possibilité d'ajouter de la valeur dans le pays.

(3) Manque d'assistance technique

Etant donné que le premier moyen de subsistance au Burkina Faso est la production agricole, le secteur de l'élevage n'a pas été bien alloué dans le budget national. Le Ministère des Ressources Animales et Halieutiques (MRAH) a de grandes difficultés à améliorer la situation actuelle en mettant en œuvre des mesures efficaces, en particulier l'assistance technique pour les producteurs de bétail. En outre, il est également difficile d'employer suffisamment de personnel technique qui doit fournir tous les services concernés aux éleveurs.

Par exemple, en rapport avec les problèmes ci-dessus mentionnés, de nombreux éleveurs transhumants veulent maintenant rester dans leurs lieux de résidence et élever leurs animaux. Cependant, ils peuvent à peine apprendre comment nourrir et engraisser des animaux sans pâturage ou transhumance en raison du manque d'agents de vulgarisation ; seul un petit nombre d'agents de vulgarisation peut donner des instructions aux éleveurs en raison du manque de personnel et de connaissances. De plus les éleveurs ne peuvent pas obtenir les médicaments et les subventions nécessaires, tandis que les agriculteurs obtiennent 30-50% de subvention pour l'achat d'intrants agricoles.

10.2.3 Objectifs pour le secteur de l'élevage du Burkina Faso

L'objectif global du secteur de l'élevage est d'accroître la production nationale et d'aider à la croissance de l'économie nationale, mais aussi aux marchés sous-régionaux, en particulier les marchés côtiers. À cette fin, compte tenu des principaux problèmes dans le pays, trois objectifs généraux devraient être définis comme suit :

- Pour élever et engraisser les animaux efficacement à l'intérieur du pays avant l'exportation vers les pays voisins, en introduisant toutes les mesures nécessaires incluant la construction de sites d'alimentation et des installations pour l'élevage, le soutien technique, les intrants vétérinaires, etc.
- Optimiser le système de commercialisation des produits d'origine animale dans le pays par le biais de la réforme du système de commercialisation pour être efficace et établir des structures et des installations nécessaires.
- Compléter l'assistance technique par la collaboration avec le secteur privé, y compris les commerçants agricoles ou les entreprises.

Parmi ces objectifs, il est indispensable d'élever autant d'animaux que possible avec l'assistance technique du secteur privé telle que les commerçants ou les industries en même temps. En général, ils ont leurs propres techniques pour augmenter certaines productions et à un niveau de qualité, et peuvent vouloir aller directement dans les zones de production et produire leurs produits en fonction de la quantité et de la qualité dont ils ont besoin. Les commerçants agricoles ou les entreprises peuvent également être intéressés par le secteur de l'élevage, car ils peuvent être intéressés par les excréments des animaux et des sous-produits pour la fertilisation des sols. Ou bien ils pourraient vouloir utiliser les résidus des cultures ou de la transformation comme fourrage qui peut éventuellement créer de nouvelles entreprises.

10.2.4 Stratégies pour le secteur de l'élevage du Burkina Faso

Le secteur de l'élevage au Burkina Faso a des atouts et des opportunités ; tels que le potentiel du marché à l'intérieur et à l'extérieur du pays et étant un lieu de «transit» des animaux transhumants et où une grande quantité de résidus est attendus de la production agricole. Avec ces avantages, il peut générer des revenus pour les producteurs et pour le pays en relation avec la croissance économique nationale si les animaux peuvent être gardés dans le pays et vendus correctement. Étant donné que la demande de produits animaux augmente dans les pays côtiers où le Burkina Faso exportait des animaux vivants, il est raisonnable de développer efficacement ses exportations en utilisant les opportunités à la première étape. Et puis, si la demande intérieure augmente également avec la croissance économique, le pays sera en mesure d'exporter des carcasses après l'abattage et d'apporter plus de valeur ajoutée dans le pays.

Les stratégies pour atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus sont comme suit.

- Mettre l'accent sur l'élevage d'animaux commercialisables, en particulier les bovins à exporter vers les zones côtières à des fins économiques (certains animaux qui sont élevés de façon traditionnelle comme d'habitude ne sont pas ciblés ici);
- Mettre en place des structures et des installations nécessaires pour engraisser et commercialiser les animaux à valeur ajoutée autant que possible à l'intérieur du pays pour maximiser les revenus du secteur et pour éviter les problèmes posés par la transhumance;
- Réaliser une alphabétisation de base et la formation auprès de tous les acteurs sur la production et de la commercialisation, en particulier les producteurs, afin qu'ils puissent avoir et suivre l'information appropriée en tant que producteurs et commerçants professionnels

10.2.5 Programmes et projets pour le secteur de l'élevage du Burkina Faso

Tous les programmes et projets dans le secteur sont mis en place en conformité avec les politiques et les plans en vigueur, en particulier, le Programme National du Secteur Rural 2011-2015 (PNSR) et le Plan d' action et le Plan d' Action et Programme d'Investissement du sous-secteur de l'Élevage (PAPISE), la Politique Nationale pour le Développement durable de l'Élevage 2010-2025 (PENDEL).

Les projets qui devraient être mises en œuvre pour le développement de l'élevage sont décrits dans le tableau suivant. S'il est classé comme un «projet intégré», il comprend plusieurs mesures pour résoudre de nombreux défis, tandis que le «projet spécifié» se concentre sur un objectif ou un type d'animal.

Tableau 10.2.1 Projets intégrés du secteur de l'élevage au Burkina Faso

Projets	Objectifs et activités principaux	Status
Installation d'abattoir dans les villes principales du Burkina Faso (PIAV / BF)	Ce projet vise à fournir une infrastructure moderne qui répond aux normes d'hygiène et de fournir ainsi un cadre pour un meilleur appui aux producteurs éleveurs de porc et de volaille. Il sera composé de l'installation d'abattoirs compacts dans les villes de Kaya et de Ziniaré et d'abattoirs mobiles de volailles dans les villes de Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Boromo, Ouahigouya, Koudougou, Djibo, Koupéla et Dédougou.	Prévu
Programme d'hydrologie pastorale	Le programme vise à améliorer la disponibilité et l'accès permanent à l'eau pour les animaux et les activités de production animale. L'objectif spécifique est la construction de 141 points d'eau (pompe de forage solaire et 83 masses d'eau (boue, la rétention d'eau).	Prévu
Renforcement des capacités et le professionnalisme de tous les acteurs de l'élevage	Pour renforcer la capacité des producteurs de bétail afin d'élever des animaux et de les vendre de manière efficace par l'introduction de plusieurs types de formation, y compris des programmes d'alphabétisation. Aider les agents de vulgarisation et les organisations/groupes de producteurs ou des coopératives sont prévues comme activités principales.	Prévu
Assurer une gestion durable des ressources animales	Pour créer un environnement pour faciliter correctement la production de bétail, le projet vise à établir le cadre juridique pour protéger tous les producteurs et la construction des infrastructures hydrauliques. L'intensification de l'élevage d'animaux est l'un des composantes.	Prévu
Augmenter la production animale	Pour augmenter la production animale, il vise à introduire la production de fourrage et des aliments à haute valeur nutritive et à améliorer le potentiel génétique des animaux domestiques. Une étude pathologique est incluse en vue de réduire les problèmes de maladies.	En cours
Amélioration de la production animale compétitive	Pour générer correctement les revenus de l'élevage et le commerce du bétail, le projet vise à promouvoir l'amélioration de la qualité des animaux. A cet effet, une norme doit être établie et enseignée aux éleveurs de bétail.	En cours

Sécurisation de la production et de l'approvisionnement de viande	Conformément au PRIDEC, le projet vise à normaliser et à optimiser la production animale à l'intérieur et à l'extérieur du pays. Les principales activités devraient tous être des mesures visant à atténuer les problèmes de transhumance et à renforcer les capacités de tous les acteurs sans distinction de nationalité ou bien s'ils sont des pasteurs. La création de centres de coordination devrait être faite, en particulier pour les transhumants et les producteurs agricoles.	En cours
---	--	----------

Source: MRAH et JICA

Tableau 10.2.2 Projets spécifiques du secteur de l'élevage en Burkina Faso

Projets	Contenu	Status
Construction d'abattoirs frigorifique à Bobo-Dioulasso	L'objectif global du projet est de construire et d'équiper Bobo-Dioulasso avec un nouveau abattoir qui répond aux normes internationales pour la conquête du marché national et international.	Prévu
Création d'une unité de production de vaccins pour animaux au Laboratoire national de l'élevage à Ouagadougou	Pour renforcer la capacité du Laboratoire national de l'élevage (LNE) et son réseau de laboratoires régionaux capables de soutenir la politique du gouvernement en matière de santé animale, la sécurité alimentaire, de la production de vaccins et de contrôle de la qualité des médicaments vétérinaires.	Prévu
Optimisation des avantages de la biodiversité au Burkina Faso (OptABio-BF)	Le projet vise à optimiser l'utilisation du bio-digesteur afin de contribuer à la sécurité énergétique et d'améliorer la sécurité alimentaire, les revenus des ménages ruraux et la consolidation des bases du marché privé de la technologie du bio digesteur au Burkina Faso.	En cours
Mise en œuvre du projet de centre d'achat Aa pour les médicaments vétérinaires (CAMVET)	Avec le Programme d'appui au programme Agro-pastorale (PAFASP) en 2013, le projet a été une étape importante dans le processus d'amélioration de la disponibilité et l'accessibilité des intrants vétérinaires. Ainsi, le Conseil des ministres lors de sa réunion du 28 avril 2014 a adopté le rapport sur la mise en place du Centre d'achat de médicaments vétérinaire central (CAMVET).	Prévu
Projet diffusion de 1100 Km pour le bétail	L'accès des animaux aux ressources pastorales dans un pays comme le Burkina Faso est un défi majeur à l'égard du système d'élevage dominant. Au cours des dernières années, les conflits entre les différents utilisateurs des ressources naturelles ont été aggravées, en particulier entre les agriculteurs eux-mêmes, ce qui provoque l'envie humaine. Le sentiers de bétail qui assurent la circulation des animaux à tout moment sans causer des dommages aux champs représentent une alternative pour réduire au minimum les conflits qui dégradent le tissu social au fil des ans. Ainsi ce projet est conçu pour marquer les pistes de bétail. Pour contribuer plus efficacement à l'augmentation du revenu des acteurs et à la croissance économique et sociale du Burkina Faso à travers l'exportation de la viande.	Prévu
Projet de création de zone l'élevage / viande pour la promotion de la Société (SOBEVI / BF)	Pour promouvoir le secteur du bétail-viande, afin de mieux exploiter les énormes potentialités de l'élevage en général et de ce secteur en particulier,	En cours
Amélioration du service de base pour bovins et petits ruminants	Pour développer les activités de tous les acteurs concernés par les grands et les petits ruminants, il a été programmé en 2007. Les activités principales sont : le renforcement des capacités en matière de professionnalisation des producteurs, l'offre de service vétérinaire et les intrants visant à augmenter la production et la productivité et l'accès au système financier et à la surveillance du marché et des systèmes d'information.	Partiellement exécuté
Développement de chaîne de valeur pour les bovins et les petits ruminants (Amélioration des services de base pour)projet traditionnel d'appui à l'amélioration de l'aviculture (PLTA-MR)	Pour la sécurité alimentaire et la génération de revenus, dans les zones rurales, le projet vise à augmenter la production de poulet. L'idée a été soulevée en 2007 sur la base du plan d'action connexe et mentionné dans le PNSR. Les activités principales sont : l'introduction de techniques améliorées pour l'aviculture, la facilitation du marché et les infrastructures nécessaires.	En cours
Développement de la production porcine	Étant donné que la consommation de porc augmente à l'intérieur et à l'extérieur du pays, en particulier au Bénin, le projet vise à promouvoir la production de porc grâce à un élevage efficace. Cependant, les grands animaux sont très vulnérables et sensibles aux maladies et le stress, et il devrait être lancé après avoir bien étudié et classé les espèces adaptées et méthodes de collecte.	En cours
Projet de développement des techniques de production de cultures fourragères et des méthodes d'alimentation	En lien avec le projet visant l'augmentation de la production animale, ce projet vise à développer des méthodes appropriées pour la production et la transformation de fourrage et méthodes d'alimentation afin d'élever le plus d'animaux possible dans le pays. Il vise aussi à permettre aux éleveurs d'accéder aux marchés nationaux et vendre leurs animaux. L'identification des fourrages qui peuvent être adaptés aux conditions environnementales au Burkina Faso, et les méthodes d'alimentation peuvent être créés sur la base des fourrages à introduire.	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base d'une stratégie du MRAH
Renforcement des services vétérinaires et de lutte contre les épidémies	Pour améliorer la prévention des épidémies, le projet vise à étudier les épidémies et les agents pathogènes, et à mettre en place les systèmes de surveillance et de contrôle nécessaires. Des vétérinaires privés peuvent être associés au projet.	Prévu
Renforcement de la production laitière	Pour améliorer la production de lait et sa transformation qui sont principalement pratiquées individuellement et de manière traditionnelle, et améliorer le commerce des produits laitiers dans le pays à l'avenir. Comme principales activités, il est nécessaire d'améliorer le cadre juridique tels que les normes d'hygiène pour les transformateurs et les différents organismes privés, et de renforcer leur capacité à répondre à la norme et à la qualité en vue de répondre à la demande du marché.	Prévu

Source : MRAH et JICA

10.2.6 Profils de projets prioritaires pour le secteur de l'élevage du Burkina Faso

Compte tenu de la forte demande actuelle de produits d'origine animale, en particulier dans les pays côtiers, il est souhaitable que le Burkina Faso se concentre sur l'engraissement et l'approvisionnement des animaux et de leurs produits afin d'augmenter les revenus liés à l'élevage de bétail aussi bien au niveau du ménage qu'au niveau national. A cet effet, il est indispensable d'augmenter le nombre d'animaux vivants et sains notamment en terme de poids et libre de toute maladie à l'intérieur du pays afin de créer plus de valeur ajoutée que la transhumance.

Une fois qu'un certain nombre d'animaux « exportables » pourra être produit dans les zones rurales, les pistes rurales et le développement du corridor contribueront à la distribution des produits sur les marchés domestiques et sous-régionaux par camions et non par transhumance. Si la production augmente davantage, un chemin de fer peut être nécessaire pour transporter des animaux et/ou des produits apparentés vers les pays côtiers pour les y distribuer. Le développement de l'élevage peut pousser le développement du corridor et promouvoir l'intégration régionale de cette manière.

Pour le développement de l'élevage en tant que secteur économique dans le pays et l'intégration régionale avec le développement du corridor, les projets et les mesures qui améliorent les questions fondamentales pour une production stable doivent être pris en tout premier lieu. Ensuite, des installations connexes pour les marchés de l'engraissement et du bétail seront développées pour promouvoir la distribution d'animaux et de produits d'origine animale. De ce point de vue, les projets prioritaires sélectionnés sont décrits ci-dessous.

(1) Amélioration des services de base pour bovins et petits ruminants

1) Justification

Le Burkina Faso est l'un des plus grands producteurs et exportateurs d'animaux en Afrique de l'Ouest et les produits sont appréciés, même dans les marchés sous régionaux et internationaux. Toutefois, ce secteur n'a pas vraiment contribué autant à la croissance économique dans le pays, parce que la plupart des animaux sont vendus vivants dans les pays côtiers comme la Côte d'Ivoire et le Ghana par des camions ou en transhumance.

A la lumière de cette situation, le gouvernement a prévu de construire des abattoirs ou des usines de transformation pour maximiser la valeur des productions animales. Cependant, certaines questions fondamentales telles que la prise de conscience des vétérinaires et des producteurs, et des services d'intrant n'a pas été développé jusqu'à présent. En fait, les vétérinaires devraient être affectés dans les abattoirs pour l'opération et le problème d'hygiène devrait être bien reçu par les producteurs, mais il n'y a pas assez de vétérinaires et d'agents de vulgarisation dans le pays. Avant de construire ou de moderniser les installations à valeur ajoutée, ces services de base doivent être améliorés.

2) Objectifs

Pour développer les activités de tous les acteurs concernés, grands et petits ruminants, il a été programmé en 2007 le Plan d'action pour la viande de grands et de petits ruminants. Ce projet vise à renforcer les capacités des producteurs pour la professionnalisation, en accomplissant des services vétérinaires et en fournissant des intrants pour accroître la production, la productivité, l'accès au système financier, la surveillance du marché et des systèmes d'information, la production stable et l'engraissement dans le pays.

3) Description du Projet

Les descriptions de projets sont comme ci-dessous.

Zone cible

Toutes les provinces où l'élevage est pratiqué en particulier, les régions qui sont prévues pour la construction des abattoirs dans le PIAV/BF sont décrits dans le tableau ci-dessus; Sahel, le nord, le centre-nord, Boucle du Mouhoun, les Hauts Bassins, et l'est

Activités principales

(a) Mise en œuvre par le gouvernement

- Amélioration de la production animale et du système de vulgarisation sanitaire y compris les postes vétérinaires
- Affectation d'officiers qualifiés à tous les postes
- Professionnalisation des producteurs et des agents de vulgarisation locaux
- Encouragement des institutions financières (micro-crédit, banque) à fournir un service financier pour l'engraissement et la commercialisation
- Développement de systèmes d'information sur le marché

(b) Mise en œuvre par le secteur privé

- Développement du service vétérinaire et intrants

4) Bénéfices attendus

Les impacts et les avantages suivants pour le secteur de l'élevage dans le PPCS sont attendus dans ce projet :

- Mise en place de système de construction et le fonctionnement de l'abattoir
- Augmentation de la production et de la monétisation des animaux (génération de revenus)
- Réduction de la pauvreté, en particulier chez les éleveurs et les résidents par une commercialisation et une négociation appropriée
- Développement de l'industrie liée à l'élevage; les produits laitiers et du cuir
- Augmentation des produits d'origine animale exportés et gain de devises
- Stabilisation de l'offre de produits d'origine animale à l'intérieur du pays et dans les pays sous régionaux

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

Les principales agences d'exécution attendues et les institutions liées à ce projet sont listées ci-dessous :

- Direction Générale des Etudes et des Statistiques Sectorielles (DGESS), Direction Générale des Promotions Animales (DGPA) Direction Générale des Services Vétérinaires (DGSV) et la Direction Régionale des Ressources Animales et Halieutique (DRRA) au sein du MRAH.
- DGC (Direction Générale du Commerce) / DGPE (Direction Générale de la Promotion de l'Entreprise) au sein su MEFD (Ministère de l'Economie, des Finances et du Développement)
- DGC (Direction Générale du Commerce) et le DGI (Direction Générale de l'Industrie) au sein de la MICA (Ministère des Industries, du Commerce et de l'Artisanat)
- Entreprises privées de service vétérinaire et approvisionnement des intrants

6) Calendrier d'exécution

Le calendrier de mise en œuvre est dans un tableau ci-dessous.

(2) Introduction de la production d'aliments et des lieux de l'engraissement

1) Justification

La sécurisation des aliments a été un grand défi dans le secteur de l'élevage au Burkina Faso depuis longtemps afin d'optimiser et de maximiser les revenus domestiques de l'élevage. À cette fin, le MRAH a essayé d'introduire la production d'aliments pour promouvoir l'intensification de l'élevage, mais il reste peu développé en raison de la pénurie de matières premières pour la production d'aliments pour animaux dans le pays.

Pendant, la quantité de résidus ne devrait pas être négligeable après le battage et la mouture des céréales, ou l'obtention d'aliments tels que le son de riz, les tourteaux ou la bagasse après transformation, qui semblent être utilisés pour labourer dans les champs ou tout simplement gaspillés. Ces résidus sont connus comme des matières premières nutritives pour les animaux qui engraisent efficacement les adultes, alors que les jeunes peuvent être élevés avec des herbes naturelles. Ainsi, la disponibilité des résidus peut également être une bonne incitation d'investissement pour le secteur privé en prévision de l'augmentation de la production animale destinée à l'exportation ou à l'offre sur le marché intérieur.

Heureusement, les marchés d'exportation du bétail ont une source de matière première nutritive ; la fabrique de coton (SOFITEX) et de sucre (SOSUCO) se situent près de l'axe Bobo Dioulasso - Côte d'Ivoire et de nombreux types de résidus de cultures sont attendus du site de Bagrépole près de l'axe Pouytenga, Bittou et Guelwongo, Ghana. S'il existe de façon notoire des aliments pour animaux et des sites d'engraissement autour du marché de l'élevage dans le pays, les éleveurs préféreront engraisser leurs animaux pour les vendre sur les marchés intérieurs plutôt que de les conduire vers les pays côtiers par transhumances.

2) Objectif

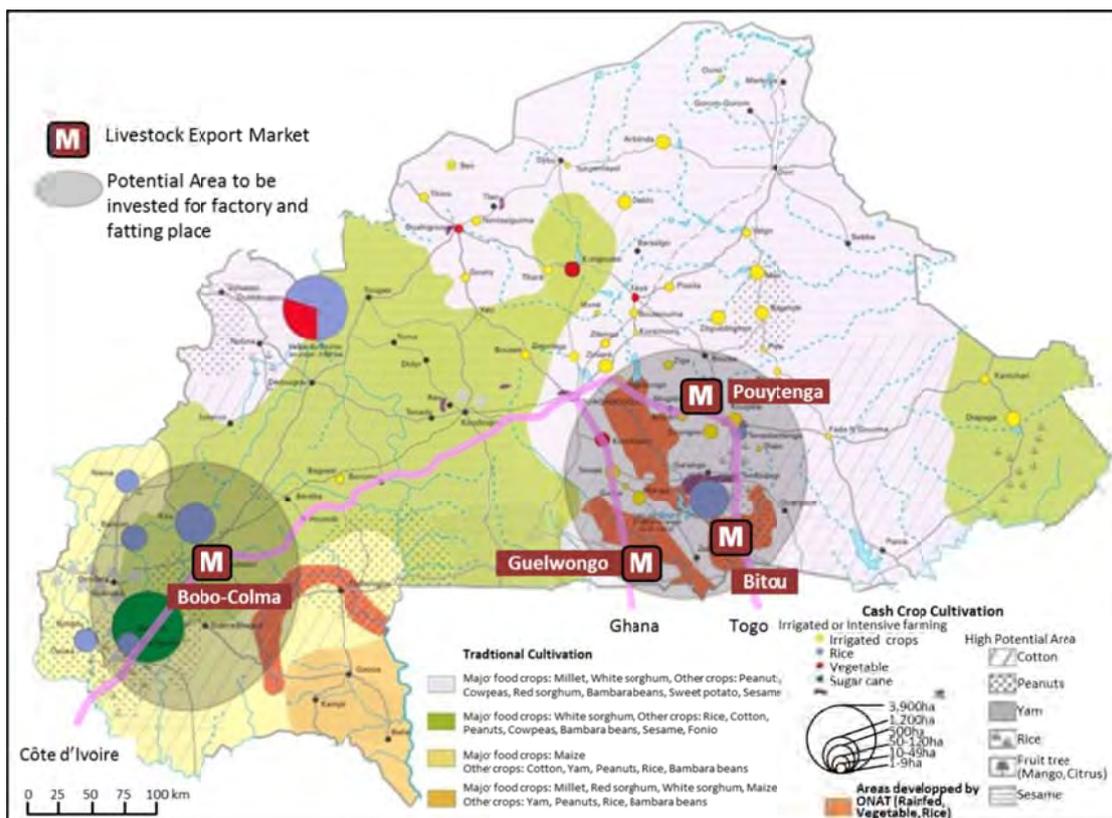
Ciblant les marchés du bétail spécialisés dans l'exportation, le projet vise à introduire la production des aliments et l'engraissement près des marchés du bétail en collaboration avec le secteur privé. Étant donné que les résidus devraient se trouver à proximité des marchés de bétail susmentionnés, des usines de fabrication d'aliments pour animaux et un système d'engraissement devraient être mis en place dans les environs. Ensuite, la production d'aliments et le site d'engraissement seront établis selon la disponibilité des résidus de la production agricole ou la transformation des aliments.

3) Description du projet

La description du projet est comme suit :

Zone cible

- La région des Hauts bassins et la région des Cascades : marché du bétail de Bobo Dioulasso -Columa) : en utilisant des tourteaux de coton, de bagasse et de mélasse issus du raffinage du sucre et des résidus de maïs
- La région du Centre-Est et du Centre- Sud : le marché du bétail de Pouytenga, Bittou et Guelwongo: en utilisant du son de riz et d'autres résidus de cultures et de légumes



Source: Équipe d'étude de la JICA

Figure 10.2.1 Zone cible pour les sites d'engraissement et de production d'aliments (par zone de culture)

Activités principales

(a) Mise en œuvre par le gouvernement

- Étude sur la disponibilité des résidus et ses sources
- Zone identifiée pour l'usine de production d'aliments et site d'engraissement
- Sensibilisation et formation en gestion en faveur de la communauté dans les zones identifiées
- Préparation du terrain pour l'usine de production d'aliments et site d'engraissement
- Préparation de subvention en faveur du secteur privé investissant dans la production d'aliments et site d'engraissement

(b) Mise en œuvre par le secteur privé

- Préparation des procédures et des investissements nécessaires ; acquisition de terrain, aménagement d'usine et du site d'engraissement, préparation des installations nécessaires
- Contrat pour l'achat de tous les matériaux nécessaires à partir de la source notamment le fourrage naturel qui sera mentionné ci-dessous (3)
- Fonctionnement de l'usine et du site d'engraissement

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus de ce projet :

- Fournir des aliments de bonne qualité pour favoriser l'engraissement et la vente d'animaux dans le pays et générer plus de revenus à l'intérieur du pays
- Vendre des animaux en bonne santé à des prix plus élevés que ceux actuels, fournissant ainsi de la viande de bonne qualité aux pays côtiers
- Éviter les conflits avec les agriculteurs, en particulier avec ceux des autres pays
- Promouvoir une agro-industrie mettant sur le marché des aliments riches en nutriments et

d'origine animale

9) Impacts sociaux et environnementaux

Les impacts sociaux et environnementaux suivants doivent être pris en compte :

- Impact social sur les résidents délocalisés dû à l'achat de terres (le cas échéant)
- Impact environnemental dû à la décharge de déchets et/ou l'incinérateur de déchets (le cas échéant)

(3) Projet de développement des technique de production de cultures fourragères et de méthodes d'alimentation

1) Justification

La raison pour laquelle la plupart des animaux sont vendus à l'extérieur du pays après la transhumance est le manque de fourrage et pâturages disponible après la saison des pluies. Ainsi, les producteurs de bétail recherchent les endroits vers les pays côtiers qui ont suffisamment de fourrage et de l'eau. En particulier, les éleveurs et les commerçants d'animaux veulent aussi engraisser leur bétail avant de les vendre une fois à la destination finale. Produire les aliments pour animaux et mettre en place des terres de pâturages comme ranch public sont une solution pour élever et engraisser les animaux autant que possible au sein du pays pour augmenter directement les revenus du secteur, parce que l'engraissement à l'intérieur du pays peut apporter plus de valeur ajoutée par rapport à la vente d'animaux après la transhumance.

2) Objectifs

Afin d'augmenter la production animale et d'apporter de la valeur ajoutée à l'élevage du bétail à l'intérieur du pays, ce projet vise à développer des méthodes appropriées pour la production des cultures fourragères et ranchs publics selon la fonction des zones. L'identification des fourrages qui peuvent s'adapter aux conditions environnementales au Burkina Faso, et les méthodes d'alimentation peuvent être créés sur la base des fourrages à introduire.

3) Description du Projet

Les descriptions du projet sont comme suit:

Zone cible : La Boucle du Mouhoun, Centre-nord et est où la condition climatique est relativement convenable pour la végétation et les ressources en eau et de l'élevage du bétail est assez prospère.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure10.2.2 Emplacement de la production de fourrage et du ranch public

7) Actions nécessaires à l'exécution/Facteur critique

Actions transversales pour le développement du corridor

- Faire un consensus sur le développement des pâturages et des points d'eau et la mise en place des pistes pour les animaux;
- Faible réglementation de la propriété foncière et arbitrage
- Considérations sociales et environnementales et mise en œuvre de contre-mesures afin d'atténuer les impacts négatifs probables avant de commencer le projet.
- Assurance et développement de la ressource en eau

Actions pour le développement de l'élevage

- Organisation des producteurs dans les zones cibles
- Renforcement des capacités des producteurs d'animaux

8) Projets connexes

Les projets connexes sont répertoriés comme suit:

- Projet d'étude pour un développement et une meilleure utilisation des bas-fonds avec une maîtrise de l'eau par la JICA;
- Programme d'Appui aux Filières Agro Sylvo Pastorales (PAFASP).

9) Impacts sociaux et environnementaux

Les impacts sociaux et environnementaux suivants devraient être pris en compte:

- Conflit autour des terres et des ressources en eau entre les producteurs de cultures et les éleveurs transhumants;
- Réduction du taux de l'écoulement du ruisseau en raison de la construction de zones de pâturage et de points d'eau.

(4) Développement de la chaîne d'approvisionnement pour les produits d'origine animale

1) Justification

Le MRAH a prévu d'intensifier la production animale dans la zone de production existantes telles que la région du Sahel, le nord, le centre-nord et l'est, mais la production animale consommée et / ou échangée dans les grandes villes des pays en particulier à l'extérieur plutôt que dans la zone de production. Ainsi, il est nécessaire de relier les zones de production aux villes qui en consomment principalement et/ou les échanger auprès des consommateurs nationaux et à d'autres grandes villes de consommation en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Nigeria.

2) Objectif

Afin de faciliter l'établissement d'une chaîne d'approvisionnement efficace pour les produits animaux, le projet vise à améliorer la fonctionnalité des marchés liés aux produits d'origine animale dans la région du Sahel, du nord, du centre-nord et de l'est et d'autres zones de production, et relier de tel marchés aux destinations finales. En particulier, la fonctionnalité du marché doit être améliorée et rendue efficace par la construction ou la réhabilitation des installations, le renforcement des capacités pour les dirigeants/travailleurs et l'établissement d'un réseau selon les différentes fonctions et les matières premières traitées dans chaque emplacement.

3) Description du Projet

Les descriptions du projet sont indiquées ci-dessous.

Tableau 10.2.6 Villes (marchés) ciblées par le projet de développement de la chaîne d'approvisionnement pour les produits d'origine animale

Marché cible	Principales fonctions et produits de base	Origine	Destination	Observations
Djibo	Marché collectif de tous les animaux, marchés domestiques de consommation de Produits laitiers et cuir	Région du Sahel , Mali et Niger	Ouahigouya, Kaya et d'autres petits marchés	Le plus grand marché collectif d'animaux mais sans installations modernes
Dori	Production et marché collectif, marchés domestiques de consommation de Produits laitiers et Cuir	Région du Sahel , Mali et Niger	Kaya, Fada N'Gourma et autres petits marchés	Un abattoir a été construit dans le passé, mais est tout ruiné.
Kaya	Commerce d'animaux de transit et Production de cuir	Région du Sahel, (via Djibo, Dori), Région du Nord (Ouahigouya)	Ouagadougou, Bobo-Dioulasso	Principal lieu de commerce de transit pour le bétail domestique Célèbre pour l'artisanat du cuir
Fada N'Grouma	Le plus gros marché de commerce d'animaux de transit et export	Niger, région du Sahel, (via Djibo, Dori)	Togo, Benin, Nigeria (Niger)	Principal lieu de commerce de transit pour exportation et importation d'animaux en provenance et/vers l'Est
Ouahigouya	Marché du commerce d'animaux de transit	Mali, région du Sahel, (via Djibo, Dori)	Bobo-Dioulasso, Ouagadougou	Principal lieu de commerce de transit pour exportation et importation d'animaux du Mali
Ouagadougou	Marché central de consommation, pour la viande, les produits laitiers et l'arachide	Toutes les zones, y compris Dori et Djibo	Les consommateurs autour de Ouagadougou	Le plus grand marché d'animaux existe ; l'abattoir frigorifique et l'entrepôt fonctionnent
Bobo-Dioulasso	Deuxième plus grand marché d'exportation et de consommation	Mali, région du Sahel, (via Djibo, Dori), région du Nord (Ouahigouya)	Côte d'Ivoire, Ghana	L'abattoir frigorifique existant n'est pas fonctionnel Il existe une zone d'abattage à ciel ouvert
Pouytenga	Le plus grand marché d'exportation vers le Ghana et le Togo	Kaya, Fada N'Gourma	Ghana, Togo, Bénin	Le plus grand marché d'exportation pour les petits ruminants et les poulets
Hamélé, Guelwongo	Marché d'exportation vers le Ghana	Ouahigouya, Kaya (Ouagadougou)	Ghana	Spécialisé dans l'exportation de poulets
Bittou	Marché d'exportation principalement vers le Togo	Kaya, Fada N'Gourma	Ghana, Togo,	Petit marché d'exportation

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des Annuaire des Statistiques de l'Elevage 2014, MRA, Novembre 2015

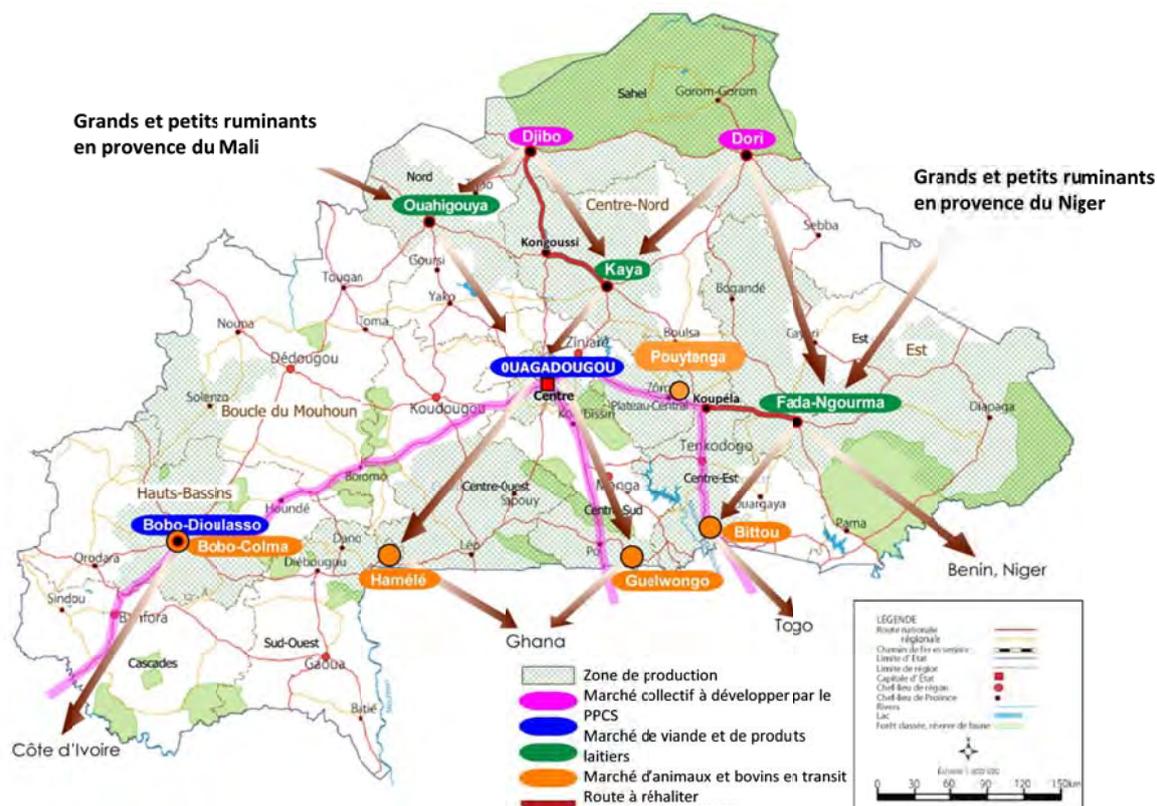
Principales activités

(a) Mise en œuvre par le gouvernement

- Etude sur la fonctionnalité du marché et l'identification des problèmes à résoudre et les fonctions à ajouter pour chaque marché
- Développement des installations nécessaires en fonction des résultats de l'étude, mais certaines routes sont identifiées pour être réhabilitées afin d'établir une liaison physique
 - De Fada N'Gourma à Koupéla
 - De Djibo à Kaya en passant par Kongoussi
- Renforcement des capacités des principaux acteurs sur les marchés cibles
- Développement de system de liaison de vente par le biais de la création d'un réseau de télécommunication

(b) Mise en œuvre par le secteur privé

- Développement de l'abattoir, de l'entrepôt et de la chaîne du froid
- Développement d'usines et d'installations pour la transformation de la viande



Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base de l'Annuaire des Statistiques de l'Elevage 2014, MRA, Novembre 2015
Figure 10.2.3 Emplacement du projet pour le projet et les pistes rurales à réhabiliter

4) Avantages escomptés

Les impacts et les avantages suivants sont attendus dans ce projet:

- Optimisation de l'offre et de la demande de produits d'origine animale pour les producteurs et les consommateurs;
- Rendre plus efficacement les animaux destinés à la vente et les produits connexes;
- Emergence immédiate d'entreprise de production, ce qui facilitera le développement rural et urbain.

5) Agence d'exécution et Institutions connexes

Les agences d'exécution escomptées et institutions connexes pour ce projet sont listées en dessous.

- DGESS au sein du MRAH;
- Direction Générale de l'Industrie (DGI) au sein du Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat (MICA);
- Confédération des Fédérations Nationales de la Filière Bétail et Viande (COFENABVI).

6) Calendrier d'exécution

Le calendrier d'exécution de ce projet est présenté dans le tableau ci-dessous.

abandonné Bagré pôle il y a quelques années. Depuis lors, la quantité de production aquacole a de nouveau diminué.

L'offre des produits de la pêche en 2015 était de 80 000 tonnes au Burkina Faso. Sur ce total, 20.000 tonnes provenaient de la production nationale, et 60 000 tonnes étaient importés. Toutefois, 4 500 tonnes étaient réexportés.

La Stratégie nationale de développement durable de la pêche et de l'aquaculture à l'horizon 2025 (SN-DDPA) est un cadre d'intervention dans les secteurs de la pêche, y compris la pêche en eau douce. L'aquaculture est prise en compte pour une période de 15 ans, de 2011 à 2025.

Il existe actuellement deux projets majeurs de la pêche qui sont en cours au Burkina Faso :

- Le projet de renforcement des capacités dans la gestion des périmètres halieutiques d'intérêt économique, par le gouvernement du Burkina Faso
- La création d'opportunités d'emploi pour les jeunes dans le secteur de l'agroalimentaire à travers des systèmes aquacoles et des chaînes de valeur durables du manioc en Afrique de l'ouest, par l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO)

En ce qui concerne l'accélération du développement du secteur de la pêche, des recherches sont également en cours pour améliorer la reproduction rapide du poisson (comme le poisson-chat au lieu du tilapia). Pour la pêche en eau douce, les plans de gestion de la pêche sont en cours de préparation pour une pêche durable. Mais certains n'ont pas été révisés, tels que le plan de Bagré et de Kompienga qui étaient préparés en 2005. Au Burkina Faso, il existe actuellement des plans de gestion de la pêche pour les neuf périmètres halieutiques d'intérêt économique (PHIE). Ceux-ci ont été préparés dans le cadre du projet de développement des capacités. Cependant, les fonds nécessaires pour la mise en œuvre de ces plans ne sont pas disponibles.

10.3.2 Questions liés au secteur de la pêche au Burkina Faso

Les questions liés au secteur de la pêche au Burkina Faso sont :

- Manque de connaissances en matière de protection des ressources de la pêche en eau douce. Même si les plans de gestion sont préparés, il n'y a pas de financement disponible pour la mise en œuvre de ces plans de gestion.
- Les plans de gestion de la pêche pour Bagré et Kompienga qui sont les deux plus grandes masses d'eau pour la pêche ne sont pas à jour et ont besoin d'être révisés.
- Difficulté pour trouver et attirer les investissements privés dans le secteur de la pêche
- Manque de terre pour une production aquacole pouvant satisfaire à la demande de la région.
- Recherche et développement limités en matière de pêche et d'aquaculture
- Manque de connaissance au sein des acteurs engagés dans ce secteur.

10.3.3 Objectifs du développement du secteur de la pêche au Burkina Faso

Les objectifs recherchés par le développement du secteur de la pêche au Burkina Faso sont :

- Développer la pêche durable en eau douce pour préserver les ressources halieutiques
- Développer l'aquaculture pour augmenter la quantité de poisson produite et satisfaire à la demande croissante de poisson dans le pays.

10.3.4 Stratégies de développement du secteur de la pêche au Burkina Faso

Les stratégies pour développer le secteur de la pêche au Burkina Faso sont :

- Mettre en œuvre et réviser les plans de gestion de la pêche pour une gestion durable des ressources halieutiques dans les principales zones potentielles du secteur ;

- Promouvoir l'aquaculture intensive et l'aquaculture semi-intensive intégrée en utilisant les installations aquacoles existantes à Bagré pole ;
- Augmenter la production de poissons en renforçant la capacité de recherche et le partenariat entre les chercheurs ;
- Renforcer la capacité des personnes engagées dans la pêche et l'aquaculture.

10.3.5 Programmes et projets pour le secteur de la pêche au Burkina Faso

Les programmes et les projets suivants sont proposés pour le secteur de la pêche au Burkina Faso :

- Projet de révision des plans de gestion de la pêche de Bagré, Kompienga, Sourou et Ziga,
- Projet de mise en œuvre des plans de gestion de la pêche du Bam, Sirba, Toecé, Yakouta et Douna,
- Projet de gestion du secteur de la pêche pour le pôle de croissance de Bagré,
- Projet d'appui au secteur privé pour l'investissement dans l'aquaculture,
- Projet d'appui au Centre de recherche en aquaculture de Bobo-Dioulasso,
- Projet de formation professionnelle pour le secteur de la pêche.

10.4 Secteur minier du Burkina Faso

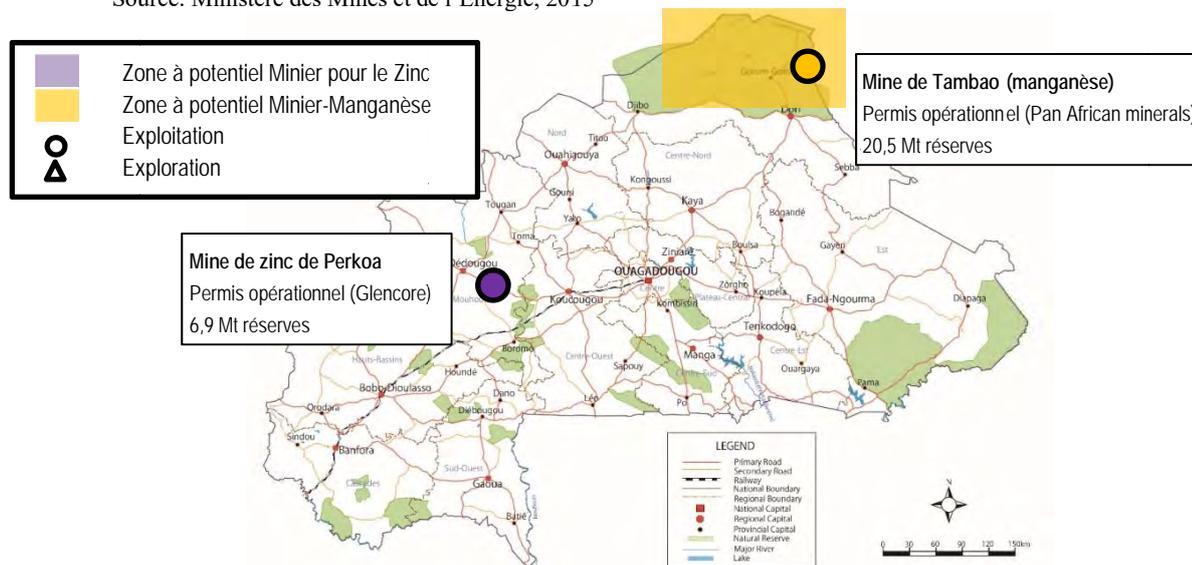
10.4.1 Situation actuelle du secteur minier au Burkina Faso

L'or est le minerai le plus important en termes de recettes publiques pour le Burkina Faso, et la production d'or est en croissance malgré le fait que le prix ait baissé actuellement sur le marché. Outre l'or, le manganèse et le zinc sont des minéraux importants produits au Burkina Faso. Cependant, la production de manganèse à la mine de Kiere par ACM Corporation, située à 20 km au Nord-Est de Houndé, a été suspendue en raison du non respect du contrat par le concessionnaire privé. Le minerai de manganèse est habituellement transporté par camion vers Abidjan. Le tableau ci-dessous montre la récente production minière au Burkina Faso.

Tableau 10.4.1 Production minière au Burkina Faso

	Année					
	2007	2010	2011	2012	2013	2014
Or (oz)	10 245	639 105	982 813	894 163	1 021 539	1 117 000
Manganèse (tonnes)	—	57,355	49 715	—	—	—
Zinc (tonnes)	—	—	—	—	57 254	95 000

Source: Ministère des Mines et de l'Energie, 2015



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 10.4.1 Sites miniers existants et potentiels au Burkina Faso

Tableau 10.4.2 Réserves et ressources minières et prévisions de la production des mines majeures au Burkina Faso

Gisement de Minerai	Réserves et ressources	Prévisions de la production
Mine de manganèse de Tambao (Suspendu)	107 millions de tonnes de ressources mesurées, indiquées et conclues*	3 millions de tonnes / an, pleine production d'ici 2017 *
Mine de zinc de Perkoa (opérationnelle)	4,8 millions de tonnes de ressources mesurées et indiquées 2,3 millions de tonnes de ressources conclues **	Fermeture de la mine en raison de la durée de vie de la mine qui est d'environ 5 ans **

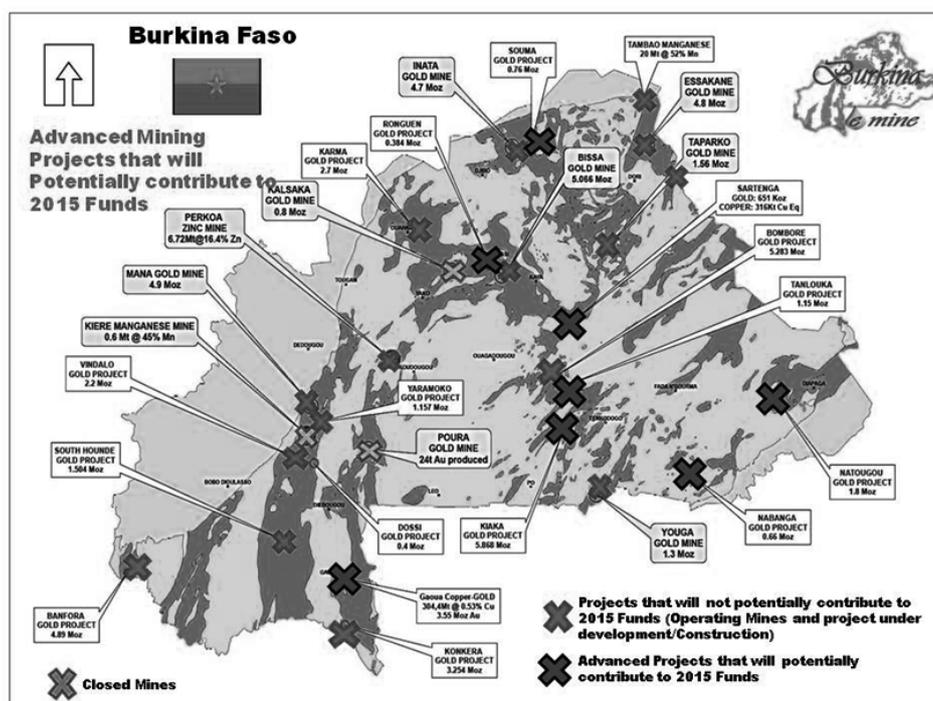
Source*: Rapport annuel de Timis Corporation

Source** : GLENCORE HP (GLENCORE Ressources & Réserves du 31 décembre 2015)

(1) Mine d'or

En 2014, la production d'or a atteint 1,17 millions d'onces et a contribué au budget de l'Etat à 168,483 milliards de francs CFA.

La plupart des sites d'or actifs sont situés dans de la partie centrale du pays et s'étend jusqu'à l'Est. La Figure 10.4.2 montre les sites miniers ainsi que les gisements au Burkina Faso, notamment les mines d'or.



Source: Burukina-emine (Webpage: <http://www.burkina-emine.com>)

Figure 10.4.2 Répartition des dépôts miniers et mines au Burkina Faso

(2) Mine de manganèse

1) Mine de manganèse de Tambao

La mine de manganèse de Tambao est détenue par Pan African Minerals Ltd. (PAM). Le permis d'exploitation minière de Tambao a été attribué à PAM en 2013. Un contrat de bail de 30 ans pour le port de destination à Abidjan avait été signé. La production et l'exportation avaient déjà commencé et le minerai transporté par camion vers la Côte d'Ivoire en 2014. Le gouvernement du Burkina Faso a ordonné à PAM d'arrêter la production à Tambao. A ce jour, la production a été suspendue jusqu'en janvier 2017.

2) Mine de manganèse de Kiere

Selon E-mine du Burkina Faso, la mine de Kiere a une capacité de 600.000 tonnes, mais demeure faiblement exploitée à cause des difficultés de trouver des équipements et du personnel qualifié. En

effet, sur 10 mille tonnes issues des opérations mensuelles prévues, la mine ne produisait que 3.000 à 4.000 tonnes par mois et cela est considéré comme une mine à petite échelle.

(3) Mine de zinc

1) Mine de zinc de Perkoa

La mine de zinc de Perkoa est détenue par GLENCORE, géant producteur de zinc. Selon la page d'accueil de GLENCORE, la production de l'année 2015 est de 0,50Mt avec 18,4% de zinc. La durée de vie prévue de la mine actuelle est d'environ 5 ans sur la base des réserves et environ 6,5 ans de ressources. La date d'expiration des licences de concession minière pertinentes est fixée au 20 mars 2027.

10.4.2 Questions liées au secteur minier au Burkina Faso

Les questions suivantes sont identifiées dans le secteur minier au Burkina Faso:

- Incompatibilité avec les accords entre le gouvernement et les sociétés minières privées en matière de développement d'infrastructures de transport pour transporter les minerais extraits, ainsi que des problèmes liés au carburant et l'équipement pour les activités minières,
- En particulier, la nouvelle construction et réhabilitation des sections ferroviaires de Tambao-Dori-Kaya-Ouagadougou sont nécessaires pour accroître la production de minerai de manganèse dans la mine de Tambao,
- Mauvaise maintenance de l'infrastructure ferroviaire entre Ouagadougou et Abidjan en raison de la faible demande de transport via le chemin de fer,
- Difficulté d'attirer plus d'investissements étrangers dans l'exploration et l'extraction du secteur minier,
- Manque d'information sur les ressources minières fournies aux secteurs privés,
- Impacts négatifs des projets miniers sur l'environnement naturel et social,
- Manque d'emploi pour les populations locales, y compris les femmes des communautés locales en tant que main d'œuvre pour le développement des ressources minières du pays,
- Activités minières inappropriées par l'exploitation minière artisanale à petite échelle.

10.4.3 Objectifs pour le développement du secteur minier au Burkina Faso

Les objectifs de développement du secteur minier au Burkina Faso sont définis comme suit:

- Soutenir les activités minières afin que le secteur minier puisse continuer à contribuer à l'économie nationale et l'emploi,
- Développer les infrastructures de transport pour transporter les minerais extraits, ainsi que le carburant et de l'équipement pour les activités minières,
- Attirer plus d'investissements étrangers dans l'exploration et l'extraction du secteur minier en fournissant des informations sur les ressources minières,
- Créer une structure industrielle qui met l'accent non seulement sur les industries en amont, mais aussi sur les secteurs en aval, y compris le traitement des ressources minières du pays,
- Atténuer les impacts des projets miniers sur l'environnement naturel et social,
- Utiliser la population locale, y compris les femmes des communautés locales en tant que main-d'œuvre pour le développement des ressources minières du pays,
- Permettre l'exploitation minière artisanale à petite échelle de se livrer à des activités appropriées minières en tenant pleinement compte de l'environnement et de la communauté locale.

10.4.4 Stratégies de développement du secteur minier au Burkina Faso

Les stratégies suivantes sont formulées pour le développement du secteur minier au Burkina Faso:

- Sélectionner les mines potentielles cibles, formuler et mettre en œuvre un programme intégré pour la promotion des activités minières durables en impliquant des organisations gouvernementales en charge de l'exploitation minière, ferroviaire et routière, ainsi que la promotion des investissements,
- Etablir une base de données d'information minière et ouvrir aux secteurs privés (stratégie) pour soutenir la promotion de l'investissement dans le secteur minier,
- Augmenter le niveau des politiques et des lois minières aux mêmes normes que celles dans les pays avancés et développer les entreprises minières,
- Repartir les taxes et les royalties provenant des activités d'exploitation minière au profit des communautés locales, et créer un système de financement qui puisse contribuer au développement de la communauté, en plus de la Responsabilité Sociale des Entreprise (RSE),
- Etablir un système de suivi adéquat de l'exploitation minière artisanale à petite échelle.

10.4.5 Mines cibles pour le développement du secteur minier au Burkina Faso

Les mines cibles pour le développement du secteur minier au Burkina Faso sont les suivants:

- Manganèse de la mine de Tambao

Les interventions nécessaires pour promouvoir le développement durable du manganèse de la mine de Tambao sont:

- Réhabilitation et entretien des routes de Kaya à Dori jusqu'à la mine de Tambao
- Réhabilitation du chemin de fer entre Ouagadougou et Kaya
- Construction d'un nouveau chemin de fer de Kaya à Dori jusqu'à la mine de Tambao,
- Opérationnalisation du chemin de fer de la mine de Tambao au Port d'Abidjan en passant par Ouagadougou,
- Amélioration de l'accès ferroviaire à la couchette minière du Port d'Abidjan,
- Rénovation de la couchette minière du Port d'Abidjan.

10.4.6 Profils de projets prioritaires pour le secteur minier du Burkina Faso

- (1) **Extension de l'exploitation minière de la mine de manganèse de Tambao par la réhabilitation et construction du chemin de fer entre Tambao et Ouagadougou à travers Dori et Kaya (Burkina Faso)**

1) Grandes lignes du projet

L'exploitation et l'exportation des minerais est l'un des produits les plus importants soutenant l'économie nationale du Burkina Faso. La valeur à l'exportation des minéraux représente plus de 66% (année 2016) de la valeur totale des exportations, tandis que l'or est le minéral le plus important pour l'exportation. Il est nécessaire pour le Burkina Faso de continuer à développer l'exploitation et l'exportation des ressources minérales en diversifiant ses minerais. Le manganèse de Tambao est l'un des minéraux importants pour l'augmentation de la production et de l'exportation de minéraux au Burkina Faso.

Le projet réhabilitera la section ferroviaire existante entre Ouagadougou et Kay (103 km) et construira deux nouvelles sections ferroviaires, une entre Kaya et Dori (155 km) et une autre entre Dori et Tambao (83 km), afin d'augmenter le volume de transport de minerai de manganèse de la mine de Tambao jusqu'au port d'Abidjan. En plus de ces sections ferroviaires à réhabiliter et nouvellement construites, le transport du minerai de manganèse de la mine Tambao jusqu'au port

d'Abidjan dépendra du chemin de fer existant entre Ouagadougou et Abidjan (Sitarail). La demande annuelle de transport de minerai de manganèse pour ce chemin de fer est de 1 million de tonnes.

Ce projet est nécessaire pour l'expansion de la production minière de la mine de Tambao, tout en empêchant la détérioration des routes et en réduisant les coûts de transport du minerai de manganèse. Ce projet devrait être mis en œuvre par le concessionnaire minier privé. Cependant, le gouvernement devrait soutenir la planification et la construction du chemin de fer en ce qui concerne l'acquisition de terrains et la coordination avec les communautés locales le long de la ligne de chemin de fer.

La section ferroviaire qui doit être complétée par ce projet fera partie du chemin de fer reliant Ouagadougou (Burkina Faso) et Niamey (Niger). De plus, les sections ferroviaires de Dori-Kaya-Ouagadougou pourraient également renforcer la capacité de transport de bovins vivants du Burkina Faso et du Niger vers les pays côtiers.

2) Cadre de financement

PPP

3) Coût estimatif du projet

US\$ 606 million

10.5 Secteur industriel au Burkina Faso

10.5.1 Situation actuelle du secteur industriel au Burkina Faso

La stratégie de croissance accélérée et de développement durable 2011-15 (SCADD 2011-15) a été préparée pour la promotion de pôles de croissance, le développement des secteurs prometteurs, la promotion des niches et des clusters, et la promotion de croissance pro-pauvres pour lutter efficacement contre la pauvreté. Un accent particulier est mis sur le développement de l'industrie grâce à la promotion et le développement des entreprises de transformation des produits agricoles. À l'heure actuelle, un plan quinquennal est en cours de préparation.

En outre, la Politique sectorielle Commerce, de l'Industrie, et de l'Artisanat (POSCIA) qui a été adoptée par le Conseil des Ministres du 5 Juillet 2012, a été élaborée par le Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat (MICA) et les ministères concernés. Le principal objectif poursuivi dans cette politique est de répondre aux défis de la diversification de l'économie burkinabé à travers un secteur privé dynamique et compétitif et la création d'emplois.

Plus précisément, cela implique: (i) le développement d'une masse d'industries compétitives qui sont orientées vers la transformation des matières premières locales et vers l'exploitation des nouvelles technologies; (ii) la promotion des secteurs prometteurs en vue d'accroître le potentiel commercial interne et externe; (iii) le développement du secteur de l'artisanat; (iv) la création d'un environnement favorable à l'émergence d'un secteur privé dynamique; et (v) le renforcement des capacités institutionnelles et organisationnelles de MICA.

En outre, la Direction Générale de l'Industrie de la MICA insiste sur la nécessité de développement de zone industrielle. Surtout l'expansion de la zone industrielle de Kossodo à Ouagadougou qui demeure importante étant donné que la zone industrielle de Gounghin n'a pas d'espace pour une expansion. Certaines usines ont été déplacées de la zone industrielle de Gounghin vers d'autres endroits principalement parce que la zone qui est située au centre-ville, fait face à des difficultés de transport et de logistique.

Le gouvernement a également pris des mesures pour étendre la zone industrielle de Bobo-Dioulasso et créer un port sec à Bobo-Dioulasso. En outre, la création de deux nouveaux sites industriels à Tanghin Dassouri pour l'industrie chimique et à Koubri pour l'industrie alimentaire dans la province du Kadiogo est prise en compte.

10.5.2 Questions liées au secteur industriel du Burkina Faso

Surtout du point de vue du développement du corridor, les éléments suivants sont reconnus comme problèmes ou contraintes pour le développement industriel au Burkina Faso.

- Le non disponibilité d'infrastructures d'accompagnement y compris les zones/aires industrielles spécifiques dédiées aux industriels;
- Le manqué d'accès aux matières premières;
- Contraintes liées à la commercialisation et à la consommation de produits locaux

10.5.3 Objectifs du secteur industriel du Burkina Faso

Les principaux objectifs du secteur industriel sont les suivants:

- Booster l'économie toute entière le long des zones de corridor et;
- Renforcer les activités du secteur privé.

10.5.4 Stratégies du secteur industriel du Burkina Faso

Les stratégies déterminées pour le secteur industriel du Burkina Faso sont les suivantes:

- Sécuriser de l'espace de production pour les industriels, principalement le long des zones de corridor;
- Améliorer le soutien aux agences et organisations en vue de développer et gérer les zones industrielles;
- Introduire les différents types de sous-secteurs industriels tel que les produits alimentaires, la boisson, le plastique pour les zones industrielles comme indiqué dans le Tableau 10.5.1 et qui sont accessibles aux populations à revenus moyen de la sous-région.

Tableau 10.5.1 Types d'industries escomptées au Burkina Faso

Classification des sous-secteurs/ISIC	Types priorités de sous-secteurs par le MICA dans tout le pays	Exemples typiques d'industries le long du Corridor Nord-Sud	Types existant d'industries le long du Corridor Nord-Sud	Types d'industries escomptés le long du Corridor Nord-Sud
10 - Fabrication de produits alimentaires (à base de fruits; légumes, céréales, etc.)	V	V	V	X
11 - Fabrication de boissons	V		V	X
12 - Fabrication de produits du tabac			V	
13 - Fabrication de textiles (y compris l'égrenage de coton)		V		X
14 - Fabrication d'articles vestimentaires		V	V	X
15 - Fabrication de produits en cuir et produit connexes			V	X
16 - Production de bois et d'articles en bois et en liège, à l'exception des meubles; fabrication d'articles en vannerie et tissage			V	X
17 - Industrie du papier et des produits dérivés du papier				
18 - Imprimerie et reproduction de support d'enregistrement			V	
19 - Fabrication de coke et de produits pétroliers raffinés				
20 - Fabrication de produits chimiques	V		V	X
21 - Fabrication de produits pharmaceutiques de base et préparations pharmaceutiques	V			
22 - Fabrication de produits en caoutchouc et en matières plastiques		V	V	X
23 - Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques (ciment)	V		V	X
24 - Fabrication de métaux de base				
25 - Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements			V	X
26 - Fabrication produits informatiques, électroniques et optiques				
27 - Fabrication d'équipements électriques				

28 - Fabrication de machines et équipements			V	
29 - Fabrication de véhicules automobiles, remorques et semi-remorques				
30 - Fabrication d'autres matériels de transport				
31 - Fabrication de meubles			V	X
32 - Autres industries manufacturières			V	
33 - Réparation et installation de machines et d'équipements			V	X

Note *: La revitalisation et la transformation d'une filature traditionnelle à base de coton par le biais du Centre national d'appui à la transformation de l'artisanat du coton à Bobo-Dioulasso (CNATAC) sont attendues.

Source: Equipe d'Etude de la JICA

10.5.5 Programmes et projets pour le secteur industriel du Burkina Faso

Les programmes et projets suivants sont proposés:

- Réhabilitation des éléments de la zone industrielle de Gounghin tels que les routes, l'électricité, les télécommunications, l'approvisionnement en eau et l'assainissement et promotion de la relocalisation des industries vers la zone industrielle de Kossodo ou d'autres zones pour utiliser efficacement le district central de Ouagadougou ;
- Expansion de la Zone industrielle de Kossodo avec l'introduction de type de sous-secteur attendu ou priorisé;
- Développement d'une nouvelle (troisième) zone industrielle à Ouagadougou et / ou à Tanghin Dassouri et Koubri, deux localités de la province de Kadiogo;
- Développement d'une nouvelle Zone industrielle à Bobo-Dioulasso;
- Renforcement de la formation professionnelle par la Chambre de Commerce et d'Industrie.

10.5.6 Profils des projets prioritaires pour le secteur industriel au Burkina Faso

(1) Projet de développement intégré des zones industrielles de Gounghin et de Kossodo à Ouagadougou

1) Justification du projet

La zone industrielle de Gounghin, qui est située au centre-ville, fait face à des difficultés de transport et de logistiques. Il est nécessaire de réduire la congestion du trafic et d'utiliser efficacement le quartier central d'Ouagadougou.

2) Objectifs du projet

- Déplacer les industries de la zone industrielle de Gounghin vers la zone industrielle élargie de Kossodo ou d'autres zones;
- Réhabiliter la zone industrielle de Gounghin.

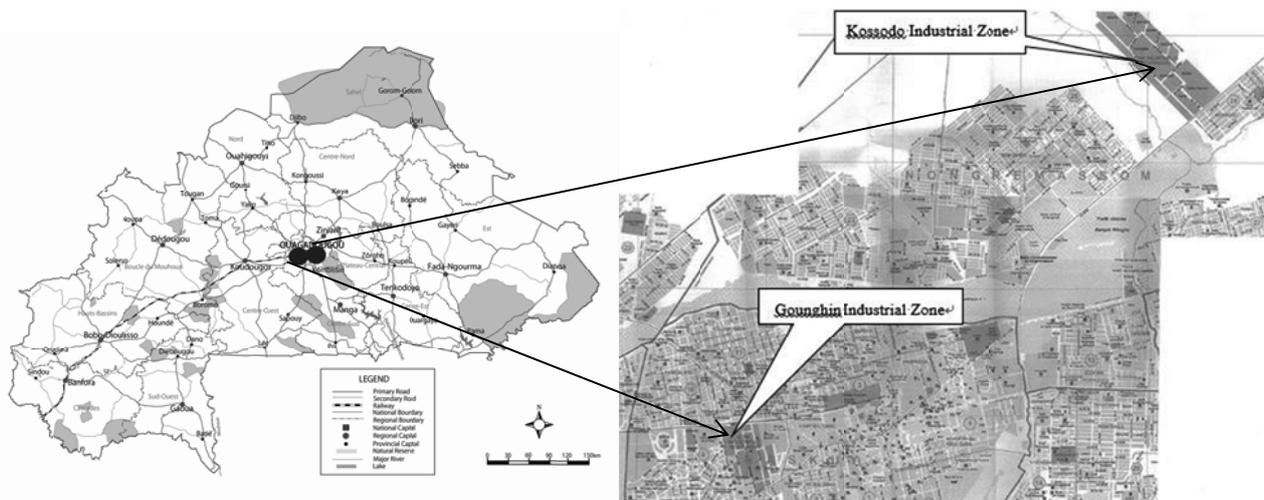
3) Description du projet

Les descriptions de projets sont comme suit:

- Afin de promouvoir la réinstallation, le gouvernement peut fournir un ensemble d'incitations aux entreprises. La construction d'usines standard ou facilement disponibles et des espaces locatifs entièrement viabilisés pour les industries (appartements avec services industriels) pour les petites et moyennes entreprises dans la zone industrielle élargie de Kossodo en est une option ;
- Les composantes de la réhabilitation dans la zone industrielle de Gounghin comprennent les routes, l'électricité, les télécommunications, l'approvisionnement en eau et l'assainissement.
- Réaménagement du quartier central de Ouagadougou par l'introduction de fonctions résidentielles et commerciales utilisant l'espace vacant après le déménagement des usines.
- En ce qui concerne l'extension de la zone industrielle de Kossodo, des parcelles divisées avec des infrastructures appropriées, y compris l'électricité, l'eau, le drainage et les

télécommunications seront créés. En outre, le projet doit fournir des services de gestion pour les entreprises situées dans les zones industrielles.

- Le montant total de l'investissement pour ce projet est estimé à 31,4 milliards de FCFA.



Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base d'information recueillies auprès du MICA

Figure 10.5.1 Emplacement du projet de développement intégré des zones industrielles de Gounghin et de Kossodo

4) Avantages escomptés

Les impacts et les avantages suivants sont attendus dans ce projet:

- Réduction de la congestion du trafic dans le quartier central de Ouagadougou;
- Retrait des activités industrielles nuisibles du quartier central de Ouagadougou;
- Utilisation efficace de la terre dans le quartier central de Ouagadougou.

5) Agence d'exécution et institutions connexes

Le Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat (MICA) serait l'organe d'exécution du projet. En outre, un promoteur privé pourrait jouer un rôle important si un régime PPP est appliqué. Le MICA et un promoteur privé seront responsables du plan de réhabilitation de la zone industrielle de Gounghin, de la conception de base et la conception détaillée de l'expansion de la zone industrielle de Kossodo, et de la préparation des plans de gestion des zones industrielles.

6) Calendrier d'exécution

Le calendrier d'exécution de ce projet est de 2016 à 2020 (quatre ans) avec un appui technique et financier.

7) Action nécessaire à l'exécution / Factor critique

L'action nécessaire pour la mise en œuvre de ce projet prioritaire est la suivante:

- Relocalisation des entreprises et planification des programmes de réhabilitation.

8) Projets connexes

La planification pour le développement du quartier central de Ouagadougou doit être prise en considération.

9) Impacts sociaux et environnementaux

Les impacts sociaux et environnementaux suivants doivent être pris en compte:

N / A

10.6 Secteur des technologies de l'information et de la communication (TIC) du Burkina Faso

10.6.1 Situation actuelle et perspective d'avenir du secteur des TIC au Burkina Faso

Les TIC ont un effet décisif sur le développement économique et social de la société et sont, dans un monde de plus en plus interconnecté, un outil essentiel du développement humain durable.

Conscient de ces questions, le gouvernement du Burkina Faso, à la suite des réformes entreprises depuis 1990, en particulier dans le sous-secteur des télécommunications, considère le développement des TIC comme un principe important et primordial. Une stratégie électronique nationale a été adoptée le 13 octobre 2004 avec l'ambition de favoriser la convergence des politiques de développement des télécommunications, des technologies de l'information et de la radiodiffusion et assurer une large diffusion des TIC dans la société, leur accessibilité et leur appropriation par toutes les classes sociales et mobiliser leur potentiel au profit des stratégies nationales de développement. L'inscription de l'économie numérique et des emplois comme pilier de la croissance de la SCADD (Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable), adoptée le 24 mars 2011, a confirmé le rôle des TIC dans le développement et la croissance du Burkina Faso.

La création, le 2 janvier 2013, du Ministère du Développement de l'Economie Numérique et des Postes (MDENP) reflète l'objectif du gouvernement de rendre le secteur de l'économie numérique et de la promotion de l'emploi un secteur pour stimuler la croissance économique du Burkina Faso ainsi que d'autres secteurs de l'économie.

Par conséquent, le développement et l'adoption formelle d'une politique sectorielle et d'un plan d'action étaient urgents. L'élaboration et la mise en œuvre de politiques sectorielles doivent non seulement promouvoir la croissance et l'emploi dans le secteur de l'économie numérique au Burkina Faso, mais aussi renforcer la contribution de ce secteur au développement global du pays, notamment par l'amélioration de la productivité, l'accès en masse à l'offre éducative, aux soins de santé et aux services publics, la promotion de la bonne gouvernance et la création d'emplois.

(1) Politique des TIC au Burkina Faso

La politique des TIC est décrite dans la Stratégie de croissance accélérée et de développement durable 2011-15 (SCADD 2011-2015) comme suit : « Outre leur importance pour le développement des activités dans tous les secteurs, les TIC sont un important vecteur de croissance. Dans ce secteur, le pays a fait des progrès impressionnants. L'Etat dispose d'une stratégie de développement des infrastructures dont l'ambition est de faire des TIC un puissant levier de développement, en mettant en place un programme de promotion du numérique dans tous les secteurs».

Au regard des défis du secteur, la vision se décline comme suit : « A l'horizon 2025, le Burkina Faso dispose d'un Secteur des communications électroniques qui contribue à l'édification d'une société de l'information moderne, inclusive et dynamique, soutient le développement social et économique».

A ce titre, la mission du secteur de l'économie numérique et des postes est de :

- Développer des infrastructures de communications électroniques
- Accompagner, promouvoir les usages des TIC, développer les services en ligne et des contenus locaux
- Développer une industrie locale basée sur les TIC
- Promouvoir des services postaux modernes.

En droite ligne de la réalisation de la vision du secteur, l'objectif global est de : « Faire des communications électroniques et des postes un secteur productif majeur contribuant au développement sociale et économique du Burkina Faso et servant de levier et d'accélérateur pour les autres secteurs »

Cet objectif global qui traduit le but que le secteur de l'économie numérique et des postes cherche à atteindre se décline à travers trois objectifs spécifiques sectoriels qui sont :

- Promouvoir un accès équitable et abordable aux infrastructures de communications électroniques et aux services TIC adaptés aux besoins des populations
- Promouvoir l'intégration des TIC dans tous les processus des différents acteurs économiques
- Promouvoir l'accès à des services postaux modernes sur l'ensemble du territoire

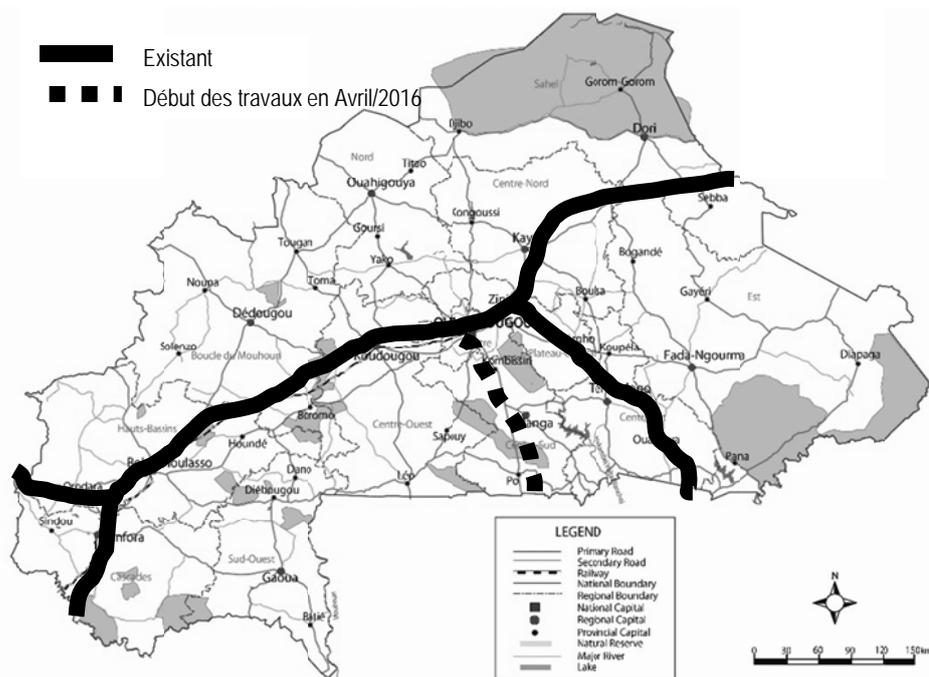
(2) Réseau de télécommunication

Le backbone des câbles de fibre optique a été construit et exploité uniquement sur 1.400 kilomètres au total par l'Office national des télécommunications (ONATEL). Comme l'indique la Figure 10.6.1, une courte ligne d'environ 150km sera bientôt connectée au Ghana et une autre de 5.000 km est prévue pour couvrir la majeure partie de la région. Etant donné que le Burkina Faso est un pays enclavé et ne peut pas avoir une connexion internationale de câble sous-marin, il est très important d'avoir de nombreuses connexions avec les pays côtiers.

Les lignes terrestres sont monopolisées par l'ONATEL, tandis que les services mobiles sont entièrement assurés par des opérateurs privés.

La longueur restante à couvrir est encore significative et même les services publics à Ouagadougou ont besoin d'une connectivité.

Le projet Backbone déploiera 5.700 km de fibre optique sur toute l'étendue du territoire national et donnera lieu à la création du point d'interconnexion Internet (IXP : *Internet Exchange Point*) et du point d'atterrissage virtuel (PAV) pour la fluidification des échanges à coût réduit.



Source : Equipe d'étude de la JICA sur la base du rapport du MDENP

Figure 10.6.1 Réseau des télécommunications au Burkina Faso

(3) Parc des TIC/Centre de données

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) constituent un enjeu vital pour toute société humaine et spécifiquement pour celle des pays en voie de développement. Aussi, elles sont depuis quelques années au cœur des investissements du domaine régalién pour :

- Moderniser et rendre plus efficaces les services publics,
- Fournir des services de meilleure qualité à la population,
- S'ouvrir aux nouveaux services dans les domaines de l'agriculture, l'éducation et de la santé,

- Répondre à la demande des entreprises qui souhaitent plus d'efficacité pour leur compétitivité,

L'objectif global du projet Technopole est de favoriser par le regroupement, les facilités et avantages accordés, une émulation du secteur, l'installation de sociétés internationales et la création de ressources nouvelles par les TIC.

Pour la mise en œuvre du projet, un terrain de 80 hectares dans la zone d'extension sud de la ville de Ouagadougou (route de Pô) a été mis à disposition.

(4) Développement des ressources humaines

L'un des Objectifs de développement durable (ODD) est de : « bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation ». Pour l'atteinte de cet objectif, le secteur des télécommunications et des technologies de l'information et de la communication a besoin de ressources humaines de qualité pour la mise en œuvre des politiques nationales de développement du secteur, car la capacité des entreprises à innover et à se positionner dans une chaîne de valeur mondiale dépend des compétences techniques dont elles disposent.

Dans le contexte du Burkina Faso, cette problématique des compétences techniques en matière de Télécoms/TIC se pose avec acuité et a été évoquée lors de plusieurs cadres de concertation. L'un des plus importants a été les premières assises nationales sur l'économie numérique tenues du 05 au 07 novembre 2015 à Ouagadougou.

Ainsi, il a été recommandé, entre autres, de mettre en place un programme d'urgence pour la mise à niveau des compétences en TIC, d'élaborer une politique nationale de renforcement des capacités et des compétences et de créer une structure de gestion des compétences du secteur des TIC dans l'administration bâtie sur une approche Partenariat Public-Privé (PPP).

En outre, la création d'un fonds d'appui à la formation, à la recherche et à l'innovation et l'appui aux centres de formation existants sont définis comme objectifs par le Premier Ministre au titre du Plan d'actions prioritaires (PAP) pour le secteur.

Ainsi, l'exécution des projets suivants contribueront grandement à la transition du Burkina Faso vers la société de l'information :

- Le projet Technopole TIC de Ouagadougou,
- Le projet Backbone,
- Le projet Point d'atterrissage virtuel,
- Le projet Point d'interconnexion internet,
- Le projet G-Cloud,
- Le projet Centre d'appels Multimédia.

On peut donc en déduire que la réussite et l'impulsion de ces projets et programmes ci-dessus mentionnés risquent de rencontrer des difficultés car elles vont dépendre en grande partie de l'abondance et de la qualité des ressources humaines spécialisées présentes et à venir dans ce secteur surtout dans son volet « formation supérieure en Télécoms/TIC »..

(5) Services TIC

L'édification d'une industrie numérique au Burkina Faso est basée sur la création du technopôle TIC de Ouagadougou, du Centre d'appels multimédia (Call center) ainsi que la mise en œuvre d'un système intégré de formation en TIC au Burkina Faso. Le développement et l'usage des services TIC passe d'abord par la promotion de l'usage des Télécoms/TIC en engageant l'ensemble de la société dans un processus d'appropriation des TIC à travers les formations, la capitalisation des meilleures pratiques dans le domaine des TIC et le développement des services et applications du e-Gouvernement.

(6) Perspectives d'avenir

Malgré les acquis engrangés dans la mise en œuvre de la lettre de politique sectorielle, des progrès sont encore nécessaires pour permettre au secteur de l'économie numérique et des postes de combler les nombreuses attentes. Le diagnostic du secteur à travers les faiblesses et les menaces a mis en évidence la nature et l'importance des défis à relever qui sont :

- Développer les infrastructures, les services de qualité et les usages ;
- Créer un environnement de confiance dans l'utilisation des services de communications électroniques et une gouvernance appropriée au secteur ;
- Promouvoir les contenus locaux dans le domaine du numérique ;
- Développer le service universel y compris l'accès aux terminaux mobiles ;
- Promouvoir le développement d'une expertise nationale en communications électroniques ;
- Restructurer des services postaux financiers ;
- Promouvoir des produits et services innovants à travers l'interconnectivité des réseaux et l'utilisation optimale des technologies de l'information et de la communication ;
- Développer le service postal universel.

Le tableau ci-dessous compare la situation actuelle et propose une situation de la demande future du secteur des TIC au Burkina Faso.

Tableau 10.6.1 Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur des TIC au Burkina Faso

	Maintenant	2025	2040
Utilisation individuelle de l'Internet	9,4% (2014)	50%	80%
Utilisation de l'Internet par les ménages	2,2% (2010)	30%	60%
Abonnement à large bande	0,08% (2013 ligne fixe seulement)	10%	30%
TIC HR		10 000	30 000

Source : Equipe d'étude de la JICA sur la base des statistiques et de l'estimation de l'UIT

L'amélioration des TIC peut soutenir d'autres infrastructures qui constituent des corridors et des industries et qui seront établies le long de ces corridors. Les mesures nécessaires doivent être prises plus tôt que la mise en œuvre de nouvelles infrastructures de corridor. Ainsi, le développement de l'infrastructure des TIC doit être une priorité. Cependant les services des TIC doivent croître en même temps. C'est parce que le développement des infrastructures peut occasionner un accès plus facile à des pays étrangers, et moins de soucis pour les prestations de service, les logiciels et les contenus.

10.6.2 Questions liées aux infrastructures des TIC au Burkina Faso

Le développement des infrastructures de communications électroniques vise à améliorer la disponibilité d'une infrastructure de base adéquate, l'accès aux technologies adaptées ainsi que l'existence d'un environnement de confiance, indispensables pour mettre à la disposition des citoyens et des entreprises un accès équitable, abordable aux services des Télécoms/TIC et encourager leur utilisation.

Dans le sous-secteur des Télécoms/TIC, on note :

- La signature du Contrat technique pour la réalisation du réseau dorsal national de télécommunication (Backbone)
- La signature de la convention de don avec la Banque mondiale pour la mise en œuvre du Projet régional des infrastructures de communication électronique en Afrique de l'Ouest (PRICAO-BF)
- L'interconnexion en fibre optique avec le Niger à partir de Kantchari
- L'extension et le renforcement du Réseau informatique national de l'Administration (RESINA)

à travers :

- La réalisation d'une boucle en fibre optique d'une quarantaine de kilomètres, raccordant environ 90 sites principaux de l'Administration dans la ville de Ouagadougou
- La mise en place et l'opérationnalisation de réseaux sans fil haut débit de type WiMax, dans les treize (13) chefs-lieux de régions et dans un (01) chef-lieu de Province (Tougan) avec plus de huit cents (800) sites administratifs déjà raccordés
- La maintenance des différents équipements centraux et mutualisés (stations de base Wimax, boucle optique, groupes électrogène, onduleurs, routeurs, switch,...)
- L'interconnexion au RESINA par des liaisons spécialisées (LS) des services déconcentrés du MEF
- Le renforcement de l'accès internet du RESINA à Ouaga, par l'augmentation de la bande passante de 80 Mbits/s

10.6.3 Objectifs de développement de l'industrie des TIC au Burkina Faso

Le technopôle TIC de Ouagadougou, le centre d'appels multimédia (Call center) ainsi que la mise en œuvre d'un système intégré de formation en TIC au Burkina Faso constituent l'ossature de l'objectif de développement d'une industrie numérique.

10.6.4 Stratégies de développement du secteur des TIC au Burkina Faso

Afin de réaliser la vision ci-dessus énoncée, les orientations stratégiques suivantes sont retenues pour constituer l'ossature de la Politique sectorielle du Secteur de l'économie numérique et des postes :

- Promouvoir l'intégration des TIC dans tous les aspects de la vie économique, sociale et culturelle du Burkina Faso
- Faire du Burkina Faso un pays de services basés sur les TIC
- Promouvoir le sous-Ssecteur postal comme soutien au développement économique, social et culturel du Burkina Faso
- Stimuler le développement durable des services postaux universels de qualité, efficaces et accessibles, pour faciliter la communication entre les habitants de la planète

10.6.5 Programmes et projets de développement du secteur des TIC au Burkina Faso

Les projets suivants sont proposés pour l'industrie des TIC au Burkina Faso :

- Le projet Backbone
- Le projet de création d'un centre d'accès communautaire
- Le projet de création d'un centre d'appel multimédia
- Le projet de construction d'un Datacenter (DC) principal et d'un Datacenter de soutien
- Le projet de construction et d'équipement de l'école des TIC
- Le projet G-Cloud
- Le projet technopole
- Le projet d'appui au renforcement des infrastructures de communication
- Le projet de connectivité hertzienne large bande
- Le projet de visioconférence
- Le projet Passeport de compétences informatiques du Burkina (PCIB)
- Le projet e-gouvernement
- Le projet de sécurisation du RESINA
- Le projet de renforcement du système d'information de l'administration (PRSIA)

10.6.6 Profils des projets prioritaires du secteur des TIC au Burkina Faso

Les projets suivants sont considérés comme des projets prioritaires compte tenu de leurs relations avec le Plan directeur de développement du corridor.

(1) Le projet Backbone

1) Justifications

Relation avec le plan national

- La SCADD (2010-2015) dit que les TIC constituent un facteur important de croissance
- La SCADD décrit également :
 - La création d'un environnement technologique et infrastructurel favorable aux télécommunications / TIC ;
 - L'appui à la mise en œuvre des stratégies électroniques sectorielles ;
- La réalisation de la communication, de la formation, de la recherche et du renforcement des capacités dans le domaine des télécommunications / TIC.

Relation avec le développement du corridor

Le Burkina Faso est une plaque tournante de la région qui relie les pays côtiers aux pays de l'intérieur. Cette plaque tournante doit comprendre un hub d'information ainsi qu'un hub de transport. Ceci est très important pour l'intégration régionale.

2) Les objectives

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- Mettre à la disposition des acteurs du secteur une infrastructure universelle mutualisée pour le transport de la voix, l'image et les données accessible sur toute l'étendue du territoire
- Construire cette infrastructure au même titre que les autres infrastructures de base, telles que les routes, de manière à focaliser la compétition des opérateurs sur les services et non sur le transport dont le retour sur investissement sera long à obtenir

3) Description du projet

Le Burkina Faso a entrepris la libéralisation de son secteur des télécommunications dans la deuxième moitié des années 1990. Cette réforme a abouti à l'ouverture complète du marché à la concurrence à partir de 2006. A ce jour, trois opérateurs titulaires de licences globales et de nombreux fournisseurs de services à valeur ajoutée opèrent dans le secteur dont la régulation est assurée par une autorité de régulation indépendante, l'Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP). Depuis l'ouverture du sous-secteur des télécommunications à la concurrence, les offres de services de communications électroniques ont connu un développement important dans notre pays. Les principaux indicateurs atteints au 31 décembre 2013 sont les suivants :

- Cinq cent vingt-sept (527) localités ont été raccordées au réseau de téléphonie fixe ;
- La densité téléphonique est de 65,68 téléphones pour 100 habitants ;
- La capacité totale de la bande passante est de 4 683 Mbits/s (en 2014).

Mais de nombreux défis demeurent. L'accès au service haut débit ou à large bande reste embryonnaire et la mauvaise qualité des services est constamment décriée.

Conscient que l'accès à des services de qualité notamment de large bande et d'une manière générale l'édification d'une société de l'information inclusive est conditionné par la disponibilité d'une infrastructure appropriée sur l'ensemble du territoire, le Gouvernement a décidé de contribuer à la mise en place d'une telle infrastructure. C'est ainsi qu'il a initié, par l'intermédiaire du Ministère chargé des télécommunications/TIC, le projet de Backbone national qui vise la réalisation d'une

infrastructure large bande reliant les 45 chefs-lieux de provinces. Ce projet permettra, à terme, de mettre à la disposition de l'ensemble des acteurs du secteur une infrastructure leur permettant d'offrir des services de qualité.

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans ce projet :

- Le développement du territoire national afin de promouvoir un développement économique et social équilibré ;
- Le contrôle des coûts énergétiques à moyen et long terme en réduisant significativement les déplacements ;
- L'amélioration de la qualité de vie de tous les citoyens ;
- L'insertion du Burkina Faso sur les autoroutes de l'information.

5) Agences d'exécution et institutions connexes

Les agences d'exécution prévues et les institutions connexes pour ce projet sont énumérées ci-dessous.

- Le Ministère du Développement de l'Économie Numérique et des Postes (MDENP)

6) Coût estimatif du projet

A déterminer.

7) Calendrier d'exécution

Le calendrier d'exécution de ce projet doit être élaboré.

(2) Projet de construction d'un Centre Technopôle

1) Justification

Relation avec le plan national

- La SCADD (2010-2015) mentionne que les TIC sont un important moteur de croissance ;
- La SCADD décrit également :
 - La création d'un environnement technologique et infrastructurel favorable aux télécommunications / TIC ;
 - L'appui à la mise en œuvre des stratégies sectorielles électroniques ;
- La réalisation de la communication, la formation, la recherche et le renforcement des capacités dans le domaine des télécommunications / TIC ;

Relation avec le développement du Corridor

Le site prévu est à l'intérieur du Technopôle qui sera à l'entrée du corridor Accra-Ouagadougou. Par conséquent, cela peut soutenir toute infrastructure du corridor plus facilement et l'emplacement est bien pour la connectivité internationale et constituer une zone intégrée des TIC.

2) Objectifs

Les objectifs de ce projet sont :

- Créer un espace d'accueil pour regrouper les compétences du secteur des TIC et favoriser les synergies ;
- Proposer un environnement de travail de qualité (infrastructures de pointe) ainsi que des incitations juridiques et fiscales spécifiques aux projets TIC ;
- Favoriser l'innovation par l'hébergement d'activités R&D de sociétés privées du secteur TIC ainsi que de centres d'excellence en TIC du Gouvernement ;
- Stimuler et gérer le transfert des connaissances et le transfert de technologies ;
- Contribuer à la modernisation technique des entreprises et de l'Administration publique

burkinabés ;

- Soutenir la croissance des entreprises burkinabés ;
- Contribuer à la création d'emplois ;
- Créer un écosystème favorisant l'émergence d'une société de l'information au Burkina Faso.

Les objectifs d'un Centre de données (Data Centre) sont les suivants :

- Garantir le stockage d'énormes quantités de données qui seront générées par la mise en place de l'e-Gouvernement ;
- Mutualiser les ressources informatiques dans un contexte de rareté des ressources financières ;
- Assurer la continuité des services offerts sur le RESINA (exploitation des applications métiers, messagerie, téléphonie sur IP,...) grâce à la redondance des installations critiques ;
- Sécuriser les données informatiques, ainsi que les serveurs et applications des catastrophes (informatiques, naturelles...)
- Optimiser le RESINA ainsi que les applications qu'il permet d'exploiter

3) Description du projet

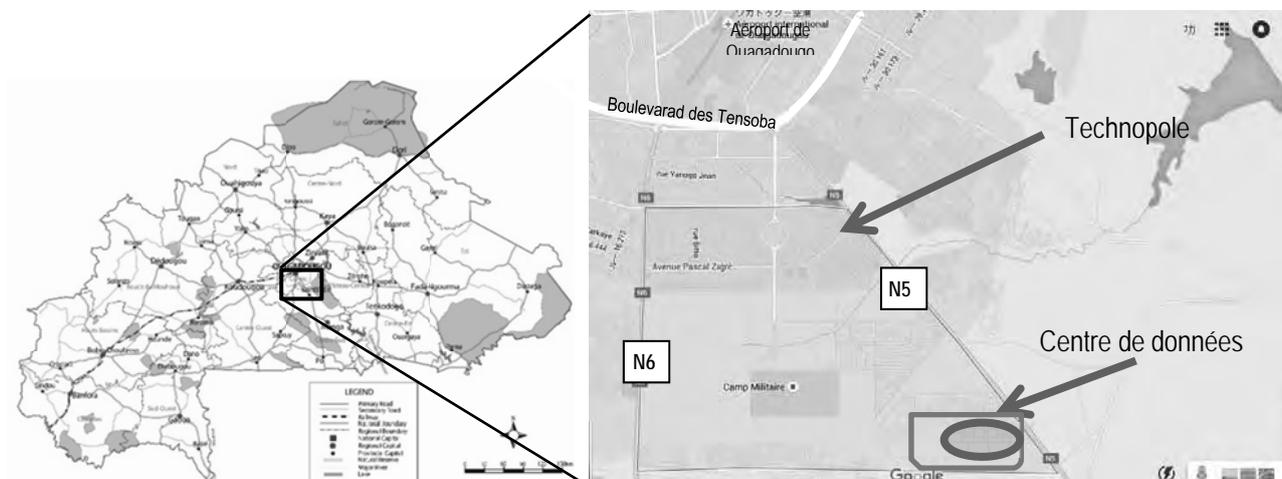
Le Technopôle (TP) développe des opportunités d'affaires liées aux nouvelles technologies, particulièrement dans le domaine des technologies de l'information et de la communication (TIC).

Grâce aux structures de promotion et d'encadrement présentes sur le site, il soutient les entreprises, projets et idées générant de nouveaux modèles d'affaires grâce à une organisation plus productive des technologies de l'information. Il favorise les synergies entre les instituts de recherche et les entreprises, afin de développer des solutions innovantes.

L'objectif global du projet est de créer une technopole afin de favoriser par le regroupement, les facilités et avantages accordés, une émulation du secteur, l'installation de sociétés internationales et la création de ressources nouvelles par les TIC.

Il vise également la construction d'un nouveau centre de données (DC) primaires et à sauvegarder les normes internationales de sécurité et de disponibilité en matière d'hébergement de données et d'applications informatiques dans un environnement aux normes strictes (électricité, température, humidité, protection contre les incendies, communications, accessibilité, etc.).

Le centre de données principal visera à être le centre névralgique de l'intranet gouvernemental, en particulier dans un contexte de développement progressif du e-gouvernement.



Source : Equipe d'étude de la JICA sur la base du rapport du MDENP

Figure 10.6.2 Emplacement du projet Technopole et du centre de données à Ouagadougou

4) Avantages escomptés

Les impacts et bénéfices suivants sont attendus par le Technopole:

- Le soutien à la création et/ou au développement d'entreprises de pointe dans le domaine des TIC
- La disponibilité d'une offre locale de services TIC de qualité pour les besoins des entreprises et de l'Administration, pouvant, à moyen terme, faire du Burkina Faso un pays de services
- Le développement de l'administration électronique, du commerce électronique, du téléenseignement, de la télémédecine et des contenus et services électroniques en langues nationales, adaptés aux besoins du monde rural
- La création d'un environnement attractif pour les investisseurs étrangers du secteur des TIC
- La création de nouvelles opportunités d'emplois
- La création d'emplois et de richesses basés sur les services de la société de l'information.

Les impacts et bénéfices suivants sont attendus par le centre de données :

- Renforcer les autres secteurs en fournissant une utilisation plus facile des TIC,
- Fournir plus de services et de contenus aux citoyens,
- Possibilité d'utiliser les services nationaux plutôt que des services étrangers. Ceci contribue à l'amélioration de l'économie nationale,
- L'industrie des TIC verra le jour.

5) Agences d'exécution et Institutions associées

Les agences d'exécution et les institutions associées prévues pour ce projet sont :

- Le Ministère du développement de l'économie numérique et des postes (MDENP)
- L'Autorité nationale pour la promotion des TIC (ANPTIC)

6) Coût estimatif du projet

Le coût estimatif du projet est de 15-20million de dollar US.

7) Calendrier de mise en œuvre

Le calendrier de mise en œuvre de ce projet est présenté dans le tableau ci-dessous.

Tableau 10.6.2 Calendrier d'Exécution du Projet de Construction d'Un Centre de Données au Burkina Faso

Elément/Activité	Année 1 (2017)	Année 2 (2018)	Année 3 (2019)	Année 4 (2020)	Observation
Design T.P	■				
Construction TP		■	■	■	
Design DC		■			
Construction DC			■	■	
Renforcement des capacités			■	■	

Source: Equipe d'étude de la JICA

8) Action nécessaire pour la mise en œuvre / Facteur crucial

Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de ce projet prioritaire sont :

- Technopôle doit être préparé avant ce projet.

(3) Projet e-Gouvernement

1) Justificatifs

Relations avec le Plan national de développement existant (SCADD)

- La SCADD (2010-2015) : TIC est important moteur de croissance
- La SCADD mentionne également «Mettre les TIC au service de l'administration pour la rendre plus efficace et transparente, grâce à une généralisation de l'accès à l'information et au développement des services publics en ligne.»

Relation avec le développement du Corridor

- Le renforcement de l'efficacité de l'administration est très important pour la promotion du développement du corridor.

2) Objectif

Ce projet vise les objectifs suivants :

- L'intégration des TIC dans les administrations territoriales et les communautés à travers le développement de systèmes d'information informatisés ;
- La diversification et l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité des services fournis par l'administration aux citoyens et aux utilisateurs par le biais des TIC;
- L'amélioration de l'efficacité du personnel de l'Administration grâce aux TIC;
- L'améliorer de la visibilité de l'action gouvernementale, du parlement, des organes consultatifs et de la médiation grâce aux TIC;
- L'amélioration de la visibilité des autorités locales et des actions de développement grâce aux TIC.

3) Description du projet

L'e-gouvernement ou l'e-administration peut être défini comme suit : "L'utilisation des TIC comme outil pour mettre en place une administration moderne, équitable, transparente et efficace au service de l'utilisateur"

Ce projet permettra notamment de mettre en place une plate-forme de e-gouvernement permettant à notre pays de fournir un meilleur service aux usagers (citoyens, entreprises et administration), regroupant en un point d'accès unique, divers services administratifs ou informations pour réduire le temps et l'énergie dépensés par les utilisateurs pour trouver le service dont ils ont besoin.

4) Avantages escomptés

Les avantages suivants sont attendus dans ce projet :

- Renforcer les autres secteurs par une utilisation plus facile des TIC.
- Offrir plus de services et de contenus aux citoyens.
- Utiliser les services nationaux plutôt que des services étrangers. Cela contribue à l'amélioration de l'économie nationale.

5) Agences d'exécution et Institutions connexes

Les agences d'exécution et les Institutions connexes prévues dans ce projet sont :

- Le Ministère du développement de l'économie numérique et des postes (MDENP)
- L'Autorité nationale pour la promotion des TIC (ANPTIC)

6) Coût estimative du projet

- Phase préliminaire 0.5 –1 dollar US
- Phase pilote + 1 – 2 dollar US

- Phase globale + 5 – 10 dollar US

7) Calendrier de mise en œuvre

Le calendrier de mise en œuvre de ce projet est présenté dans le tableau ci-dessous.

Tableau 10.6.3 Calendrier de mise en œuvre du projet e-Gouvernement au Burkina Faso

Désignation/Activité	Année 1 (2017)	Année 2 (2018)	Année 3 (2019)	Année 4 (2020)	Année 5 (2021)	Année 6 (2022)	Remarque
Conception	■						
Préliminaire		■					
Pilote			■				
Global				■	■		
Renforcement des capacités		■	■				

Source : Equipe d'Etude de la JICA

8) Projets connexes

Le projet connexe est :

- Technopôle

10.7 Promotion de l'investissement au Burkina Faso

10.7.1 Situation actuelle de la promotion de l'investissement au Burkina Faso

Le Code des investissements du Burkina Faso montre l'intérêt du pays à encourager les investissements directs étrangers (IDE) afin de créer des industries qui génèrent des produits d'exportation, et de fournir des formations et des emplois à la population active. Le Code fournit des garanties normalisées à toutes les entreprises nationales ou étrangères légalement établies et qui opèrent dans le pays. Il contient quatre plans privilégiés pour l'investissement et l'exploitation. Ces plans sont également applicables à tous les investissements hors agglomération, les fusions et les acquisitions. En vertu de ce Code, toutes les entités nationales et étrangères légalement établies dans le pays jouissent des droits suivants : propriété fixe ; droits d'exploitation forestière et industrielle ; autorisations administratives ; accès aux permis ; et participation aux marchés publics de l'Etat.

Pour soutenir la création d'entreprise, faciliter et simplifier le processus de création entre les différentes administrations, le gouvernement du Burkina Faso a créé en 2005 huit centres d'enregistrement d'entreprise appelés Centres de Formalités des Entreprises (CEFORE). Pour encourager davantage les entreprises et les investissements, le gouvernement du Burkina Faso a créé le Conseil Présidentiel pour l'Investissement en novembre 2007. Ceci est un organe consultatif, présidé par le Chef de l'Etat, qui fait des recommandations sur le développement et la mise en œuvre des politiques de promotion de l'investissement. En outre, le gouvernement a créé l'Agence de Promotion des Investissements du Burkina Faso (API-BF) en mars 2013. L'API-BF est chargé de promouvoir et de faciliter les investissements dans le pays, d'aider tous les investisseurs et de promouvoir l'image prestigieuse du Burkina Faso à l'intérieur et à l'extérieur du pays.

10.7.2 Défis liés à la Promotion de l'Investissement au Burkina Faso

Les points suivants sont décrits comme des défis pour la promotion de l'investissement au Burkina Faso :

- Peu d'informations sont fournies aux investisseurs étrangers au sujet non seulement de l'investissement, mais également des informations d'ordre général tels que les styles de vie dans le pays ;
- L'API-BF a une expérience limitée en matière de promotion de l'investissement, car elle n'a été

créée qu'en 2015.

- Difficulté à attirer les IDE compte tenu de la taille limitée du marché en Côte d'Ivoire
- Pas d'utilisation substantielle du mérite de l'union douanière par l'UEMOA et CEDEAO pour attirer des investissements dans les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux

10.7.3 Objectif de la Promotion de l'Investissement

Les objectifs de la promotion de l'investissement pour le Burkina Faso sont les suivants:

- Créer un environnement d'investissement plus favorable pour le Burkina Faso et la sous-région du CACAO
- Profiter des marchés sous-régionaux intégrés et élargis, en particulier les marchés côtiers pour attirer les investissements dans les secteurs économiques du Burkina Faso ciblant les marchés côtiers en pleine croissance
- Attirer les investissements non seulement dans le secteur minier, mais aussi dans pour le développement nécessaire des transports pour le développement minier

10.7.4 Stratégies pour la promotion de l'investissement au Burkina Faso

Les stratégies de base pour la promotion de l'investissement sont :

- Supprimer les restrictions sur les investissements pour améliorer le climat des affaires
- Offrir des services plus appropriés aux investisseurs potentiels et existants par le renforcement des capacités de l'API-BF
- Promouvoir l'investissement privé avec des orientations stratégiques sur des secteurs économiques spécifiques, à savoir les secteurs de l'agriculture, de l'élevage et de l'agroalimentaire ciblant des marchés sous-régionaux en expansion.
- Attirer l'IDE vers les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux en utilisant le mérite de l'union douanière dans le cadre de l'UEMOA et de la CEDEAO, qui est l'établissement de marchés sous-régionaux intégrés et élargis
- Attirer les investissements pour le secteur minier tout en attirant des investissements pour le développement nécessaire des transports

10.7.5 Mesures possibles pour la promotion de l'investissement

Les mesures suivantes sont proposées :

- Améliorer les stratégies pour un climat d'affaires stable
- Renforcer la capacité institutionnelle de l'API-BF et d'autres institutions en charge de la promotion de l'investissement et de la politique du climat des affaires
- Promotion des investissements dans les projets prioritaires de la Côte d'Ivoire en tirant profit de l'élargissement du marché, favorisé par l'intégration économique et physique.

10.7.6 Programmes et projets pour la promotion de l'investissement au Burkina Faso

(1) Projets de promotion des investissements visant la croissance des secteurs économiques

Les projets de promotion des investissements figurant dans le tableau ci-dessous devraient être mis en œuvre au Burkina Faso pour tirer profit de l'intégration et de l'extension des marchés sous-régionaux tout en augmentant le pourcentage de la population à revenu moyen.

Tableau 10.7.1 Projets prioritaires relatifs à la promotion des investissements visant la croissance des secteurs économiques au Burkina Faso

Secteur	Projet	Court terme (2018-25)	Moy. Terme (2026-33)
Élevage	Promotion des investissements pour l'expansion des exportations de bovins et de petits ruminants vers les pays côtiers	•	•
	Promotion des investissements pour les exportations de bovins et d'autres viandes animales vers les pays côtiers	•	•
Agriculture	Promotion de l'investissement et du développement de Bagrépole pour l'agriculture, l'aquaculture et l'agro-alimentaire	•	
	Promotion de l'investissement et du développement de l'agriculture irriguée à Karfiguéla, à Douna et dans la Vallée de Kou	•	•
	Promotion des investissements pour les autres agropoles		•
Industrie	Promotion de l'investissement et du développement de la manufacture à Ouagadougou	•	•
	Promotion de l'investissement et du développement de la manufacture à Bobo-Dioulasso		•

Source: Équipe d'Étude de la JICA

(2) Programme de renforcement des capacités de l'API-BF

1) Programme de renforcement des services d'information de l'API-BF pour le secteur privé

- Fourniture d'informations et de services sur le climat de l'investissement (par exemple, la coopération avec l'Organisation Japonaise du Commerce Extérieur (JETRO : *Japan External Trade Organization*), permet de mettre en place la page d'accueil de l'API-BF avec des contenus importants en plusieurs langues) ;
- Promotion des échanges mutuels d'informations en matière d'investissement (par exemple, l'organisation de séminaires sur l'investissement, l'envoi de missions d'investissement, la création d'une base de données de l'entreprise locale)

2) Programme de la formulation des politiques d'investissement et de la mise en œuvre de l'application des lois qui régissent l'investissement en augmentant la capacité des institutions de promotion des investissements au Burkina Faso

- Clarification de la politique de promotion de l'investissement (par exemple, la promotion du dialogue public-privé pour mieux comprendre les besoins des investisseurs. Le Programme de formation technique pour appuyer la formulation des politiques de promotion de l'investissement sur la base des forces et des faiblesses du pays) ;
- Renforcement des capacités du personnel de l'API-BF (par exemple, l'apprentissage de bonnes pratiques dans les pays en développement qui ont réussi à attirer des investissements directs étrangers) ;
- Répartition des experts qui travaillent en tant que conseillers sur la promotion de l'investissement afin d'organiser des séminaires sur l'investissement ; planifier et gérer des missions relatives à l'investissement) ;
- Renforcement de la coopération entre les organisations connexes pour répondre aux besoins des investisseurs (par exemple, la création d'un comité de coordination pour soutenir le dialogue politique avec les organisations connexes en matière de fourniture d'infrastructures nécessaires).

10.7.7 Profils des projets prioritaires pour la promotion de l'investissement au Burkina Faso

(1) Promotion des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux

1) Grandes lignes du projet

En 2013, l'Agence gouvernementale pour la promotion des investissements (API-BF) a été créée. API-BF a tenté d'attirer des investissements dans le développement des infrastructures, ainsi que dans le secteur minier. Cependant, il n'a pas accordé beaucoup d'attention au potentiel de croissance des secteurs économiques du Burkina Faso ciblant les marchés côtiers de la sous-région.

En soulignant la possibilité d'intégrer et d'élargir la taille des marchés de consommateurs sous-régionaux, il est possible que l'API-BF attire des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés de consommateurs sous-régionaux. Ces secteurs économiques cibles comprennent ceux de l'agriculture, élevage, pêche et agroalimentaire.

Le projet vise un changement clair de la promotion de l'investissement pour les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux. À cette fin, le projet préparera de nouveaux matériels de promotion, fournira une formation aux agences et au personnel concernés et mettra en œuvre des activités concrètes de promotion des investissements.

2) Cadre de financement

Assistance technique APD

3) Coût estimatif du projet

US\$ 4 million

Chapitre 11 Stratégies de Développement du Secteur des Infrastructures du Burkina Faso

11.1 Routes et Autoroutes du Burkina Faso

11.1.1 Situation Actuelle des Routes et Autoroutes du Burkina Faso

(1) Cadre institutionnelle du secteur routier au Burkina Faso

Le Ministère des Infrastructures assure la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement relative aux secteurs des infrastructures et des transports. La Direction Générale des routes et la Direction Générale de l'entretien routier sous le Ministère des Infrastructures sont responsables de la mise en œuvre et maintenance des infrastructures routières, incluant les ouvrages de génie civil des routes régionales et départementales. Le développement du réseau routier dans les zones rurales a été géré par la Direction Générale des pistes rurales.

Le Fonds d'Entretien Routier du Burkina Faso (FER-B) est une entité qui est en charge de la collecte du péage et du fonctionnement des postes de péage des principales routes nationales. Les fonds collectés sont utilisés pour le financement de l'entretien courant et périodique des routes et pour le financement des constructions de nouveaux postes de péage.

(2) Cadre de planification routière et de développement routier au Burkina Faso

Le Ministère des Infrastructures a formulé un document de stratégie pour le secteur des transports du Burkina Faso pour la période de 2011-2025 qui est une stratégie globale pour le développement des infrastructures de transport et des systèmes incluant le réseau routier au Burkina Faso. Tel est le plan de niveau supérieur pour le secteur des transports. La conception du projet de stratégie a pris en compte la Stratégie de la Croissance Accélérée et de Développement Durable (SCADD). Les priorités assignées au secteur des transports sont les suivantes:

- Aménagement des routes interurbaines et des routes internationales
 - Développer et renforcer le réseau routier,
 - Amélioration des conditions de transit sur les corridors internationaux,
 - Renforcement de la gestion routière,
 - Renforcement de la compétitivité des services routiers,
 - Consolidation de l'intégration régionale.
- Développement des routes et des transports routiers dans les zones rurales
 - Mise à niveau des infrastructures de transport au niveau rural,
 - Amélioration des services de transport en milieu rural,
 - Amélioration de l'accès de la population rurale à des moyens intermédiaires de transport,
 - Renforcement du cadre institutionnel et amélioration des capacités dans les organisations en charge du transport rural.

(3) Etat actuel du réseau routier au Burkina Faso

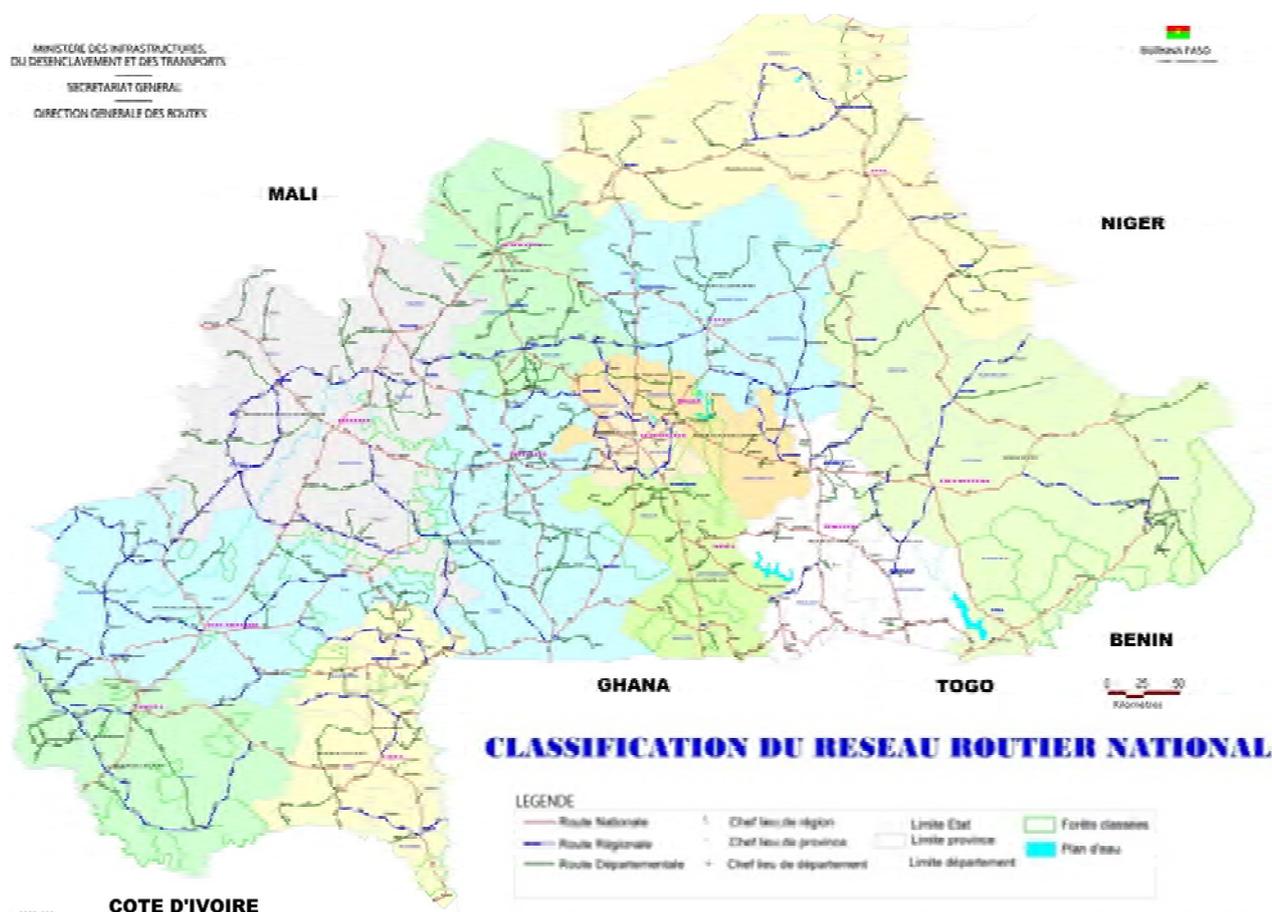
Le réseau routier s'est considérablement amélioré au cours des dix dernières années en raison des investissements et des réformes entreprises au cours de cette période. L'amélioration de la route a eu lieu en termes de quantité et de qualité. La longueur du réseau routier qui était à l'origine de 9.500 km a augmenté à environ 15.272 km en 2014. Le réseau progressif est classé en trois catégories: les routes nationales (RN), routes régionales (RR) et routes départementales (RD). Avec une longueur de 6.697 km, les routes nationales relient les principales villes des régions et assurent des

connexions avec les réseaux routiers des pays frontaliers. 52% des routes nationales sont asphaltées, le reste étant principalement composé de routes en terre ordinaires. Les routes régionales ont pour fonction de desservir les provinces et établissent des liaisons entre les principales villes provinciales. La proportion du revêtement d'asphalte est de seulement 2%. La proportion des routes départementales pavées est inférieure à 1% par rapport à une longueur totale de 5.000 km de routes départementales. En plus de cela, les pistes rurales de 9.435 km sont définies comme les routes gérées par la Direction Générale des routes.

Tableau 11.1.1 Longueur des routes par type au Burkina Faso

Classification administrative	Classement technique (km)				Total
	Route revêtue	Route de Terre (Moderne)	Route de Terre (Ordinaire)	Piste	
Route National (RN)	3454	100	1891	1253	6697
Route Régionale (RR)	82	-	165	3334	3581
Route Départementale (RD)	44	-	101	4848	4993
Total	3579	100	2157	9435	15272

Source: Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT)



Source: Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT)

Figure 11.1.1 Réseau routier au Burkina Faso

(4) Développement du corridor au Burkina Faso

1) Politiques de base du développement du corridor international

Pour faire face aux problèmes des pays sans littoral, tels que les coûts de transport élevés, le Burkina Faso a développé plusieurs corridors alternatifs vers et depuis les ports maritimes internationaux. Et le développement des corridors est essentiel pour assurer l'approvisionnement stable des produits pour le Burkina Faso. Par conséquent le Ministère des Infrastructures travaille à assurer la bonne qualité permanente de ces routes. Les corridors internationaux pour le Burkina Faso sont les suivants:

- Corridor Abidjan – Ouagadougou: Ouagadougou – Bobo-Dioulasso – Abidjan (1148 km);
- Corridor Tema – Ouagadougou: Ouagadougou – Accra/Tema (1040 km);
- Corridor Ouagadougou – Lomé: Ouagadougou – Lomé (948 km);
- Corridor Cotonou – Ouagadougou: Ouagadougou – Cotonou (1060 km).

2) Conditions actuelles des corridors internationaux

Les principaux corridors internationaux se dirigeant vers les ports maritimes sont des lifelines cruciales pour le Burkina Faso en terme d'aspects socio-économiques, et le revêtement de la chaussée a progressé en priorité. Les conditions des corridors sont mentionnées ci-dessous:

Corridor Abidjan – Ouagadougou: Ouagadougou – Bobo-Dioulasso – Banfora – Niangoloko

Ce corridor relie deux villes principales au Burkina Faso, la capitale Ouagadougou et la capitale économique de Bobo-Dioulasso, à la Côte d'Ivoire. La longueur totale de la route jusqu'à Abidjan est de 1148 km et la portion au Burkina Faso est d'environ 500 km. Ce corridor a l'avantage d'avoir des chemins de fer tout au long de son itinéraire. L'itinéraire constitué des route N1, N2 et N7 est construit comme une autoroute nationale à deux voies, sauf dans les zones urbaines de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso. Toutes les sections sont asphaltées. L'UEMOA a étudié la faisabilité du développement d'une route à grande vitesse de Ouagadougou à Abidjan.

- Ouagadougou - Bobo-Dioulasso: projet de réhabilitation achevé,
- Bobo-Dioulasso - Banfora - Niangoloko: étude de faisabilité du projet de réhabilitation en cours.



N1 Ouagadougou



N1 Ouagadougou-Bobo-Dioulasso



N2 Bobo Dioulasso-Banfora



N7 Banfora-Niangoloko

Source: Equipe d'étude de la JICA

Figure 11.1.2 Etat du corridor Abidjan-Ouagadougou

Corridor Tema-Ouagadougou: Ouagadougou-Po-Dakola-Accra/Tema

Ce corridor relie Ouagadougou à Accra, qui est la capitale du Ghana et continue jusqu'au Port de Tema. La longueur totale de la route jusqu'au Port de Tema est de 1.040 km et sa portion au Burkina Faso est d'environ 170 km. L'itinéraire constitué de la route N5 est une autoroute nationale à deux voies. La réhabilitation de ce tronçon est achevée et toutes les sections sont entièrement asphaltées. L'état est satisfaisant et respecte les conditions de circulation.



N5 Ouagadougou-Dakola



N5 Ouagadougou-Dakola

Source: Equipe d'étude de la JICA

Figure 11.1.3 Etat du corridor Tema-Ouagadougou

Corridor Lomé-Ouagadougou: Ouagadougou-Koupéla-Tenkodogo-Cinkansé-Lomé

Ce corridor relie Ouagadougou à Lomé qui est la capitale du Togo et se poursuit jusqu'au port. La longueur totale de la route jusqu'au port de Lomé est de 948 km et la portion au Burkina Faso est d'environ 290 km. L'itinéraire constitué des routes N4 et N16 est construit en tant qu'autoroute nationale à deux voies et toutes les sections sont entièrement asphaltées. Bien que la réhabilitation ait avancé sur cette voie, la section de route entre Koupéla-Tenkodogo-frontière du Togo, qui a commencé à se détériorer, il devient nécessaire de la réparer. Principalement, la section entre Bittou et Cinkansé est sérieusement endommagée.



N4 Ouagadougou



N16 Koupéla



N16 Tenkodogo



Douane de Bittou

Source: Equipe d'étude de la JICA

Figure 11.1.4 Etat du corridor Lomé-Ouagadougou

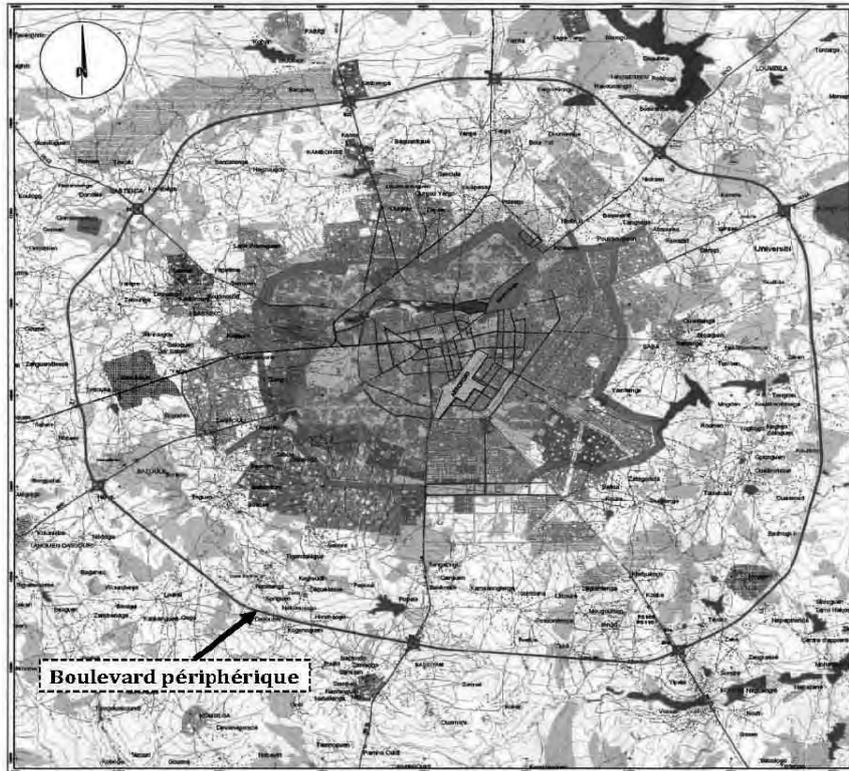
Corridor Cotonou-Ouagadougou: Ouagadougou-Fada N'gourma-Cotonou

Ce corridor relie Ouagadougou et le port de Cotonou. La longueur totale de la route jusqu'à Cotonou est de 1.060 km et la partie au Burkina Faso est d'environ 360 km. Ce corridor est un corridor complémentaire pour le Burkina Faso comparé aux trois autres corridors. La route consistant en N4 et N18 est une autoroute nationale à deux voies. Bien que toutes les sections aient été entièrement asphaltées, la section entre Fada N'Gourma-frontière du Bénin a besoin d'être réparée.

(5) Projets en cours et plans d'avenir

- Bobo-Doulasso-Laleraba, poste frontalier (155 km): A la recherche des fonds pour les travaux de réhabilitation et de renforcement. S'il est impossible d'obtenir des fonds de la BAD, l'UEMOA envisagera d'investir dans ce projet.

- Projet de rocade extérieure à Ouagadougou



Source: Travaux de construction et de bitumage du boulevard périphérique de la ville de OUAGADOUGOU (125 KM), MIDT, 2014

Figure 11.1.5 Projet de boulevard périphérique de Ouagadougou

11.1.2 Questions liées aux routes et autoroutes du Burkina Faso

Les questions liées aux routes et autoroutes du Burkina Faso se résument comme suit :

- Ouagadougou la capitale est située dans une zone stratégique pour le transport international reliant les pays du Sahel comme le Burkina Faso, le Niger et le Mali entre eux, ainsi que les pays côtiers.
- Cependant, il y a peu de chaussées supportant un nombre élevé de véhicules lourds et surchargés entraînant leur dégradation rapide.
- Comme le volume de services import-export augmente chaque année au Burkina Faso, il est indispensable de réhabiliter et d'entretenir les routes nationales et internationales reliant les pays côtiers, en particulier les grands ports maritimes.
- Il y a des problèmes de circulation en milieu urbain à cause du nombre de véhicule et la croissance de l'urbanisation à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. Des passages à niveau ont été réalisés au niveau de certaines intersections importantes et de tels ouvrages sont recommandés à l'avenir. En outre, avec l'expansion des zones urbaines, il sera nécessaire de construire des routes périphériques non seulement pour contenir la circulation urbaine et la circulation inter-ville, mais aussi pour faire face à l'expansion urbaine.
- Le Gouvernement a examiné des plans pour la relocalisation de l'aéroport international actuel et le port sec de Ouaga-Inter qui est situé dans la zone centrale urbanisées de Ouagadougou. Il est donc nécessaire d'améliorer l'accès à ces nouvelles installations de transport.
- L'amélioration de la connectivité entre Ouagadougou la capitale, et Bobo-Dioulasso la ville commerciale et deuxième grande ville, est très importante pour la création d'un axe de développement national. Le construction d'une autoroute a déjà été étudié par le gouvernement.

- Le renforcement de l'accessibilité aux zones de production agricoles tels que le coton, etc., par la construction des routes nationales est nécessaire pour soutenir les exportations.
- L'agriculture représente la majeure partie de la production économique totale, mais l'état des routes d'accès aux villages et aux terres agricoles est médiocre. Il est nécessaire de développer l'infrastructure routière, non seulement pour encourager les populations à cultiver plus de terres, mais aussi pour attirer les investisseurs dans la production agricole, l'agro-transformation et le commerce des produits agricoles.
- Sur certaines routes, on observe des nids de poule non réparés, des défauts d'ornièrre qui sont à l'origine des secousses.
- On constate également des réparations de chaussées sur certaines routes nouvellement construites. Il semble que la plupart des défauts ont été causés par un défaut de calibrage des routes.
- Le type d'accotement des grands corridors routiers existants est le traitement de surface double (DBST) ou le traitement de surface simple (SBST). La plupart de ces accotements ont été détériorées et ont disparu par endroit de manière à bloquer les passagers et les vélos qui tentent de circuler en toute sécurité. En outre, cette détérioration peut parfois causer des dommages aux bordures des chaussées.

11.1.3 Objectifs du développement des routes et autoroutes du Burkina Faso

Le développement du réseau routier au Burkina Faso vise à renforcer les infrastructures du pays et améliorer l'accessibilité aux pays voisins, principalement vers les pays côtiers qui ont des ports maritimes internationaux. Les principales routes internationales vers les ports maritimes sont vitales pour le Burkina Faso.

Le réseau routier devrait également soutenir la dynamique non seulement des échanges socio-économiques dans le pays, mais aussi des échanges socio-économiques dans la sous-région en améliorant l'état des routes pour réduire le temps de voyage et les coûts. L'objectif global du développement du réseau routier est de favoriser les échanges socio-économiques et le développement socio-économique, pour améliorer la compétitivité mondiale et élargir la demande (fret et passagers) en matière de transport. Le développement des routes peut surtout soutenir le développement agricole qui est indispensable pour le développement du Burkina Faso.

Les objectifs suivants sont identifiés :

- **Objectif 1** : Contribuer au développement du secteur économique et améliorer les échanges socio-économiques dans le pays et entre les pays, en établissant des réseaux de routes et d'autoroutes centrées sur Ouagadougou et les trois grands corridors nord-sud, qui sont: 1) Abidjan - Ouagadougou, 2) Tema - Accra – Ouagadougou, et 3) Lomé - Ouagadougou).
- **Objectif 2** : Etablir un réseau de routes et d'autoroutes pour l'intégration sous régionale (entre les pays du Sahel et entre les pays du CACAO) et l'intégration nationale.
- **Objectif 3** : Promouvoir le développement de zones relativement sous-développées en renforçant la connectivité Nord-Sud et en offrant un meilleur accès aux zones à potentiel agricole.
- **Objectif 4** : Développer le réseau routier pour un transport fluide et sécurisé.

11.1.4 Stratégies de développement et mesures envisageables pour les routes et autoroutes du Burkina Faso

Pour atteindre les objectifs, cinq stratégies de développement des routes et des autoroutes sont formulées comme décrites ci-dessous. Les mesures possibles pour mettre en œuvre ces stratégies sont également décrites dans cette section.

- **Stratégie 1** : Développement et renforcement des corridors routiers internationaux pour les pays côtiers, en particulier vers les ports maritimes.
- **Stratégie 2** : Amélioration de la fonction de plaque tournante des corridors routiers nationaux et internationaux de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso (comme passerelle internationale du Burkina Faso).
- **Stratégie 3** : Développement et renforcement des corridors routiers internationaux vers les pays du Sahel, comme le Mali et le Niger, pour promouvoir l'intégration sous régionale, y compris les échanges socio-économiques.
- **Stratégie 4** : Amélioration de l'accessibilité pour promouvoir l'utilisation du potentiel de développement en améliorant les routes reliant les corridors routiers internationaux.
- **Stratégie 5** : Développement des capacités des organisations en charge de la sécurité routière.

(1) Stratégie 1 : Développement et renforcement des corridors routiers internationaux vers les pays côtiers, et les ports maritimes en particulier

Assurer l'accès fiable aux ports maritimes internationaux est essentielle pour l'importation et l'exportation du Burkina Faso. En outre, la connexion du Burkina Faso à la ceinture de croissance économique côtière sera indispensable pour son développement économique. Le développement des routes qui offre un plus grand accès au Grand Abidjan, Grand Accra et au Grand Lomé et Lagos devrait être constitué d'autoroutes, tout en répondant aux normes internationales. Le développement de ces routes constituées de grands corridors internationaux devrait être encouragé aussi pour promouvoir le développement régional le long des routes.

Des routes rapides pourraient être réalisées à travers des grands projets de dualisation entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso suite à l'augmentation de la demande du trafic.

Les corridors cibles de la Stratégie 1 sont les suivants :

- Ouagadougou - Abidjan (jusqu'à la frontière de la Côte d'Ivoire),
- Ouagadougou - Accra / Tema (jusqu'à la frontière du Ghana),
- Ouagadougou - Lomé (jusqu'à la frontière du Togo),
- Ouagadougou - Cotonou (jusqu'à la frontière du Bénin).

Les mesures possibles de la Stratégie 1 sont les suivantes :

- L'élargissement des routes nationales en routes à quatre voies, c'est-à-dire deux voies dans chaque sens, pour les sections inter-villes où les demandes de transport dense sont attendues
- Construction de routes de contournement ou de routes périphériques à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso
- Construction de routes bitumées qui peuvent résister à la circulation des véhicules lourds
- Développement des gares et des aires de stationnement le long des routes

(2) Stratégie 2 : Renforcement de la fonction de « Hub » des corridors routiers internationaux et nationaux de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso (en tant que portails internationaux du Burkina Faso)

Afin de répondre à la demande croissante de la circulation et d'accéder facilement à l'aéroport et le port sec, les réseaux routiers artériels, y compris les routes périphériques externes devraient être développés à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso qui serviront de nœuds stratégiques du réseau routier au Burkina Faso pour promouvoir une circulation fluide et étendre les zones urbaines. Par ailleurs, les intersections des routes rétrécies doivent être améliorées bien avant d'entamer une grande urbanisation.

Les zones cibles de la Stratégie 2 sont les suivantes :

- Ouagadougou

- Bobo-Dioulasso

Les mesures possibles pour la Stratégie 2 sont les suivantes :

- Construction d'une route périphérique externe pour se connecter aux corridors routiers internationaux de Ouagadougou
- Construction de routes d'accès au nouvel aéroport et au nouveau port sec de Ouagadougou,
- Construction d'une rocade ou voie de contournement pour relier le corridor routier international à Bobo-Dioulasso
- Amélioration des intersections de routes rétrécies à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso
- Élaboration du plan directeur de transport urbain

(3) Stratégie 3 : Développement et renforcement des corridors routiers internationaux vers les pays sahéliens, comme le Mali et le Niger, pour promouvoir l'intégration sous régionale et les échanges socio-économiques.

La promotion de l'intégration et des échanges socio-économiques dans la sous-région avec le Mali et le Niger est importante pour la croissance économique du Burkina Faso au regard de l'importance économique de sa position géographique au sein des pays du Sahel. Cette route contribuera à l'expansion des influences économiques du Burkina Faso.

Les corridors cibles de la Stratégie 3 sont les suivants :

- Ouagadougou – Bobo-Dioulasso - Bamako (jusqu'à la frontière du Mali),
- Ouagadougou - Koupéla - Niamey (jusqu'à la frontière du Niger)

Les mesures possibles de la Stratégie 3 sont les suivantes :

- L'élargissement des routes à quatre voies, deux voies dans chaque sens, pour ce qui concerne aussi bien les sections des routes que les sections inter-villes où les demandes en matière de transport sont très élevées
- La construction des routes périphériques ou des routes de contournement dans les grandes villes situées sur les corridors internationaux,
- La construction de routes bitumées pouvant résister à la circulation des véhicules lourds,
- Le développement de gares et des aires de stationnement le long du corridor.

(4) Stratégie 4 : Amélioration de l'accessibilité pour promouvoir l'utilisation du potentiel de développement par l'amélioration des routes reliant les corridors routiers internationaux

Les routes d'accès aux zones potentielles de développement des grandes villes et les corridors routiers internationaux devraient être construites. Les chaussées et la construction de ponts pour relier les routes dans les villages et les zones agricoles doivent être encouragées afin de permettre l'accès aux corridors routiers internationaux.

Les zones de développement cibles de la Stratégie 4 sont les suivantes :

- Le développement agricole des zones potentielles, y compris la partie sud (Bagré Pôle) et une partie sud-ouest du pays (zones environnante de Banfora), ainsi que d'autres zones le long des corridors routiers internationaux.
- Les zones de développement de minéraux, notamment le manganèse de Tambao
- Les zones de développement du tourisme

Les mesures possibles pour la Stratégie 4 sont les suivantes :

- Développement de routes d'accès (en ouvrant des voies et en construisant des ponts)
- Développement de routes d'accès aux stations de fret de ferroviaire et des grandes bases logistiques (centres logistiques et places de marché)

- Développement de routes dans les zones de développement
- Bitumage des routes
- Réhabilitation des routes bitumées
- Renforcement ou le remplacement des vieux ponts.

(5) Stratégie 5 : Développement des capacités et application de mesures non matérielles pour améliorer les routes et circulation

La mise en place ou le renforcement des capacités des organisations en charge de la sécurité routière est importante pour assurer une utilisation efficace et sûre des routes. Il est également nécessaire de renforcer l'administration chargée des routes.

Les routes et les zones cibles ainsi que les organisations administratives pour la Stratégie 5 sont les suivantes :

- Toutes les routes, les villes, les organisations administratives et routières.

Les mesures possibles pour la Stratégie 5 sont les suivantes :

- La mise en œuvre des mesures de sécurité routière, y compris l'application des règles de sécurité routière.
- Le renforcement de l'administration chargée de la planification, la conception, la construction et l'entretien des routes.
- Le renforcement des capacités en maintenance (capacités de planifier la maintenance, l'équipement, la budgétisation).
- La mise en place d'un système de contrôle de surcharge pour les véhicules lourds et le renforcement de l'application du contrôle de la charge à l'essieu.
- La formation des entreprises de camionnage pour améliorer leurs capacités en sécurité de transport et d'assurer la conformité aux règlements.
- La désignation des itinéraires et du temps autorisé pour chaque catégorie de gros camions.
- La mise en place de systèmes de gestion des routes, y compris la base de données sur l'utilisation des routes.

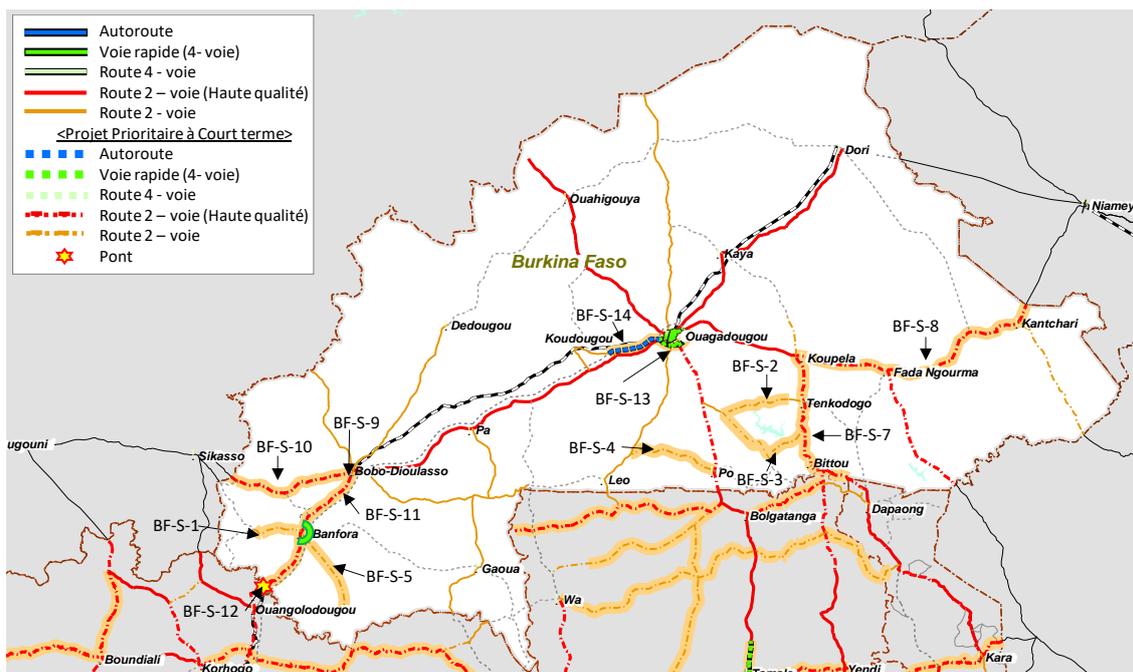
11.1.5 Programmes et projets pour le développement des routes et autoroutes au Burkina Faso

Les projets prioritaires de construction de route qui ont été sélectionnés sur la base de la stratégie de développement sont présentés dans le Tableau 11.1.2 et la Figure 11.1.6 à Figure 11.1.8. Ces projets présentés ici sont des projets essentiels qui devraient être abordés de façon stratégique pour le développement du corridor CACAO. Cependant, il y a aussi d'autres projets de construction de routes qui doivent être réalisés par le gouvernement de la Burkina Faso pour le développement du pays.

Tableau 11.1.2 Projets prioritaires du secteur routier au Burkina Faso

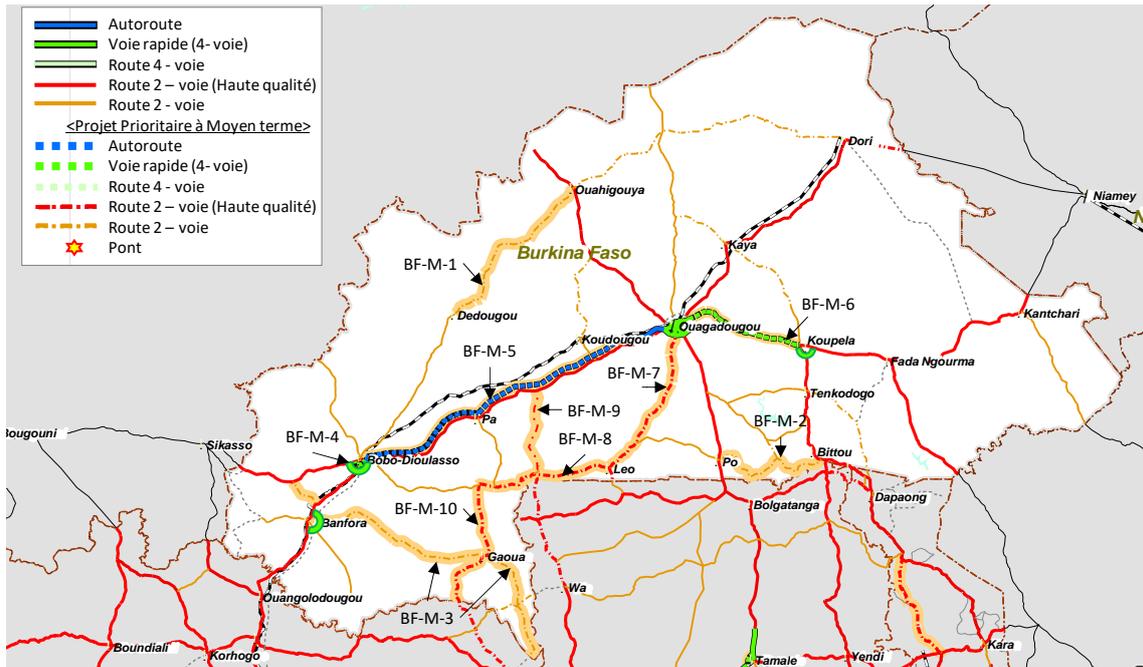
No. voies	Longueur	Calendrier du projet				
		Court	Moyen	Long		
BF-S-1	Aménagement et bitumage de la route (R21) entre Banfora et Douna	2	42 km			
BF-S-2	Amélioration de la route (N17) reliant les N5 et N16 (Guiba - Garango)	2	87 km			
BF-S-3	Amélioration des routes (R9 et N29) reliant les N16 et N17 pour un meilleur accès à Bagrépole	2	105 km			
BF-S-4	Amélioration de la route (N25) reliant les N5 et N6 (entre Pô et Nébou)	2	89 km			
BF-S-5	Amélioration de la route entre Banfora et Mangodara	2	50 km			
BF-S-6	Élargissement de la voie périphérique intérieure (boulevard des Tensoba) de Ouagadougou	4	10 km			
BF-S-7	Réhabilitation de la route nationale (N16) entre Koupéla et Cinkasée (frontière du Togo)	2	150 km			
BF-S-8	Réhabilitation de la route nationale (N4) entre Koupéla et Kantchari (frontière du Niger)	2	265 km			
BF-S-9	Construction d'une voie périphérique intérieure de Bobo-Dioulasso (section sud)	2	15 km			
BF-S-10	Réhabilitation de la route nationale (N8) entre Bobo-Dioulasso et Koloko (frontière du Mali)	2	132 km			
BF-S-11	Réhabilitation de la route nationale (N7) entre Bobo-Dioulasso et Niangoloko (frontière de la Côte d'Ivoire)	2	154 km			
BF-S-12	Remplacement du pont de la Léraba pour la traversée de la frontière entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire	2	- km			
BF-S-13	Construction de la section Sud (entre N1 et N4) de la voie périphérique Ouagadougou (rocade sud)	4	60 Km			
BF-S-14	Construction d'une autoroute entre Ouagadougou et Koudougou	4	75 km			
BF-M-1	Amélioration de la route entre Dédougou et Ouahigouya en passant par Tougan pour atteindre la zone à potentiel agricole du Sourou	2	188 km			
BF-M-2	Amélioration de la route reliant les N5 et N16 entre Pô et Bittou	2	119 km			
BF-M-3	Amélioration de la route (N11) entre Orodara – Banfora – Gaoua – frontière ivoirienne	2	198 km			
BF-M-4	Construction de la section sud (entre les N1 et N8) de la voie périphérique extérieure de Bobo-Dioulasso (rocade sud)	4	8 km			
BF-M-5	Construction d'une autoroute entre Koudougou et Bobo-Dioulasso	4	230 km			
BF-M-6	Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies entre Ouagadougou et Koupéla	4	157 km			
BF-M-7	Élargissement à deux voies de la route nationale N6 répondant aux normes élevées entre Ouagadougou et Léo	2	167 km			
BF-M-8	Élargissement à deux voies de la route nationale N20 répondant aux normes élevées entre Léo et Djipologo (vers le corridor est de la Côte d'Ivoire)	2	81 km			
BF-M-9	Élargissement à deux voies de la route nationale N20 répondant aux normes élevées entre Ouessa et Hamile (vers Wa du Ghana)	2	104 km			
BF-M-10	Élargissement à deux voies de la route nationale N2 répondant aux normes élevées entre Djipologo et Gatapoula (vers Bouna, Côte d'Ivoire)	2	142 km			
BF-L-1	Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Koupéla et Cinkasé, incluant le contournement pour Koupéla (vers le Togo)	4	150 km			
BF-L-2	Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Koupéla et Fada N'Gourma comprenant la rocade vers Fada N'Gourma (vers le Niger et le Bénin)	4	157 km			
BF-L-3	Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Ouagadougou et Paga (vers Tamale)	2	166 km			

Source : Equipe d'Etude de la JICA



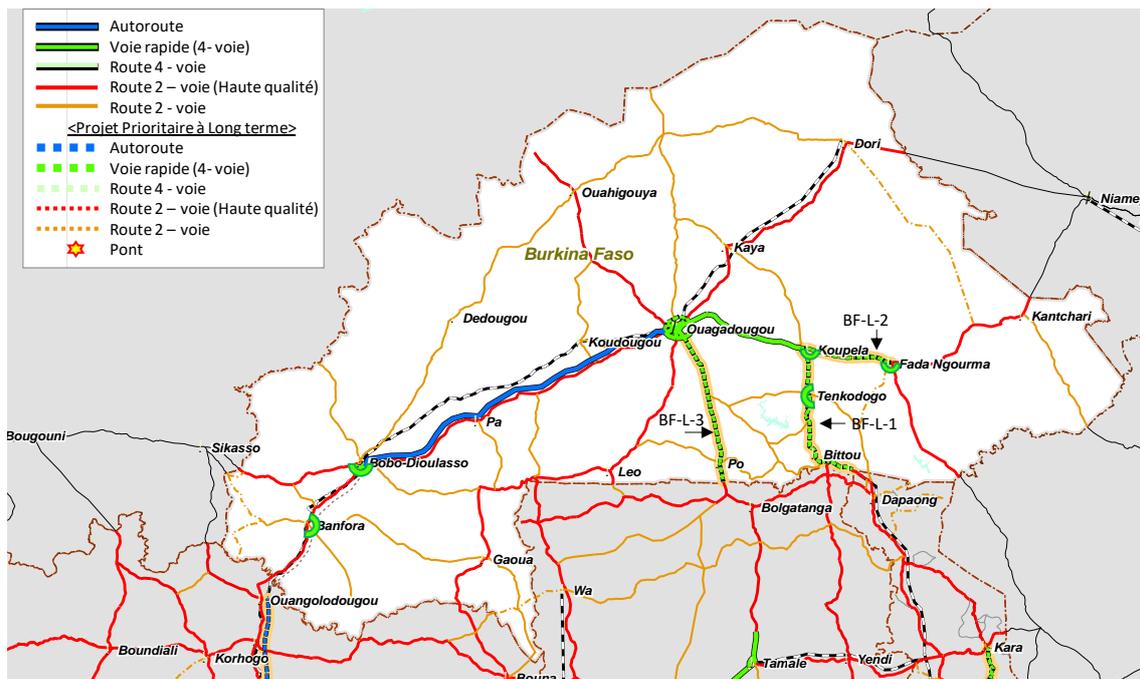
Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 11.1.6 Localisation des projets routiers prioritaires à court terme au Burkina Faso



Source : Equipe d'étude de la JICA

Figure 11.1.7 Localisation des projets routiers prioritaires à moyen terme au Burkina Faso



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 11.1.8 Localisation des projets routiers prioritaires à long terme au Burkina Faso

11.1.6 Profils de Projets Prioritaires pour le Secteur des routes et autoroutes du Burkina Faso

(1) Projets d'amélioration des routes nationales et régionales pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole

1) Grandes lignes du projet

La taille des marchés de consommateurs côtiers s'accroît dans la sous-région CACAO, et des marchés côtiers environnants sont escomptés s'intégrer dans la sous-région, à travers l'union des douanes.

Au vu de cette situation, le Togo, les pays du CACAO, a un potentiel pour développer les secteurs économiques, des zones côtières et des zones intérieures, ciblant ces marchés côtiers élargis et intégrés de la sous-région.

De plus, les routes du corridors nord-sud sont relativement bonnes et praticables pour promouvoir le développement intérieur du pays, tandis que le Plan Directeur du Projet CACAO recommande fortement l'amélioration des routes existantes des corridors nord-sud en autoroutes ou routes à quatre voies aux normes supérieures.

Le Plan Directeur du Projet CACAO met en exergue la possibilité d'attirer des investissements dans l'agriculture en fournissant des routes d'accès améliorées dans des zones agricoles, ainsi qu'en fournissant d'autres infrastructures, telles que des schémas d'irrigation.

Les projets visent à améliorer les routes d'accès suivantes aux zones agricoles potentielles prioritaires:

- Aménagement et bitumage de la route (R21) entre Banfora et Douna
- Amélioration de la route (N17) reliant les N5 et N16 (Guiba - Garango)
- Amélioration des routes (R9 et N29) reliant les N16 et N17 pour un meilleur accès à Bagrépole
- Amélioration de la route (N25) reliant les N5 et N6 (entre Pô et Nébou)
- Amélioration de la route entre Banfora et Mangodara

Ces projets sont conformes à la politique nationale sur le développement agricole du gouvernement Burkinabé.

2) Cadre de financement

Prêt APD ou partiellement Don APD

3) Coût estimatif du projet

US\$ 746 million

(2) Construction de la section Sud (entre N1 et N4) de la rocade périphérique de Ouagadougou (contournement Sud)

1) Grandes lignes du projet

Les zones urbaines du Grand Ouagadougou se sont étendues de la municipalité de Ouagadougou aux zones avoisinantes, accueillant 2,6 millions de citoyens en 2015. Sa population urbaine devrait augmenter à plus de 7,7 millions d'ici 2040.

La rocade périphérique du Grand Ouagadougou est prévue pour parcourir un rayon de 18 km. Cela fournira un large cadre spatial pour l'expansion urbaine future. D'autre part, cette route extérieure périphérique aura une grande route de contournement pour la zone centrale de Ouagadougou.

La section Sud (environ 60 km) de la rocade périphérique reliera la route nationale 1 (Ouagadougou - Bobo-Dioulasso) et la route nationale 4 (Ouagadougou - Koupéla - Fada-Ngourma - Niamey). Entre N1 et N4, il y a deux autres routes nationales, à savoir N5 (de Ouagadougou à Tamale, Kumasi et Accra) et N6 (de Ouagadougou à Wa, et de Ouagadougou à Bouna, Abengourou et Abidjan). En utilisant cette section Sud de la rocade périphérique, quatre routes nationales (N1, N6, N5 et N4) pourront être choisies sans passer par la zone centrale de Ouagadougou.

Un port sec multimodal sera situé près de l'extrémité Ouest de cette section Sud de la rocade périphérique extérieure. Les gros camions pourront accéder facilement à ce port sec multimodal en empruntant la rocade périphérique sans traverser la zone centrale de Ouagadougou.

2) Cadre de financement

PPP

3) Coût estimatif du projet

US\$ 410 million

(3) Projets de construction d'autoroutes entre Ouagadougou et Koudougou et entre Koudougou et Bobo-Dioulasso

1) Grandes lignes du projet

Le Burkina Faso a quatre principaux corridors reliant les pays côtiers et les ports maritimes, à savoir Ouagadougou-Abidjan, Ouagadougou-Tema et Ouagadougou-Lomé et Ouagadougou-Cotonou.

Dans le plan directeur du CACAO il est recommandé qu'une autoroute soit développée pour le Corridor Ouagadougou-Abidjan et que des routes à quatre voies de haut standard soient développées pour le Corridor Ouagadougou-Tema et le Corridor Ouagadougou-Lomé. Ces trois lignes de transport à grande vitesse sont importantes pour le Burkina Faso afin d'attirer des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés côtiers de la sous-région.

La première phase de construction de l'autoroute entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso sera la section entre Ouagadougou et Koudougou (environ 70 km).

La deuxième phase sera la section entre Koudougou et Bobo-Dioulasso (environ 230 km).

La population en 2015 du Grand Ouagadougou, capitale du Burkina Faso, est de 2,6 millions, tandis que celle de Koudougou est de 115.000.

2) Cadre de financement

PPP

3) Coût estimatif du projet

Construction d'autoroutes entre Ouagadougou et Koudougou : US\$ 478 million

Construction d'autoroutes entre Koudougou et Bobo-Dioulasso : US\$ 1,400 million

11.2 Secteur ferroviaire du Burkina Faso

11.2.1 Situation Actuelle du secteur ferroviaire au Burkina Faso

(1) Situation actuelle des chemins de fer

Le ferroviaire du Burkina Faso faisait partie du ferroviaire Abidjan-Niger. C'est en 1904 que sa construction a commencé à partir d'Abidjan pour arriver à Ouagadougou en 1954. Le tronçon opérationnel est long de 518 km entre la frontière du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire, et Ouagadougou. Le ferroviaire a une seule piste avec un calibre de 1.000 mm. Le système d'exploitation du train n'est pas électrique.



Source : Equipe d'Etude de la JICA basé sur le matériel de Sitarail

Figure 11.2.1 Lignes et stations ferroviaires du Burkina Faso

Les volumes de transport de marchandises entre Abidjan et Ouagadougou sont indiqués dans Tableau 11.2.1 et Tableau 11.2.2.

Les principales marchandises transportées d'Abidjan vers les zones intérieures par chemin de fer au cours de la période 2011-2015 étaient les suivantes (par ordre décroissant):

- Pétrole vers le Burkina Faso
- Conteneurs
- Riz
- Engrais vers le Burkina Faso
- Pétrole pour la réexportation provenant du Burkina Faso
- Maïs vers le Burkina Faso

Les principales marchandises transportées à partir des zones intérieures d'Abidjan par chemin de fer au cours de la période 2011-2015 étaient les suivantes (par ordre décroissant):

- Balles de coton du Burkina Faso (Conteneurs)
- Billes de coton du Burkina Faso (non-conteneur)
- Retour des wagons vides
- Légumes secs du Burkina Faso

Tableau 11.2.1 Volumes de transport de marchandises d'Abidjan vers les zones du Nord

Cargaison	An				
	2011	2012	2013	2014	2015 (jusqu'en juin)
Pétrole BF Local	80 261	187 953	197 527	167 978	230 000
Pétrole BF Export	44 539	20 030	35 606	52 733	40 000
Conteneur	73 607	140 291	161 246	143 038	161 674
Ciment vers BF	26 675	11 379	5 839	2 560	10 000
Ciment vers CI	35	0	0	0	0
Engrais vers BF	23 167	43 487	41 786	33 517	45 000
Engrais vers CI	3 430	0	96	0	0
Sac vers Mali + CI-Nord	0	0	0	0	0
Conteneur vers Mali + CI-Nord	0	0	0	0	1 394
Riz vers BF	131 953	159 552	135 996	121 176	130 000
Farine de blé vers BF	34 094	46 922	36 930	21 658	27 000
Maïs vers BF	27 595	34 627	29 770	34 935	37 000
Sucre vers BF	17 677	18 133	25 119	12 923	15 000
Autres céréales vers BF	507	42	0	0	15 000
Huile végétale	29 934	28 174	24 519	25 881	32 000
Sel	5 526	6 161	6 170	6 492	8 000
Autre produit	38 464	39 060	35 227	24 844	33 000
Plaque d'acier (roulée)	10 518	8 206	2 233	12 643	5 000
Vehicules	0	85	230	48	1 732
Eau potable	104	1 091	0	707	200
Macadam	269	361	407	226	0
Autres	38 924	36 523	32 715	23 274	23 000
Total	587 277	782 076	771 414	684 631	815 000

Source: Sitarail

Tableau 11.2.2 Volumes de transport de marchandises d'Abidjan vers les zones du Sud

Cargaison	An				
	2011	2012	2013	2014	2015 (jusqu'en juin)
Bétail	16 244	8 645	7 336	3 426	5 000
Mangue (Conteneur)	7 209	5 341	6 248	3 695	5 000
Eau potable	30	30	0	0	0
Retour (renvoi)	16 146	11 334	6 828	4 975	25 000
Manganèse	0	0	0	0	0
Boules de coton vers CI	7 751	437	0	0	0
Boules de coton vers BF	12 066	25 029	22 120	18 090	25 000
Boules de coton vers BF (Conteneur)	423	2 884	8 028	20 018	30 000
Boules de coton vers CI (Conteneur)	0	646	0	0	0
Bois	219	0	0	0	0
Retour (renvoi) vers Mali + CI-Nord	0	0	0	0	7 000
Amande	0	0	4 936	12 290	4 000
Anacarde (fruit du Burkina)	8 734	5 449	6 220	8 809	2 000
Graine de coton	0	0	0	0	0
Engrais (en coton)	2 478	90	0	0	0
Sésame	8 237	13 135	13 931	12 101	7 000
Légumes secs	18 419	13 948	15 264	16 027	22 000
Macadam	35	0	0	0	10 000
Autres	19 615	19 686	6 711	20 839	10 000
Total	117 606	106 651	97 623	120 270	152 000

Source: Sitarail

(2) Institutions en charge des chemins de fer

Le Ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière est responsable des ferroviaire au Burkina Faso.

1) SOPAFER-B

SOPAFER-B est une organisation gouvernementale du Burkina Faso créé en 1998. SOPAFER-B est chargée de la gestion des infrastructures ferroviaires, tels que les pistes, les bâtiments des gares et autres installations, et le matériel roulant. Ce sont des propriétés du gouvernement du Burkina Faso.

2) Sitarail

Sitarail, filiale du Groupe Bolloré, est une société privée d'exploitation du ferroviaire entre Abidjan et Ouagadougou au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire. Les actionnaires de Sitarail sont les gouvernements de Côte d'Ivoire (15%) et du Burkina Faso (15%) et les employés (3%), ainsi que Bolloré Group (67%).

Sitarail utilise le ferroviaire depuis 1995 en vertu d'un contrat de concession avec les gouvernements du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire.

11.2.2 Questions liées au développement ferroviaire du Burkina Faso

Les questions suivants sont identifiés sur les ferroviaire au Burkina Faso :

- Vieillesse des voies ferrées, des infrastructures, du matériel roulant et de l'équipement
- Faible taux de prestation de services de transport en termes de capacité de transport, de la fréquence, la vitesse, le temps de voyage et le confort.
- Faible taux de services de transit en termes de manutention, de stockage, de procédure de documentation, et du manque de routes d'accès adéquates à partir du terminal de transit vers les voies à grande circulation de la ville de Ouagadougou
- Manque de demande de transport pour la réhabilitation et la modernisation des voies ferrées et d'expansion de nouvelles lignes.
- Faiblesse de l'Organe gouvernemental de réglementation (SOPAFER-B) dans la régulation de la gestion et l'exploitation des concessionnaires privés

- Peu d'efforts fournis pour promouvoir le transport multimodal entre le transport ferroviaire et routier des camions

11.2.3 Objectifs du développement ferroviaire au Burkina Faso

Les objectifs visés par le développement des ferroviaire du Burkina Faso sont définies comme suit :

- Améliorer les services de fret ferroviaire, non seulement pour fournir des services moins chers, plus rapides et plus sécurisés, mais aussi pour fournir un plus grand volume de services de transport de marchandises sur une longue distance. Cela pourrait conduire à l'amélioration de l'environnement de la concurrence des corridors entre les corridors des quatre pays du Projet CACAO, ainsi que dans la sous-région de la CEDEAO
- Améliorer les services de transport de passagers par la voie ferroviaire, non seulement pour fournir des services moins chers, plus rapides et plus confortables, mais aussi pour fournir un plus grand volume de services de transport de passagers sur une longue distance
- Soutenir l'utilisation du potentiel de développement comme le potentiel minier de manganèse à Tambao.
- Améliorer la densité du réseau ferroviaire du Burkina notamment en construisant de nouvelles lignes à l'intérieur et en direction des pays voisins

11.2.4 Stratégies de développement ferroviaire au Burkina Faso

Les stratégies suivantes sont formulées pour le développement des ferroviaire au Burkina Faso :

- Promotion de la réhabilitation du ferroviaire existant pour une utilisation efficace des actifs existants, l'amélioration du niveau de service, l'augmentation du nombre de passagers et le volume de manutention des cargaisons.
- Renforcement du transit multimodal par la construction de ports secs multimodaux et de terminaux de transport ferroviaire (pour le raccordement ferroviaire et le transport par camion) au niveau des nœuds stratégiques, et en fournissant des routes d'accès à partir des terminaux de transport ferroviaire jusqu'aux grandes artères (corridors internationaux)
- Promotion de l'incitation des investissements pour la réhabilitation des lignes existantes et la construction de nouvelles lignes vers les zones potentielles de développement, tels que les zones minières du manganèse de Tambao
- Le renforcement de la réglementation par le gouvernement du Burkina Faso pour la réalisation des intérêts publics du Burkina Faso sur les actifs ferroviaires (propriété du gouvernement).

11.2.5 Programmes et projets de développement ferroviaire au Burkina Faso

Les projets de ferroviaire au Burkina Faso sont énumérés ci-dessous.

(1) Projets à court terme :

- Réhabilitation des lignes existantes : frontière de la Côte d'Ivoire – Ouagadougou
 - Développement des lignes de passage (voies d'évitement)
 - Amélioration du matériel roulant pour le transport de marchandises
 - Construction de la route d'accès du terminal au réseau routier artériel
 - Amélioration de la gestion des services de transit et de la documentation
 - Réhabilitation des gares
 - Développement d'un système de transport secondaire à partir des / vers les gares
 - Renouvellement du matériel roulant pour les passagers
- Construction et réhabilitation des terminaux de transit entre les ferroviaire et le transport par

camion : Bobo Inter, un nouveau port sec à Ouagadougou,

- Création d'un système pour attirer l'investissement privé
- Réalisation des études préparatoires, études techniques détaillées pour la définition des approches de financement des lignes ferroviaires Burkina-Togo
- Renforcement de la fonction régulatrice de SOPAFER-B pour des intérêts publics
- Effectuer des études sur le trafic de Ouagadougou afin de revitaliser le chemin de fer existant.
- Préparation d'études préparatoires, d'études techniques détaillées pour la définition des approches de financement du chemin de fer entre le Burkina et le Togo.
- Projets de développement d'installations de chargement et de déchargement pour les bovins dans les gares des gares suivantes, ainsi que des parcs d'attente pour les bovins
 - Gare dans une banlieue de Ouagadougou
 - Gare dans une zone suburbaine de Bobo-Dioulasso
 - Gare de Kaya

(2) Projets à moyen terme :

- Amélioration des lignes existantes : frontière de la Côte d'Ivoire – Ouagadougou
 - Remplacement des rails existants avec des rails lourds
 - Construction de voies d'évitement supplémentaires
 - Achats de nouvelles locomotives et de wagons, ainsi que des voitures de tourisme
- Amélioration de la ligne existante

(3) Projets à long terme :

- Projet de développement d'une installation de chargement et de déchargement pour les bovins à la gare de Cinkansé avec des enclos d'attente pour les bovins

11.2.6 Projets prioritaires pour le développement ferroviaire au Burkina Faso

Les projets ci-dessous ont été sélectionnés en tant que projets prioritaires pour le développement des chemins de fer au Burkina Faso.

- Etude Technique Préliminaire sur le développement ferroviaire entre Ouagadougou et Cinkansé
- Projet de remplacement et de réhabilitation des anciens ponts ferroviaires et amélioration de la voie ferrée existante
- Projet de réhabilitation de la voie ferrée de Kaya et de Ouagadougou et construction de chemin de fer entre Tambao et Kaya par Dori pour le transport du minerai de manganèse de la mine de Tambao
- Projets de développement d'installations de chargement et de déchargement pour les bovins dans les gares des gares suivantes, ainsi que des parcs d'attente pour les bovins
 - Gare dans une banlieue de Ouagadougou
 - Gare dans une zone suburbaine de Bobo-Dioulasso
 - Gare de Kaya
- Projet de développement d'une installation de chargement et de déchargement pour les bovins à la gare de Cinkansé avec des enclos d'attente pour les bovins

11.2.7 Profils de Projets Prioritaires pour le secteur ferroviaire du Burkina Faso

(1) Projets de développement d'installations pour le chargement et de déchargement des bétails et enclos d'attente de bétail dans les gares ferroviaires (banlieue de Ouagadougou, banlieue de Bobo-Dioulasso et Kaya)

1) Grandes lignes du projet

Afin de répondre à la demande croissante de viande bovine et de petits ruminants des marchés côtiers, le transport des bovins vivants et des petits ruminants par chemin de fer des pays intérieurs vers les zones côtières est un moyen pour accroître le volume des exportations et pour réduire les coûts de transport. Dans les zones côtières, la viande fraîche de bovins vivants et de petits ruminants sera fabriquée dans des abattoirs modernes. À cette fin, il est nécessaire que le Burkina Faso crée des installations de chargement et de déchargement des bétails et des enclos d'attente de bétail dans les gares. Ce transport de bovins vivants et de petits ruminants dépendra du chemin de fer existant entre Ouagadougou-Abidjan et Kaya-Ouagadougou.

Les zones cibles pour la mise en place d'installations de chargement et de déchargement, ainsi que les enclos d'attente pour le bétail, sont trois gares ferroviaires, à savoir une dans la banlieue de Ouagadougou, une dans la banlieue de Bobo-Dioulasso et une à Kaya. Ces trois gares attireront les bovins et les petits ruminants des zones suivantes:

- La banlieue de Ouagadougou pour recevoir du bétail des zones centrales du Burkina Faso,
- La banlieue de Bobo-Dioulasso, à l'ouest du Burkina Faso et du Mali, et
- Kaya de la région du Sahel du Burkina Faso et du Niger

2) Cadre de financement

Subvention d'APD

3) Coût estimatif du projet

US\$ 10 million

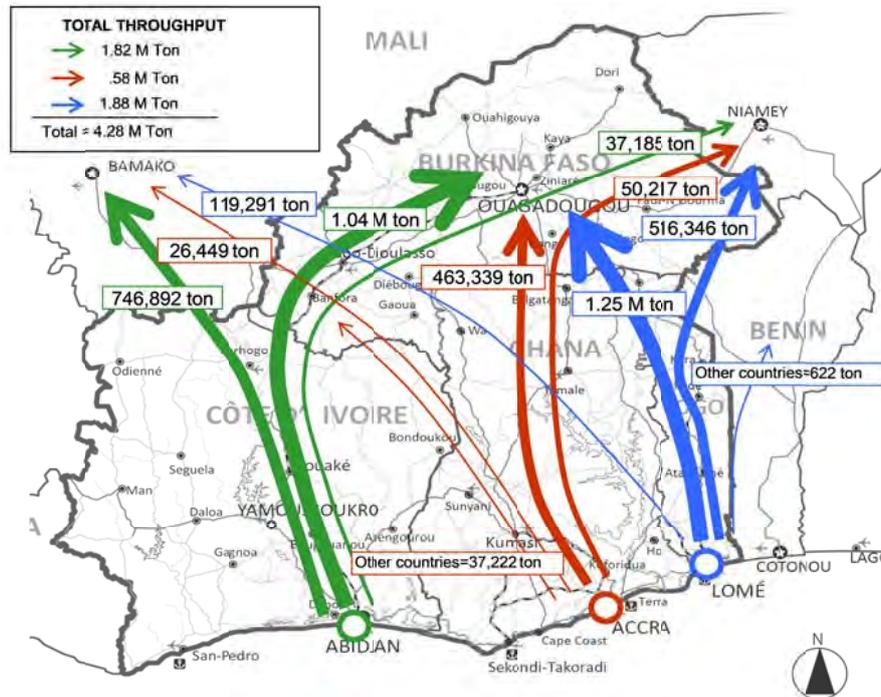
11.3 Infrastructures de logistique du Burkina Faso

11.3.1 Situation actuelle des infrastructures de logistique au Burkina Faso

(1) Situation actuelle

Etant un pays enclavé, le Burkina Faso compte sur les ports des pays côtiers pour recevoir la plupart de ses cargaisons importées et expédier ses cargaisons pour l'exportation. Selon le projet de la Banque mondiale intitulé « la facilitation du commerce et du transit dans les pays enclavés », la situation enclavée d'un pays provoque des coûts de transaction élevés du commerce, avec des coûts logistiques qui représente 30% du PIB, qui font le double de ceux des autres économies émergentes et trois fois plus que ceux des pays développés. Cette position géographique désavantageuse oblige le Burkina Faso à trouver un accord, que ce soit un accord bilatéral ou multilatéral, avec ces pays côtiers afin de formaliser leur coopération.

Ces pays qui ont des ports utiles pour le Burkina Faso y compris la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo, font partie de cette étude. D'autres ports sont précieux pour les commerçants du Burkina Faso, mais qui restent en dehors de la portée de cette étude sont ceux du Bénin et du Sénégal. En 2014, des 2,8 millions de tonnes de cargaisons reçues par le Burkina Faso, 45,5% étaient passées par le port de Lomé qui est suivi du port d'Abidjan qui a facilité environ 1,04 millions de tonnes de cargaisons (37,8%) pour le Burkina Faso. Le port de Tema au Ghana a la plus faible proportion qui est d'environ 0,46 millions de tonnes, soit 16,7%.



Source : Préparé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base des données de chaque autorité portuaire
Figure 11.3.1 Volume des cargaisons des pays enclavés traité par les ports principaux (2014)

(2) Cadre juridique

Il y a eu plusieurs instruments juridiques adoptés pour régir le commerce entre les pays de la CEDEAO et de l'UEMOA. Les cadres juridiques majeurs qui régissent le commerce et l'exploitation du transport de marchandises au Burkina Faso sont les suivants :

1) Trafic de transit et transport inter-état

- La Décision N°39/2009/CM/UEMOA du 17 Décembre 2009 sur la mise en place et la gestion des corridors de l'Union.
- La Directive N°08/2005/CM/UEMOA du 16 Décembre 2005 portant réduction des points de contrôle sur les autoroutes.
- La Décision N°15/2005 /CM/UEMOA portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les autoroutes. Cette décision énonce clairement qu'il ne devrait y avoir aucun contrôle sur le trafic de transit le long des routes interétatiques et que tous les contrôles ne doivent se limiter qu'au point de départ, aux passages frontaliers et au point d'arrivée.
- La Décision A/DEC/13/01/03 de la CEDEAO, relative à l'établissement d'un programme régional de transport routier et de facilitation pour aider le commerce intercommunautaire et les mouvements de franchissement des frontières
- L'acte supplémentaire Act/Sa.1/07/13 établit, entre autre, le cadre juridique régissant les Postes de Contrôles Juxtaposés dans l'espace CEDEAO.
- La Convention A/P4/5/82 de 1982 de la CEDEAO relative au transit routier inter-États de marchandises (dite Convention TRIE). Ce protocole prévoit un système de carnet unique (garantie) impliquant le paiement (paiement unique au départ) et le partage des frais de garantie entre les garants (caution) des pays de transit. Cela signifie que des frais de garantie de 0,5% seront versés au port (dans l'hypothèse où ce sont des marchandises importées) et un mécanisme pour diviser les frais entre les pays côtiers (point d'entrée) et le pays enclavé (point de destination finale) sera établi. Jusque-là, seuls la Côte d'Ivoire et le Mali ont convenu de mettre en œuvre le système de garantie unique.

- Règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les états membres de l'UEMOA. Ce règlement confirme le principe d'origine de la limite de la charge à l'essieu établi par la Convention TIE de 1982 de la CEDEAO sur le transit routier inter-États qui fixe la limite à 11,5 tonnes par essieu. Par exemple, le poids maximum des cargaisons à charger sur un camion à 6 essieux est de seulement 51 tonnes. Parmi les quatre pays, seul le gouvernement togolais oblige actuellement ses camionneurs à respecter ce règlement.
- Le système de quotas ou de partage de marchandises : La Convention TRIE de la CEDEAO (N°A/P2/82) permet aux États membres de conclure des traités bilatéraux qui établissent des quotas en termes de pourcentages spécifiques pour le fret transitant par le port d'un pays côtier vers un pays enclavé à l'égard des camionneurs de chacun des deux pays. Plusieurs de ces traités bilatéraux existent, divisant habituellement des marchandises importées en produits « stratégiques » et en produits non stratégiques. Les produits stratégiques sont à cent pour cent (100%) alloués au pays sans littoral et les produits non stratégiques sont alloués aux 2/3 au pays sans littoral et les 1/3 au pays côtier. (Impact de la libéralisation de l'industrie du transport routier en Afrique de l'Ouest, USAID, 2012)

2) Au niveau national (Burkina Faso)

- Décret N°2001-544/PRES/PM/MTT du 10 Octobre 2001 portant organisation du contrôle routier/points de contrôle.
- Décret N°2005-395/PRES/PM/MITH/SECU/MFB/DEF du 19 Juillet 2005 portant limitation des contrôles routiers sur l'axe routier Dakola-Ouagadougou-Bobo-Dioulasso-Koloko-Frontière du Mali.
- Décret N°2002-072/MITH/MS du 31 Décembre 2002 portant détermination des postes de contrôle fixes du trafic national
- Arrêté N°2005 -053/MITH/SG/DGTTM du 26 Octobre 2005 établissant les pouvoirs, la composition et le fonctionnement du Comité national de facilitation du transport et du transit routier inter-États.

3) Politique des échanges

- Schéma de Libéralisation des échanges de la CEDEAO (SLE) et ses divers instruments - outil opérationnel de la CEDEAO pour la promotion de la région Afrique de l'Ouest comme une zone de libre-échange
- Tarif extérieur commun de la CEDEAO – c'est l'un des instruments d'harmonisation des politiques commerciales des États membres de la CEDEAO et de renforcement de son Marché Commun

(3) Plan de Développement existant pour les infrastructures de la logistiques

La Plan National de Développement Économique et Social (PNDES) 2016-2020 du Burkina Faso montre comment le gouvernement entend relever les défis logistiques auxquels est confronté le pays. Ces défis énumérés dans le plan comprennent le coût de transport élevé, ce qui entrave la croissance de l'économie, le coût élevé des transactions, et le système logistique inefficace. Le plan a reconnu que pour diversifier l'économie, une mise à niveau du système logistique est nécessaire. Pour atteindre un tel objectif, les actions suivantes sont nécessaires :

- Le développement d'une plaque tournante qui intègre la route, le ferroviaire et le transport aérien. Cela signifie que la construction des routes stratégiques continuera ainsi que la construction de l'aéroport de Donsin, la réhabilitation du ferroviaire et la construction de nouvelles lignes ferroviaires.

- La construction et la réhabilitation des routes à travers le pays et le développement des routes rurales pour faciliter la circulation des personnes et des biens, y compris le flux de production.
- La construction d'entrepôts dans les principales zones de production
- Le développement d'une plate-forme multimodale de la logistique, en particulier à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso, pour soutenir l'exportation des produits. Pour le plate-forme multimodale de la logistique de Ouagadougou, l'emplacement serait de préférence à proximité de l'aéroport. Pour Bobo-Dioulasso, la préoccupation est de renforcer le port sec existant.

Il convient de noter aussi qu'à l'heure actuelle, le gouvernement met en œuvre deux projets importants : (i) la modernisation et la sécurisation des titres de transports et la ré-immatriculation du parc de véhicule et (ii) le renouvellement du parc de véhicules lourds de transport. De même, les études et les projets suivants destinés à être mis en œuvre à court et à moyen terme figurent dans la vision du gouvernement :

- Étude sur la répartition du fret sur le corridor Ouagadougou-Abidjan ;
- Création d'un mécanisme permanent pour le renouvellement du parc automobile au Burkina Faso ;
- Renforcement des capacités en matière d'audit et de suivi des entreprises de transport routier ;
- Étude pour l'intégration de bases de données sur le trafic, les parties prenantes et les services de transport routier au Burkina Faso et en République de Côte d'Ivoire ; puis la définition des conditions et modalités d'échange d'informations pour le suivi du trafic et des transporteurs ;
- Etude de la mise en place d'un mécanisme pour la récupération, le traitement et la mise à niveau des véhicules vieillissants, non standard et inutilisés et la prime à la casse à Boromo et à Zorgho ;
- Élaboration d'un plan de développement stratégique pour la Direction générale des transports terrestres et maritimes ;
- L'interconnexion des systèmes d'information de la Direction générale des transports terrestres et maritimes avec ceux de l'Office national d'identification, la police, la gendarmerie, la douanes, le Centre de contrôle des véhicules automobiles (CCVA) et la Direction générale des impôts (DGI) ;
- Réforme du Comité national pour la facilitation des transports et du transit routier inter-état ;
- Renforcement des capacités du personnel du Ministère (MTMUSR) à travers des formations et voyages d'étude

11.3.2 Questions liées aux Infrastructures de logistique au Burkina Faso

Les questions cruciales qui doivent être abordées par le Burkina Faso pour faire avancer l'industrie sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 11.3.1 Questions majeures qui affectent l'infrastructure de la logistique au Burkina Faso

Questions majeures	Détails
a. Faiblesse (ou manque) de la conformité des lois et règlements édictés par les institutions régionales	Le niveau de conformité des différentes lois majeures adoptées par les institutions régionales (CEDEAO et UEMOA) est le suivant : <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de points de contrôle le long du corridor de 2005 de l'UEMOA : les contrôles ne doivent être effectués qu'au point de départ, aux passages frontaliers et au point d'arrivée. La conformité avec cette directive est très faible, comme en témoignent les multiples points de contrôle sur tous les trois (3) corridors. • Le contrôle de la charge à l'essai de 2005 de l'UEMOA : des quatre pays, seul le gouvernement togolais oblige actuellement les camionneurs à observer cette règle. • Le protocole de la CEDEAO sur le transit routier inter-États (TRIE) des marchandises : la taxe de garantie unique envisagée de 0,5% à payer au port (pour les biens importés) et le mécanisme de fractionnement entre le pays côtier (point d'entrée) et le pays sans littoral (point de destination final) n'est pas entièrement fonctionnel. Actuellement, seule la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso ont accepté de mettre en place un système de garantie unique. Au port de Lomé, les deux (2) chambres de commerce (garantes) du Togo et du Burkina Faso ont signé un protocole d'entente à la fin de 2015 afin de permettre que les deux (2) taxes de douanes soient facturées une seule fois au port de Lomé, mais cela n'a pas encore été mis en œuvre. Aucun progrès n'a été enregistré sur le corridor Tema / Accra- Ouagadougou.
b. Procédures inefficaces aux frontières conduisant à un temps de traitement plus long et plus coûteux (particulièrement le PCJ)	Il existe plusieurs facteurs qui contribuent au grand retard des camions traversant la frontière. Ceux-ci incluent : le manque d'interconnexion des douanes, l'attente des escortes du côté du Burkina, le faible débit Internet affectant l'accès à ASYCUDA (y compris le nombre limité d'ordinateurs), les horaires de travail différents entre les bureaux de douanes du Burkina et ceux des pays côtiers, entre autres. Au port d'Abidjan, les obligations douanières (0,50%) sont désormais payées une fois au port d'Abidjan depuis 2015, contrairement

Questions majeurs	Détails
de Cinkansé)	<p>au passé où les obligations douanières étaient payées deux fois : 0,25% au port d'Abidjan et 0,25% à la frontière du Burkina Faso. Le même arrangement avec été auparavant conclu avec le Mali. Au port de Lomé, les deux (2) chambres de commerce du Togo et du Burkina Faso ont signé un protocole d'accord en fin 2015 pour permettre le paiement des deux (2) obligations douanières une seule fois au port de Lomé, mais cela n'est pas encore entré en vigueur.</p> <p>Ainsi, à l'exception du corridor Abidjan-Ouagadougou, le fonds de garantie est payé en deux tranches (au port d'entrée et à la frontière du Burkina Faso) en raison de l'absence de système de paiement d'un fonds de garantie unique convenu entre le Burkina Faso et les pays côtiers. Au poste de contrôle juxtaposé de Cinkansé, le passage frontalier peut être très congestionné et l'on peut y perdre 1 à 2 jours alors que la durée habituelle est estimée à une moyenne de 6 heures.</p> <p>De même, le montant facturé par les agents pour traiter les documents au Poste de contrôle juxtaposé de Cinkansé (164 USD pour le côté Togo + 25 USD pour des frais informels, et 68 USD pour le côté Burkina Faso) représente environ 7% du coût total, ce qui est assez élevé. Parmi, les trois corridors ces frais sont les plus élevés des frais de passage de la frontière. La bonne nouvelle cependant, est que par l'intermédiaire de l'assistance de la JICA, il y a un effort constant pour résoudre cette situation grâce à la connectivité douanière.</p>
c. Présence de barrages routiers (harcèlement routier-tracasserie)	<p>Le nombre de points de contrôle sur le territoire burkinabé est encore très élevé entraînant des retards considérables et des pots-de-vin. Par exemple, le nombre de points de contrôle entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire est de 24 dont 6 points de contrôle au Burkina Faso. L'estimation du retard de ces nombreux arrêts est d'environ 109 min, à l'exclusion des retards à la frontière (69 min côté Côte d'Ivoire et 40 min côté burkinabé).</p> <p>Sur la base de l'enquête logistique de 2016 menée dans le cadre de cette étude, le montant des frais découlant de ces tracasseries est presque insignifiant comparé au coût total du transport terrestre, soit 0,7% pour le corridor de Lomé, 1,4% pour le corridor d'Abidjan et 3,8% pour le corridor de Tema. En dépit de ce développement fort encourageant, le concept zéro harcèlement dans les corridors doit être poursuivi afin rehausser le niveau de service des corridors et encourager les échanges économiques entre les pays.</p>
d. Système d'escorte au lieu d'un système de surveillance par GPS	<p>Les trois (3) pays côtiers (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo) ont introduit le GPS pour suivre le mouvement des camions sur leur territoire respectif. C'est un développement positif dans la région puisque le conducteur de camion peut se déplacer sans dépendre du calendrier de l'équipe d'escorte. Cependant, le Burkina Faso n'a pas encore adopté ce système et utilise toujours l'ancien système d'escorte douanière.</p> <p>Il est nécessaire de préconiser une utilisation commune du suivi GPS (du port à Ouaga-inter) au-delà des frontières nationales. Cela simplifiera le processus (un seul fournisseur de GPS) et permettra de supprimer complètement le système d'escorte qui ralentit le mouvement du fret.</p>
e. Système de dédouanement inefficace à Ouaga-inter et au port sec de Bobo-Dioulasso et à la gare ferroviaire SETO, y compris une faible connexion Internet	<p>Selon les administrateurs des ports secs, le temps moyen de dédouanement d'un conteneur est de 5 à 7 jours (le moment où le conteneur entre dans le port sec et quitte l'installation) ce qui offre de nombreuses possibilités d'amélioration. Un examen des données du port sec par ATWA révèle que 50% des conteneurs non originaires d'Abidjan ont réellement un temps de séjour inférieur à 1 jour et que 80% des conteneurs ont quitté le terminal après seulement 2 jours. D'autre part, pour les cargaisons provenant d'Abidjan, le temps de séjour moyen est d'environ 13 jours, ce qui mérite un examen plus poussé.</p> <p>De même, l'une des questions qui doivent être abordées à l'Ouaga-inter est le faible débit de la connexion Internet qui augmente les retards au cours du processus de dédouanement.</p> <p>Sur une note positive, Ouaga-inter a officiellement lancé SYLVIE en février 2016. SYLVIE est un point d'entrée unique des documents requis pour le pré-dédouanement, intégrant 7 agences gouvernementales, 5 agences du secteur privé, 10 banques et 5 compagnies d'assurance: ce qui va réduire le temps du processus de dédouanement de 15 jours à 3 jours. Le nombre de documents requis pour l'importation sera réduit de 10 à 7 et pour l'exportation de 10 à 3.</p> <p>Au terminal de conteneurs SETO de SITARAIL, 50% de la cargaison quitte le terminal après 8 à 9 jours (ATWA, DANIDA, 2016) tandis que les autres doivent supporter un temps de séjour plus long.</p>
f. Mauvais état des routes de la frontière à Ouaga-inter et au port sec de Bobo-Dioulasso	<p>Il y a eu des progrès notables en termes de renforcement des corridors des zones côtières, mais ils y a encore des tronçons qui ont besoin d'être renforcés. Il s'agit de certaines voies comme le corridor Lomé-Ouagadougou, particulièrement de Cinkansé à Bitou, et du corridor Abidjan – Ouagadougou, particulièrement entre Bouaké et la Léraba.</p>
g. Camions surchargés	<p>Les camions surchargés sont monnaie courante dans la sous-région. Cela endommage rapidement la route et provoque des accidents qui mènent à un arrêt des activités de l'entreprise. La surcharge est donc une préoccupation pour les entreprises. Plusieurs études ont révélé que l'excès de la capacité de transport réduit l'utilisation des camions (moins de déplacements) et le prix de transport est élevé. Afin de maximiser les recettes de chargement provenant des voyages limités de la faible utilisation du véhicule, la stratégie des opérateurs consiste à surcharger leurs véhicules.</p>
h. Véhicules anciens utilisés pour transporter des cargaisons susceptibles de tomber fréquemment en panne et de provoquer des accidents	<p>Il est fréquent de voir des camions stationnés temporairement à mi-chemin sur la chaussée entre les villes à cause d'une panne. Les vieux camions mal entretenus représentent un sérieux problème pour l'industrie dans la sous-région. Les camions plus anciens ont une plus grande probabilité de tomber en panne, de provoquer des accidents et de contribuer à la pollution de l'air. De même, les vieux camions engendrent des dépenses colossales en raison des coûts de maintenance élevés et une forte consommation de carburant. Ces camions exigent une maintenance de routine préventive. Ainsi le coût d'entretien de vieux camions est très élevé par rapport à celui des nouveaux camions. La consommation de carburant augmente avec l'âge du véhicule, et cela augmente ainsi les coûts</p>

Source : Equipe d'Etude de la JICA

11.3.3 Objectifs pour le développement des infrastructures de logistique au Burkina Faso

(1) Objectif global

L'objectif global du secteur de la logistique dans cette étude est la mise en place d'un système logistique multimodal efficace dans la sous-région. Cela signifie que les éléments importants de la logistique sont observés dans le mouvement des cargaisons qui sont à l'heure, à un coût compétitif,

sécurisé et sans dommage. En d'autres termes : avoir un flux ininterrompu de marchandises à travers les frontières en utilisant la combinaison de modes de transport si nécessaire. Cet objectif audacieux appelle naturellement à l'amélioration de l'infrastructure logistique (terminaux et liens), la modernisation des opérations logistiques (mécanisation des activités restantes effectuées manuellement), la promotion des ressources humaines de la logistique (qui contribueraient à la professionnalisation de l'industrie) et la suppression progressive des systèmes obsolètes régissant l'industrie.

(2) Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques de l'infrastructure de la logistique au Burkina Faso sont :

- Etablir un système logistique multimodal pour capitaliser la force de chaque mode (tous les modes fonctionnent ensemble pour répondre à la demande des clients),
- Moderniser le fonctionnement de la logistique (suppression de systèmes manuels et des obstacles inutiles) pour tirer profit des technologies modernes disponibles,
- Promouvoir la professionnalisation de l'industrie de la logistique dans le pays.

11.3.4 Stratégies de développement des infrastructures de logistique au Burkina Faso

Les stratégies sont conçues pour atteindre les trois objectifs énumérés ci - dessus. Les stratégies sont divisées en quatre catégories qui touchent l'infrastructure, le fonctionnement de la logistique, et le développement des ressources humaines. Il s'agit de :

- La construction/l'amélioration du terminal logistique multimodal (des terminaux logistiques connectés aux voies ferrées et routières) afin d'intégrer le fonctionnement de l'infrastructure de la logistique en vue du transfert transparent des cargaisons d'un mode à un autre ;
- Fournir des d'installations transfrontalières, utiliser le STI modernes et la normalisation des données pour un flux d'information sans faille,
- Promouvoir la conteneurisation afin de soutenir la logistique intermodale,
- Promouvoir le développement des ressources humaines pour le secteur de la logistique afin de contribuer à la professionnalisation de l'industrie

11.3.5 Programmes et Projets pour l'Infrastructure de logistique au Burkina Faso

La liste des projets est présentée dans le Tableau 11.3.2.

Tableau 11.3.2 Projets proposés pour l'infrastructure de logistique au Burkina Faso

Nom du projet	Type de projet	Organisation responsable prévue	Terme	
			Court 2025	Long 2040
Nouveau port sec multimodal de Ouagadougou	Terminal de Logistique	Chambre de Commerce et d'Industrie Ministère des Infrastructures	X	
Expansion du port sec de Bobo-Dioulasso	Terminal de Logistique	Chambre de Commerce et d'Industrie	X	
PCJ la Léraba	Installation transfrontalière	UEMOA + Bureau des douanes du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire comme agence principale	X	
PCJ Paga -Dakola (Burkina Faso / Ghana)	Installation transfrontalière	Bureau des douanes du Burkina Faso et du Ghana comme agence principale	X	
PCJ Koloko-Heremakono (Mali / Burkina Faso)	Installation transfrontalière	Bureau des douanes du Burkina Faso et du Ghana comme agence principale		X
PCJ Kantchari (Burkina Faso - Niger)	Installation transfrontalière	UEMOA + Bureau des douanes du Burkina Faso et du Ghana comme agence principale		X
Ferroviaire Cinkasé-Ouagadougou	Ferroviaire	TBD		X

Note : le PCJ de la Laleraba et de Paga sont des priorités mais elles feront l'objet de discussion respectivement en Côte d'Ivoire et au Ghana, puisque l'emplacement de ces installations se trouve sous leur territoire respectif.

11.3.6 Programmes et projets de professionnalisation des services logistiques et de la facilitation du commerce au Burkina Faso

Les projets non-infrastructurels qui viendraient compléter les projets axés sur les infrastructures sont tout aussi importants. Ces mesures répondraient aux préoccupations concernant les systèmes anciens existants qui régissent actuellement la façon dont les cargaisons sont transportées.

Tableau 11.3.3 Programmes et projets de professionnalisation des services logistiques et de la facilitation du commerce au Burkina Faso

Nom du projet	Explication
1. Soutien au renforcement institutionnel et au renforcement des capacités pour les parties prenantes du transport de marchandises tant dans le secteur public que dans le secteur privé	<p>Ce projet vise à renforcer la capacité du gouvernement et des associations professionnelles dans le secteur du transport, du transit et du commerce pour fournir efficacement un soutien et des services efficaces aux opérateurs privés opérant principalement sur les trois corridors. Cela soutiendra également les activités qui favorisent la professionnalisation de l'industrie du transport routier, ainsi que des mesures d'accompagnement pour les opérateurs de transport et de logistique. Il convient de noter que le même projet est sur le point de commencer en Côte d'Ivoire avec le soutien de la Banque mondiale. Le projet peut comprendre les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Renforcement des capacités institutionnelles du ministère des Transports et des organismes connexes, notamment l'Observatoire de la fluidité des transports (OFT) et d'autres organismes apparentés. b) Soutien aux transporteurs i) en renforcement des capacités des associations professionnelles du secteur des transports par le développement des capacités de formation publiques et privées à l'intention de la profession transports et logistique, ii) en soutien aux opérateurs informels qui éventuellement ne peuvent pas s'accommoder aux nouvelles exigences réglementaires afin de les reconverter à d'autres activités liées au transport ou de les recycler. c) Appui aux initiatives conjointes et à la formalisation du dialogue public-privé pour faciliter les échanges commerciaux dans le corridor en soutenant (i) les campagnes de communication sur les réformes des transports et du commerce afin de renforcer l'appropriation et le soutien ; (ii) le dialogue régional entre les pays sur les questions de facilitation des transports et du transit dans les corridors et (iii) le suivi des conditions de transport sur trois corridors par le biais de l'enquête auprès des usagers de la route, des mesures des coûts logistiques et des études sur les prix dans l'industrie du camionnage
2. Développement d'un programme de renouvellement de la flotte (camion)	<p>Ce projet vise à soutenir le développement d'un plan de renouvellement de la flotte qui permettra aux camionneurs d'accéder aux lignes de crédit pour renouveler leurs anciens camions. Il soutiendra également le renforcement institutionnel de l'autorité qui sera chargée par le gouvernement de gérer le programme afin de s'assurer qu'il obtiendrait des capacités adéquates pour gérer les activités du projet, y compris les relations avec les banques commerciales et les entreprises de camionnage. Le projet peut comprendre les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Appui à l'élaboration d'un plan de renouvellement de la flotte autonome et au renforcement institutionnel de l'agence assignée par le gouvernement pour lui assurer une capacité institutionnelle et managériale suffisante pour administrer et gérer le programme de renouvellement des camions au nom du gouvernement. Ces appuis peuvent inclure (i) la conception de dispositions institutionnelles et de mise en œuvre pour les parties concernées (banques commerciales, opérateurs de camions et autres parties prenantes) afin de se qualifier pour la ligne de crédit, (ii) la sélection des banques commerciales pour accueillir la ligne de crédit et la sélection des opérateurs qualifiés pour le renouvellement des camions, notamment la circulation transparente des fonds, et (iii) le soutien à la sélection concurrentielle d'un entrepreneur pour gérer le système de casse des camions. b) Renforcement des capacités et assistance technique de l'organisme désigné par le gouvernement pour gérer plus efficacement le programme de renouvellement des camions.
3. Soutien à la modernisation douanière et à la facilitation du commerce le long des corridors	<p>Ce projet vise à améliorer l'efficacité des procédures commerciales et de transit entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Ghana ; puis entre le Burkina Faso et le Togo. Les activités principales consistent à : i) assurer une connexion efficace des systèmes d'information douanière à l'intérieur du pays (c'est-à-dire entre les ports secs et la frontière pour les pays sans littoral, et entre les ports et les frontières pour les pays côtiers) et ii) entre les pays (c'est-à-dire une interconnexion des deux systèmes douaniers à la frontière). Le projet proposé peut inclure les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Soutenir l'interconnexion du système de gestion des douanes existant dans les quatre corridors (Ouagadougou-Abidjan, Ouagadougou-Tema/Accra, Ouagadougou-Lomé, Abidjan-Lagos) et la mise en œuvre de nouveaux systèmes TIC pour faciliter le commerce régional en unifiant les procédures douanières. b) Moderniser les procédures douanières et promouvoir la coordination entre les services douaniers pour réduire la congestion dans les ports de transit (Port d'Abidjan, Port de Tema, Port de Lomé) et les postes frontaliers sur les corridors et renforcer la capacité des douaniers. c) Former les agents des douanes et les utilisateurs extérieurs des systèmes douaniers, y compris le soutien à la professionnalisation de l'industrie de paiement et d'expédition via le renforcement des capacités. d) Campagne de lutte contre le harcèlement et les tracasseries, notamment des campagnes d'information à l'intention des différents opérateurs de transport de fret, tant du secteur public que du secteur privé.
4. Amélioration du programme de sécurité	<p>Ce projet met l'accent sur les activités visant à améliorer la sécurité des usagers de la route, y compris les transporteurs routiers sur les trois corridors. Il soutiendra également le renforcement institutionnel et le renforcement des capacités de l'organisme</p>

Nom du projet	Explication
routière du gouvernement	principal chargé du contrôle de la sécurité routière. Les activités suivantes peuvent constituer le projet : a) Renforcement des capacités de l'organisme principal chargé de la sécurité routière et du contrôle de la sécurité routière sur les trois (3) corridors, y compris l'application effective du contrôle de la charge à l'essieu b) Lancement de campagnes de sécurité routière sur les trois (3) corridors par la télévision, la radio, les activités sociales et autres moyens. c) Identification des endroits accidentogènes le long des trois (3) corridors. d) Dotation en équipement de formation et autres matériels dont l'organisme principal a besoin pour la sécurité routière.
5. Formation à l'amélioration de la conduite des camionneurs qui empruntent les corridors internationaux	Ce type de projet a débuté depuis décembre 2015 en Côte d'Ivoire grâce au soutien de l'Union européenne (UE). Le plan de ce projet est d'élargir sa couverture aux autres pays, à savoir le Burkina Faso, le Ghana et le Togo. L'objectif est d'améliorer les compétences des camionneurs dans la conduite et la compréhension des lois, règles et règlements de la circulation pour une circulation fluide et ordonnée. La formation inclurait (i) la conduite théorique et (ii) la conduite pratique. Dans le premier cas, il faudrait étudier les règles de circulation, tandis que le second traiterait de la conduite pratique des camions et des remorques.
6. Formation de perfectionnement en gestion pour les gestionnaires de sociétés de camionnage	Ce type de projet a également été introduit en Côte d'Ivoire grâce au soutien de l'UE. L'objectif de ce projet est de l'étendre à trois autres pays : le Burkina Faso, le Ghana et le Togo. Le projet comprend la formation de gestionnaires (la personne qui dirige l'activité quotidienne de la société de camionnage) sur la législation portant sur les lois nationales, la réglementation commerciale régionale ainsi que la gestion de l'entreprise qui couvrent la comptabilité, l'estimation des coûts, l'assurance, le développement des ressources humaines entre autres.

Source : Equipe d'étude JICA sur la base d'entretiens

11.3.7 Profils des projets prioritaires pour l'infrastructure de logistique au Burkina Faso

Bien que tous les projets soient sélectionnés sur la base du développement régional et celui du corridor, il y a des projets ayant plus d'impact en termes d'accélération du développement régional et qui sont donc prioritaires. De même, l'état de préparation du projet (e.g. l'étude de faisabilité a été menée), l'urgence du côté du gouvernement à poursuivre le projet et l'impact important sur la chaîne logistique internationale ont également été pris en compte dans la liste prioritaire.

(1) **Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal de Ouagadougou incluant la construction d'une route d'accès à partir de la route N1 jusqu'au port sec multimodal d'Ouagadougou**

1) **Justification**

Le chemin de fer longue distance existant (Sitarail) dispose d'une zone de desserte limitée, à proximité des principales gares. Pour tirer parti de cette fonction ferroviaire existante, il est nécessaire d'étendre ses zones de desserte en combinant le transport par camion et le transport ferroviaire. Cela devient possible grâce au développement et à l'exploitation d'un port sec multimodal dans les grandes villes comme Ouagadougou et Bobo-Dioulasso

Comme mentionné dans les « Objectifs stratégiques pour le développement sous-régional du projet CACAO », l'investissement continu dans les deux secteurs économiques traditionnels, à savoir les mines et la production agricole, devrait être poursuivi avec un investissement dans le secteur des infrastructures de transport afin d'accélérer le développement de toute la région. Ce projet est l'un des projets critiques dans ce sens. Cela renforcera encore la position du pays en tant que centre de transbordement vers le Mali et le Niger, de même qu'elle permettra une connexion permanente avec le chemin de fer qui est le moyen de transport le moins cher du fret vers le port d'Abidjan.

Du point de vue du développement urbain, il convient de noter que lorsque le port sec de Ouaga-inter a été conçu, il a été délibérément situé à la périphérie de la ville pour éviter de perturber la circulation dans la ville et permettre aux camions d'entrer et de sortir aisément de l'installation. Mais en raison de l'expansion de la ville, le port sec est désormais dans la zone urbanisée de la ville. Et pour cette raison, une proposition de construction d'un nouveau port sec dans un nouvel emplacement en dehors de la ville a été conçue.

2) Objectifs

Voici les objectifs du projet :

- Fournir un centre de logistique à fonction multimodale (route et rail)
- Servir le volume croissant du trafic de marchandises pour le Burkina Faso et les cargaisons en transit vers les pays voisins
- Décongestionner la ville en déplaçant les installations vers la zone périphérique de la ville

3) Description du projet

Le projet comprend la construction d'un nouveau port sec sur 47 hectares (avec possibilité d'extension jusqu'à 300 ha) de terrain vacant comme indiqué sur la figure ci-dessous. L'emplacement de l'installation est proche de la gare et le nouvel aéroport envisagé pour faciliter le transfert des cargaisons. Une étude de pré-faisabilité a été achevée en 2012 et un ensemble d'études de faisabilités est en cours et est financé par la Banque africaine de Développement.

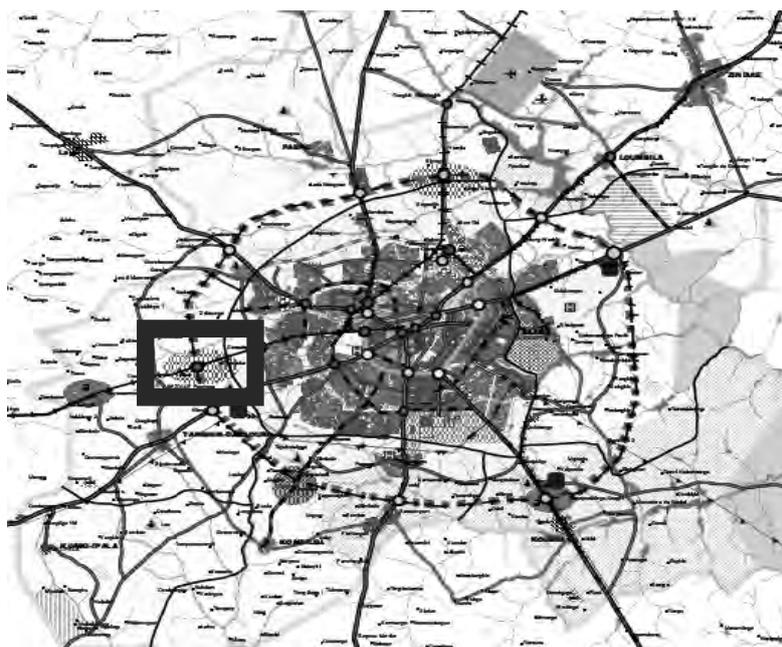
Le port sec multimodal doit être équipé des équipements suivants:

- Gare de fret
- Machinerie de chargement et de déchargement
- Lots de stationnement de camions
- Entrepôts sous douane du bureau de douane
- Entrepôts de sociétés privées
- Les chantiers navals
- Bureaux de douane
- Bureaux de sociétés privées

L'exploitation de ce port sec multimodal devrait se faire en accordant des concessions à des entreprises privées.

Une étude de pré-faisabilité a été achevée en 2012 et une FS complète est en cours et financée par la Banque Africaine de Développement.

Ce projet devrait être soutenu par les projets de route d'accès de la route nationale 1 au port sec multimodal et à l'approvisionnement en électricité et en eau.



Note :  Emplacement du port sec multimodal de Ouagadougou
Source : Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU)

Figure 11.3.2 Emplacement du projet de construction du nouveau port sec multimodal de Ouagadougou

4) Avantages escomptés

Les impacts et les avantages suivants sont attendus dans ce projet :

- Réduction des coûts de transport en raison d'un accès direct du transport ferroviaire pour éviter une double manipulation de la cargaison,
- Augmenter le confort pour les utilisateurs de l'installation tels que les chauffeurs de camion, les travailleurs de l'usine et d'autres, grâce à l'amélioration du système et des installations,
- Réduction de la congestion du trafic dans la ville grâce au contournement de la ville par les camions.

5) Agence d'exécution et institution connexe

Selon le gouvernement, en raison de l'ampleur du projet, les organismes suivants sont impliqués :

- Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat (MICA)
- Ministère des Infrastructures
- Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité
- Ministère de l'Economie, des Finances et du développement
- Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat
- Chambre de Commerce et d'Industrie

6) Coût estimatif du projet

56 Milliards de francs CFA (estimation du gouvernement)

7) Calendrier de mise en œuvre

La nouvelle installation est prévue pour fonctionner en 2017

8) Actions nécessaires pour la mise en œuvre/ Facteur crucial

Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de ce projet prioritaire sont :

- Une fois que l'étude de faisabilité en cours est terminée, la prochaine étape cruciale est de trouver un partenaire prêt à financer ledit projet.

9) Projets connexes

Les projets connexes sont énumérés comme suit :

- Construction de sections sud (entre N1 et N4) du périphérique extérieur de Ouagadougou (contournement sud)
- Construction d'une autoroute entre Ouagadougou et Koudougou

10) Impacts Sociaux et Environnementaux

Les impacts environnementaux et sociaux possibles sont les suivants :

- Les impacts sociaux et environnementaux devraient être minimes puisque la zone est inhabitée. Les impacts minimes sur l'environnement concernent la coupe des arbres, l'excavation et remblayage des terres et d'autres activités de construction liées au déblayage de la zone.

(2) Extension du port sec multimodal de Bobo-Dioulasso

1) Justification

L'installation de l'actuel du port sec a une superficie totale de 130 hectares. Toutefois, seuls 19 hectares ont été entièrement développés. Il a commencé à fonctionner en janvier 2010. (i.e. les données reçues par l'administrateur du port sec a révélé une augmentation de 6,8% du volume de fret de 2012 à 2013 et une augmentation de 16,2% de 2014 à 2014, les deux taux de croissances étaient plus élevées que ce qui a été enregistré à Ouaga-inter) Mais à cause de l'augmentation du volume de

marchandises manutentionnées sur l'installation, un plan d'extension a été conçu par le gouvernement. La première partie du plan consiste à aménager 12 hectares supplémentaires. Au cours de la dernière visite de l'équipe d'étude de la JICA en août 2015, une étude de faisabilité des 12 hectares était en cours. Le prochain objectif est d'aménager 40 hectares supplémentaires. Aucune activité n'a été signalée en rapport avec les 40 autres hectares. L'objectif ultime du gouvernement est d'aménager l'ensemble des 130 hectares.

De même, ce projet soutiendra l'orientation du développement des autres secteurs. Par exemple l'on s'attend à une augmentation de la production agricole et, par conséquent de l'exportation dans le secteur agricole dans la région des Cascade (Vallée de Douna, Karfiguéla et Kou) à travers la réhabilitation du projet d'irrigation. Les produits compétitifs pour l'exportation trouveront réponse à leurs besoins d'installations.

2) Objectif

L'objectif est le suivant :

- Servir le volume croissant des cargaisons au Burkina Faso et d'autres pays voisins comme le Mali.

3) Description du projet

Le projet comprend l'extension du port sec. L'ampleur des travaux inclue la construction d'un mur autour de la zone supplémentaire, en excavant et remblayant pour niveler une nouvelle zone, la construction de bâtiments supplémentaires pour l'administration et l'exigence des acteurs du fret, et l'érection d'autres infrastructures nécessaires.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 11.3.3 Emplacement du projet d'extension du port sec de Bobo-Dioulasso

4) Avantages escomptés

Les impacts et les avantages suivants sont attendus dans ce projet :

- Veiller à ce que tout le trafic de fret pour le Burkina Faso et les pays voisins soit mis à l'abri, pour contribuer ainsi à l'économie du pays,
- Augmenter le confort pour les utilisateurs de l'installation tels que les chauffeurs de camion, les travailleurs de l'usine et d'autres, grâce à l'amélioration du système et des installations.

5) Agence d'exécution et institution connexe

Les agences exécutives et les institutions connexes prévues pour ce projet sont listées ci-dessous.

- La Chambre de Commerce et d'Industrie

6) Coût estimatif du projet

50 million US\$

7) Calendrier de mise en œuvre

Non disponible (il peut être déterminé une fois que l'on a une copie de l'étude de faisabilité)

8) Actions nécessaires pour la mise en œuvre/ Facteur crucial

Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de ce projet prioritaire sont les suivantes :

- Une fois que l'étude de faisabilité est terminée, la prochaine étape est de trouver un partenaire prêt à financer le projet.

9) Projets connexes

Néant

10) Impacts sociaux et environnementaux

Les impacts environnementaux et sociaux possibles sont les suivants :

- Les impacts sociaux et environnementaux devraient être minimales puisque la zone est inhabitée. Les impacts minimales sur l'environnement concernent la coupe des arbres, l'excavation et remblayage des terres et d'autres activités de construction liées au déblayage de la zone.

(3) Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière pour les produits sous-régionaux aux frontières nationales

1) Grandes lignes du projet

Le Burkina Faso était célèbre pour exporter des produits agricoles et d'élevage vers les pays voisins. Le niébé, la tomate et la fraise du Burkina Faso sont très populaires sur les marchés des consommateurs côtiers de la sous-région.

En plus des exportations de produits primaires, tels que les minéraux et les produits agricoles, le Burkina Faso devrait déployer des efforts importants pour développer les produits agricoles et d'élevage, existants et nouvellement développés, destinés aux marchés côtiers croissants de la sous-région. À cette fin, il est nécessaire de renforcer la mise en œuvre de l'union douanière en profitant de l'union douanière qui a été institutionnalisée par les pays membres de l'UEMOA et de la CEDEAO.

Le projet vise à renforcer la mise en œuvre de l'union douanière et à faciliter le commerce des produits sous-régionaux avec les pays voisins de la sous-région. Le projet établira de nouveaux matériaux pour la formation et les agences ainsi que le personnel liés au secteur ferroviaire. Des campagnes de facilitation du commerce des produits sous-régionaux de l'union douanière seront également mises en œuvre avec les pays du CACAO et les pays voisins dans le cadre de ce projet.

2) Cadre de financement

Assistance technique APD

3) Coût estimatif du projet

US\$ 4 million

11.4 Secteur du transport aérien du Burkina Faso

11.4.1 Situation actuelle du transport aérien et des aéroports au Burkina Faso

(1) Aéroports fonctionnels actuels du Burkina Faso

Au Burkina Faso, il existe deux aéroports internationaux, l'Aéroport International de Ouagadougou et l'Aéroport de Bobo-Dioulasso. Il existe également 30 aéroports domestiques qui sont fonctionnels mais qui ne sont pas desservis par les vols réguliers.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 11.4.1 Emplacement des aéroports desservis par les vols réguliers du Burkina Faso

(2) Aéroports existants au Burkina Faso

Actuellement il existe 17 destinations directes depuis l'Aéroport International de Ouagadougou : Abidjan, Addis Ababa, Accra, Alger Bamako, Bobo-Dioulasso (Domestique), Brussels, Casablanca, Conakry, Cotonou, Dakar, Dubaï, Istanbul, Lagos, Lomé, Niamey, Paris (Source : OAG juin 2015, Horaire d'Air Burkina présenté sur le site web en mai 2017).

Les vols de fret de l'Aéroport International de Ouagadougou ont 5 destinations, à savoir Liège, Luxembourg, Dakar, Dubaï-Al Actium et Francfort.

Actuellement, la compagnie Air Burkina offre deux vols aller-retour par semaine entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso au moyen d'un aéronef Embraer 170 (70-places).

(3) Situation actuelle de l'Aéroport International de Ouagadougou

L'Aéroport International de Ouagadougou a accueilli 527.000 passagers en 2014. La part des passagers internationaux était de 80 %, celle en transit 15 % et celle domestiques 5 %.

Le volume de trafic des passagers internationaux à l'Aéroport de Ouagadougou s'est accru à un taux d'accroissement annuel de plus de 5,1 % entre 2010 et 2014, alors que volume de trafic des cargaisons internationales s'est accru à un taux annuel de 5,4 % pendant la même période.

Bien que la part des passagers domestiques reste limitée, le nombre de passagers domestiques à l'Aéroport de Ouagadougou s'est accru à un taux annuel de 99,9 % entre 2010 et 2014.

(4) Situation actuelle de l'Aéroport de Bobo-Dioulasso

A l'Aéroport de Bobo-Dioulasso, les installations d'aéroport sont diverses et leur taille est plus grande que celle requise pour un aéroport qui accueille deux vols réguliers par semaine. La tour de contrôle et le bâtiment d'exploitation ont été nouvellement construits et mis en service. Selon l'information fournie par un contrôleur, l'aéroport a été développé pour les vols de passagers et de fret, mais le volume actuel du trafic aérien n'est pas suffisant pour les installations.

Le volume de trafic des passagers internationaux à l'Aéroport de Bobo-Dioulasso s'est accru à un taux d'accroissement annuel de 7,5 % entre 2010 et 2014. Toutefois, l'Aéroport de Bobo-Dioulasso n'a pas traité du fret aérien pendant la même période. Le nombre de passagers domestiques à l'Aéroport de Bobo-Dioulasso s'est accru à un taux annuel de 5,4 %.

(5) Développement du Nouvel Aéroport de Ouagadougou-Donsin

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) possède un plan de développement d'un nouvel aéroport dans la zone de Donsin, qui est à environ 30 km au nord de la ville de Ouagadougou. Les raisons de cette relocalisation d'aéroport comprennent entre autres la préoccupation en matière de sécurité, le manque d'espace de terrain pour une éventuelle extension, le bruit et la pollution d'air.

D'après l'ANAC, le coût estimatif s'élève à environ 2 milliards USD, et le nouvel aéroport est prévu d'être mis en service en 2020.

11.4.2 Questions liées au transport aérien du Burkina Faso

A la première étape du développement régional, la connexion avec le transport terrestre est nécessaire. Toutefois, afin de promouvoir le développement plus avancé, le transport aérien est également essentiel pour promouvoir le développement économique pour les pays intérieurs tels que Burkina Faso. Ainsi le développement accru grâce à l'amélioration du transport aérien pourrait accroître la demande en transport terrestre dans les corridors internationaux.

(1) Problèmes de l'Aéroport de Ouagadougou

Les principales questions de l'Aéroport de Ouagadougou sont telles qu'indiquées ci-après :

- L'aire de stationnement insuffisante est en cours d'extension afin de pouvoir accueillir les vols de gros aéronefs à réaction en provenance de l'Europe et les vols de fret internationaux croissants.
- Bâtiments de terminal très vétustes et installations de traitement de passagers insuffisantes. Par exemple, les installations pour les passagers internationaux et ceux domestiques ne sont pas clairement séparées d'autant plus que les vols Ouagadougou-Bobo-Dioulasso sont les vols mixtes avec les passagers internationaux et domestiques. Du point de vue de la sécurité, cette situation de mélange devrait être améliorée.
- Le hall d'embarquement de passagers n'a pas d'espace suffisant si bien que les sièges sont entièrement occupés lors de départs de gros aéronefs.
- Autre problème du bâtiment de terminal de passager est l'absence de passerelles d'embarquement pour résoudre le désagrément dû à la pluie pour les passagers.

(2) Problèmes de l'Aéroport de Bobo-Dioulasso

Comme deuxième Aéroport du Burkina Faso, l'Aéroport de Bobo-Dioulasso doit jouer le rôle d'un aéroport de déchargement de l'Aéroport International de Ouagadougou lorsque les aéronefs étrangers et domestiques ne peuvent pas atterrir sur ce dernier en raison de mauvaises conditions climatiques ou de congestion d'aire de stationnement d'avions.

11.4.3 Objectifs du Secteur de l'Aviation du Burkina Faso

Les objectifs du développement du secteur de l'aviation au Burkina Faso sont définis comme suit :

- Augmenter la capacité de l'Aéroport International pour Ouagadougou afin de faciliter le développement futur du Burkina Faso
- Fournir les installations pour améliorer l'accès aux régions éloignées, renforcer la mobilité et développer les opportunités de voyager dans le pays et enfin pour augmenter la fréquence de vols domestiques.

11.4.4 Stratégies pour le Secteur de l'Aviation du Burkina Faso

Les stratégies pour le développement du secteur de l'aviation du Burkina Faso sont les suivantes :

- Augmenter la capacité de l'Aéroport International de Ouagadougou pour l'accroissement futur de vols aussi bien pour le fret que pour les passagers y compris le nouvel aéroport planifié à Doshin, afin de répondre à l'augmentation des vols entre les pays de la sous-région.
- Encourager la participation du secteur privé dans l'industrie d'aviation

11.4.5 Programmes et projets pour le secteur de l'aviation du Burkina Faso

- Projet pour la construction et l'exploitation du nouvel Aéroport international de Ouagadougou à Donsin
- Projet pour l'extension et la rénovation de bâtiments de terminal de passagers de l'Aéroport international de Ouagadougou existant pour le transformer en un aéroport de vols domestiques et sous-régionaux.
- Projet pour la mise à niveau de l'Aéroport de Bobo-Dioulasso

11.5 Approvisionnement en Electricité du Burkina Faso

11.5.1 Situation Actuelle et Perspectives d'Avenir de l'Approvisionnement en Electricité du Burkina Faso

En 2011, un appel de puissance de pointe de 144MW a été enregistré. Depuis lors, cet appel de puissance de pointe n'a cessé d'augmenter avec un taux de croissance de 9-15%. En 2015, un appel de puissance de pointe de 244MW a été enregistré.

La production d'électricité au Burkina Faso est principalement de source thermique faisant usage de brut lourd et de gazole coûteux, pour environ 130MW. Les centrales électriques nationales existantes ne produisent pas assez pour satisfaire à toute la charge du pays. L'importation d'énergie électrique du Burkina Faso provient essentiellement de la ligne d'interconnexion de 225 kV avec la Côte d'Ivoire.

L'appel de puissance de pointe au Burkina Faso devrait atteindre environ 491MW selon le scénario de croissance maximal et 399MW dans le scénario de croissance minimal d'ici fin 2025, ce qui représente plus du double par rapport à la demande actuelle¹.

Tableau 11.5.1 Pic de la demande au Burkina Faso

An	2011	2012	2013	2014	2015
Pic de la demande (MW)	162	175	200	218	244

Source : SONABEL

11.5.2 Questions liées à l'approvisionnement en électricité du Burkina Faso

Au Burkina Faso, les principaux défis du secteur de l'énergie sont les suivants :

- Coût élevé de production d'électricité dépendant principalement de sources fossiles importées (DDO, combustible ...)
- Utilisation marginale des sources d'énergie renouvelables, même si l'énergie solaire est abondante au Burkina Faso
- Coupures fréquentes d'électricité, principalement pendant les heures de travail, causées par un volume de production d'électricité insuffisant pour satisfaire la demande
- Surcharge aux transformateurs aux heures de pointe et pannes fréquentes des lignes de transport
- Faible taux de couverture nationale de l'électricité, estimé à environ 35%

¹ Mise à jour du Plan directeur de la CEDEAO révisée pour la production et le transport de l'énergie électrique » menée par EEEOA

11.5.3 Objectifs de l'Approvisionnement en Electricité du Burkina Faso

À la lumière des problèmes que connaît le secteur de l'énergie, les objectifs suivants doivent être définis pour développer les corridors de l'anneau de croissance provenant de Ouagadougou.

- Renforcer les lignes d'interconnexion avec les pays voisins au sein d'Echanges d'Energie Electrique Ouest Africain (EEEOA) et diversifier les sources d'alimentation de manière à améliorer la fiabilité de l'alimentation électrique
- Promouvoir l'augmentation des capacités de production d'électricité utilisant les énergies renouvelables, comme le solaire, en parallèle avec le développement des centrales électriques conventionnelles

11.5.4 Stratégies pour l'Approvisionnement en Electricité du Burkina Faso

Les stratégies suivantes sont recommandées pour la fourniture d'électricité au Burkina Faso en relation avec le développement du corridor de l'anneau de croissance :

- Considérant que le Burkina Faso est un pays enclavé où les coûts d'approvisionnement en carburant, comme le pétrole et le gaz, sont élevés, il est souhaitable de renforcer les lignes d'interconnexion avec les pays voisins, plutôt que de développer les centrales de production d'énergie pour satisfaire pleinement à la demande d'énergie qui va croissante. Selon la SONABEL, le coût de la desserte de l'énergie importée revient à (60 F CFA/kWh) ; ce qui est beaucoup moins cher que celui de l'alimentation par la centrale thermique (138 F CFA/kWh).
- Afin de desservir les zones de croissance économique en électricité, les lignes de transport d'électricité devraient également être installées le long des trois corridors en provenance d'Abidjan, d'Accra et de Lomé.
- À côté du développement des lignes de transport d'électricité, il est nécessaire de construire des postes électriques avec des transformateurs de grande capacité aux principaux endroits où l'électricité est largement consommée. Même si la puissance apparente est transmise à travers les lignes de transport d'électricité avec une capacité suffisante, des arrêts planifiés seraient nécessaires si les transformateurs sont surchargés.
- Pour augmenter la production d'énergie, il est souhaitable de développer les énergies renouvelables contribuant à la protection de l'environnement par la réduction des émissions de CO₂ et de NO_x, puis l'utilisation des ressources naturelles. Au regard du coût élevé de l'extension de lignes de distribution des zones éloignées et zones rurales, il serait efficace d'alimentation indépendantes, telles que l'énergie solaire ainsi que des mini-centrales hydroélectriques.

11.5.5 Programmes et projets pour l'approvisionnement en électricité du Burkina Faso

Les projets suivants sont formulés et inclus dans un plan de développement de la compagnie d'électricité, SONABEL pour la production d'énergie électrique, son transport et sa distribution comme suit :

(1) Projets de production d'énergie (2017-2020)

Tableau 11.5.2 Plan de développement des centrales électriques au Burkina Faso

Type de source électrique	Nom des centrales	Puissance de sortie [MW]
Hydro	Centrale Hydro-électrique de Bagré aval	16
Hydro	Centrale Hydro-électrique de Bonitoli	5,1
Hydro	Centrale Hydro-électrique de Folonzo	10,8
Hydro	Centrale Hydro-électrique de Gongourou	5
Thermique	Centrale thermique de Fada	7,5
Thermique	Centrale thermique du OuagaEst	109
Thermique	Centrale thermique de Donsin	100
Renouvelable	Centrale solaire de Zagtouli	33
Renouvelable	Centrale solaire de Zagtouli	17
Renouvelable	Centrale solaire de Zina	20
Renouvelable	Centrale solaire de Kodené	17
Renouvelable	Centrale solaire de Patte d'Oie	6,25
Renouvelable	Centrale solaire de Zano	11
Renouvelable	Centrale solaire de Pâ	17
Renouvelable	Centrale solaire de Ziga	1,1
Renouvelable	Centrale solaire de Fada N'Gourma	10
Renouvelable	Centrale solaire de Dori	15
Renouvelable	Centrale solaire de Dédougou	15
Renouvelable	Centrale solaire de Ouagadougou	30
Renouvelable	Centrale solaire entre Bobo Dioulasso et Orodara	10

Source : Fourni par la SONABEL

(2) Les projets de développement du système du Burkina Faso

Les plans de développement du système au Burkina Faso sont développés chaque année et cela jusqu'en 2020.

Année 2017

- Ligne de transport d'électricité de 225kV : Bolgatanga - PA5, [188 km]
- Ligne de transport d'électricité de 225kV : PA5 - Zagtouli (C1), [22 km]
- Ligne de transport d'électricité de 225kV : PA5 - Zagtouli (C2), [22 km]

Année 2019

- Ligne de transport d'électricité de 225kV : Han (Ghana) - Kodené (BF), [225 km]

Les plans suivants conviennent au deuxième point de l'objectif ci-dessus mentionné :

Année 2017

- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Patte d'Oie - Komsilga, [24 km]

Année 2018

- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Zagtouli - Koudougou, [100 km]
- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Kodené - Banfora, [80 km]

Année 2019

- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Ouaga-Est - Kossodo (C1), [36 km]
- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Ouaga-Est - Kossodo (C2), [36 km]
- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Ouaga-Est - Patte d'Oie (C1), [23 km]

- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Ouaga-Est - Patte d'Oie (C2), [23 km]
- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Kodeni - Koua, [12 km]
- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Kodeni - Bobo 1, [9 km]
- Ligne de transport d'électricité de 90kV : Koua - Bobo 1, [8 km]

Année 2020

- Ligne de transport d'électricité de 225kV : Ouaga-Est - PA5 (C1), [28 km]
- Ligne de transport d'électricité de 225kV : Ouaga-Est - PA5 (C2), [28 km]

11.5.6 Profils des projets prioritaires pour l'approvisionnement en Electricité du Burkina Faso

Pour le développement du corridor au Burkina Faso, la priorité devrait être accordée au projet suivant, et un profil du projet est préparé comme suit :

(1) Projet de construction de la ligne d'interconnexion 161kV (Kompienga-Porga [Bénin])

1) Justification

Jusqu'en janvier 2016, la ligne d'interconnexion avec la Côte d'Ivoire est une ligne simple de 225kV seulement. Afin d'améliorer la fiabilité de l'alimentation à partir d'autres pays, il est important d'établir une nouvelle ligne d'interconnexion avec d'autres pays à l'exception de la Côte d'Ivoire. Il serait réaliste de connecter la station existante située près de la frontière entre le Burkina Faso et les pays voisins afin d'économiser sur le coût de la construction.

2) Objectif

L'objectif de ce projet est de réaliser les échanges d'énergie directe entre la CEB et la SONABEL afin d'améliorer la fiabilité du système du réseau électrique au Burkina Faso.

3) Description du projet

- Construction de ligne de transport d'électricité de 161kV à deux circuits avec une longueur de ligne d'environ 30 km
- La construction d'un poste avec deux transformateurs de 161kV/132kV



Source : SONABEL

Figure 11.5.1 Emplacement du projet de la ligne d'interconnexion

4) Avantages escomptés

Les impacts et les avantages suivants sont attendus dans ce projet :

- Contribuer à l'amélioration de la fiabilité du système et à la réduction de panne de courant
- Permettre de vendre le surplus d'électricité au Togo et au Bénin

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

Les agences d'exécutions prévues et les institutions connexes à ce projet sont listés ci-dessous.

- Ministère des Mines et de l'énergie (MME)
- Société Nationale d'électricité du Burkina (SONABEL)
- Communauté Électrique du Bénin (CEB)

6) Coût estimatif du projet

Le coût du projet est estimé dans le au tableau Tableau 11.5.3. Il a été calculé en utilisant le prix unitaire standard applicable aux travaux de construction d'installations électriques au Japon et un ratio des coûts de construction entre le Japon et le Ghana, "0,4" (Source: Site Web, "https://archi-book.com.)

Tableau 11.5.3 Estimation du coût du projet de construction de la ligne d'interconnexion 161kV (Kompienga-Porga [Bénin])

Composantes	Coût estimé [Million JPY]	Remarques
Installations de Transmission	1,440 ~ 4,440	2cct, 161kV, 30km
Installations de sous-station	25.6 ~ 1,140	2 unités de transformeurs
Total	1,465.6 ~ 5,880	

Source: "Standard Unit Price for Construction Work of Power Facilities", issued by Organization Cross-regional Coordination of Transmission Operators, JAPAN (OCCTO)

7) Calendrier d'exécution

Le calendrier d'exécution du projet est estimé à environ quatre ans et demi (4,5).

Tableau 11.5.4 Calendrier d'exécution du projet de construction de la ligne d'interconnexion 161kV (Kompienga-Porga [Bénin])

	2017				2018				2019				2020				2021			
	Q1	Q2	Q3	Q4																
Feasible Study																				
<i>Route Survey</i>																				
<i>System Analysis</i>																				
<i>Social and Environmental Impact Assessment</i>																				
Preliminary Studies																				
<i>Final Line Routing</i>																				
<i>Permitting</i>																				
Engineering and Procurement																				
<i>Engineering</i>																				
<i>Procurement of Equipment</i>																				
<i>Financing</i>																				
Construction and Commissioning																				
<i>Construction</i>																				
<i>Commissioning</i>																				

Source : Equipe d'Etude de la JICA

8) Actions nécessaires pour la mise en œuvre / Facteur Critique

Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de ce projet prioritaire sont les suivantes :

- Mener une étude de faisabilité
- Mener une étude d'impact social et environnemental

11.6 Ressources en eau au Burkina Faso

11.6.1 Situation actuelle des ressources en eau au Burkina Faso

(1) Potentiel des ressources en eau et utilisation de l'eau

Selon l'Aquastat de la FAO, le Burkina Faso dispose de ressources en eau renouvelables estimées à 13,5 milliards de m³/an, dont 12,5 milliards de m³/an sont générées en interne. En 2011, la capacité totale du réservoir était de 5,3 milliards de m³.

Le volume total de la consommation en eau est estimé en 2000 à 505 millions de m³/an, ce qui représente environ 3,7% du total des ressources en eau renouvelables. Les plus grandes consommations en eau se constatent au niveau de l'usage agricole (395 millions de m³/an), suivies par l'usage domestique (104 millions de m³/an) et de l'usage industriel (6 millions de m³/an).

(2) Cadre juridique relatif à l'eau

La gestion et le développement des ressources en eau existantes trouvent leur fondement dans les deux documents suivants :

- Politique et stratégies en matière d'eau de 1998
- Loi d'orientation relative à la gestion de l'eau de 2001

(3) Plans et programmes existants relatifs à l'eau

1) Secteur de l'eau dans le Plan national de développement du Burkina Faso

La stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD) (2011-2015) est le dernier plan national de développement au Burkina Faso. La SCADD présente les objectifs d'approvisionnement et d'assainissement en eau en 2015 comme suit :

- Taux d'accès à l'eau potable en milieu urbain : 89%
- Taux d'accès à l'eau potable en milieu rural : 76%
- Taux d'accès à l'assainissement en milieu rural : 57%
- Taux d'accès à l'assainissement en milieu urbain : 100%

2) Plan d'action pour la gestion intégrée des ressources en eau (PN-GIRE)

Le PN-GIRE a été préparé pour la phase 1 en 2003, et pour la phase 2 en 2009. Le PN-GIRE 2016-2030 a été élaboré récemment en 2016.

3) Programme national d'approvisionnement en eau potable et d'assainissement (PN-AEPA), 2006-2015

Au Burkina Faso, le Programme national d'approvisionnement en eau potable et d'assainissement (PN-AEPA) a été le cadre qui répartit les responsabilités entre les différents acteurs.

Le PN-AEPA est réparti dans les zones rurales et urbaines représentant chacune une composante. La mise en œuvre de la composante rurale est placée sous la responsabilité de la Direction générale des Ressources en Eau (DGRE), la Direction générale de l'assainissement en eaux usées et excréta (DGAEUE) et des Directions régionales en charge de l'eau (DREA) et de l'assainissement. La composante urbaine est placée sous la responsabilité de l'Office National de l'Eau et l'Assainissement (ONEA) dans le cadre de son plan de développement 2005-2015 en relation avec les autorités locales.

4) Programme national pour l'approvisionnement en eau Potable (PN-AEP), 2016-2030

Le PN-AEP 2016-2030 a été établi en 2015, avec la vision et les objectifs suivants.

Vision

En 2030, la ressource en eau du pays sera bien connue et gérée de manière efficace pour atteindre l'objectif du droit universel d'accès à l'eau et à l'assainissement, afin de contribuer au développement durable.

Objectifs

- Satisfaire les besoins en eau potable de façon durable pour les populations en quantité et en qualité, l'application de l'approche basée sur les droits humains (HRBA: *Human Rights-based Approach*) ;

- Contribuer à la gestion durable des infrastructures d'approvisionnement en eau, tout en respectant l'accès universel au service en eau potable ;
- Améliorer le contrôle et la capacité de gestion de la filière ;
- Contribuer durablement à la satisfaction des besoins en eau douce des usagers et des écosystèmes aquatiques.

11.6.2 Questions liées aux ressources en eau au Burkina Faso

Les principaux problèmes relatifs à la gestion et au développement des ressources en eau, qui ont été identifiés dans le cadre du développement du corridor, sont présentés dans le Tableau 11.6.1.

Tableau 11.6.1 Principaux problèmes relatifs à la gestion et développement des ressources en eau dans le cadre du développement du Corridor au Burkina Faso

Problème majeur	Description
L'augmentation de la demande en eau pour l'approvisionnement en eau en milieu urbain	Il est prévu que les centres urbains le long du corridor de croissance soient développés de manière plus intensive, en fonction du développement du corridor. Il est nécessaire de répondre à la demande croissante pour l'approvisionnement en eau en milieu urbain, afin d'assurer un environnement urbain approprié pour la croissance régionale. Comme le montre le Tableau 11.6.2, la capacité d'approvisionnement en eau par habitant devrait être réduite à près de la moitié en 2025 par rapport à celui en 2015 s'il n'y aura pas de développement des sources d'eau supplémentaires pour les grands centres urbains le long des corridors principaux.
Réservoirs existants pas pleinement exploités	Au Burkina Faso, un grand nombre de barrages ont été construits. Cependant, certains grands barrages tels que Bagré n'utilisent pas pleinement leur capacité de stockage comme prévu.
Schema Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) incomplets au niveau du bassin	La pression sur l'utilisation de l'eau va s'intensifier du au développement du corridor. Il est nécessaire de bien coordonner les différents types d'utilisation de l'eau à travers la préparation et l'exécution du SDAGE au niveau du bassin. Cependant, le SDAGE n'a jusque-là été préparé que dans deux bassins sur cinq.
Manque de système d'information sur l'eau	Le système d'information sur l'eau est un élément fondamental pour la gestion de l'eau. Cependant, il n'est toujours pas assez développé, et a besoin de l'être de toute urgence.
Détérioration de la qualité de l'eau	La concentration de sédiments dans le barrage de Ziga qui est la principale source d'eau pour la ville de Ouagadougou est relativement élevée, ce qui rend le coût de traitement élevé. L'on devrait éviter la hausse de la charge de sédiments du bassin qui pourrait se produire en raison de la future dégradation des terres dans le bassin versant lors du développement du corridor. En outre, l'augmentation de la pollution due à l'exploitation minière illégale devrait également être évitée.

Source : Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 11.6.2 Capacité d'approvisionnement en eau en vrac par habitant pour les grands centres urbains le long des grands corridors

	Capacité actuelle (m ³ /day)	Production actuelle (m ³ /day)	Population (2015)	Production par capita (lpd) (2015)	Population (2025)	Production par capita (lpd) (2025) sans développement de nouvelles sources d'eau supplémentaires
Grand Ouagadougou	158.000	158.000	2.510.000	62,9	4.734.000	33,4
Bobo-Dioulasso	49.500	49.500	791.000	62,6	1.417.000	34,9

Source : Equipe d'Etude de la JICA basé sur Capacity and actual production – ONEA, Population

11.6.3 Objectifs pour les ressources en eau au Burkina Faso

(1) Objectif global

L'objectif global de la gestion et du développement des ressources en eau dans la présente étude est la suivante.

- Avoir une source d'eau durable et sécurisée pour les grands centres urbains le long des principaux corridors et pour d'autres besoins en eau tels que l'agriculture et la production d'énergie pour soutenir la croissance économique régionale prometteuse.

(2) Objectifs spécifiques

Discuter pleinement de la gestion et du développement des ressources en eau pour tous les pays et couvrir tous les sous-secteurs liés à l'eau est une grande tâche qui devrait être menée par les organismes responsables appropriés en tant qu'étude distincte sur le secteur de l'eau. Au lieu de cela, la présente

étude se concentre spécifiquement sur les domaines suivants, sur la base de la politique et des plans existants dans le secteur de l'eau.

- Gestion des ressources en eau pour une utilisation durable de l'eau dans le cadre du développement du corridor
- Développement de la source pour l'approvisionnement en eau en milieu urbain, notamment le transport, la transmission et le traitement des grands centres urbains le long des principaux corridors
- Développement à grande échelle des ressources en eau dans le cadre des programmes et projets dans les secteurs de l'économie et des infrastructures exposés dans la présente étude

Sur la base de l'objectif global et des considérations mentionnées ci-dessus, les objectifs spécifiques de la gestion et du développement des ressources en eau sont définis comme suit.

- **Objectif-1** : Source d'eau durable et sécurisée pour les grands centres urbains le long des principaux corridors ;
- **Objectif-2** : utilisation efficace des ressources en eau pour le secteur économique et des infrastructures afin de soutenir la croissance économique régionale prometteuse ;
- **Objectif-3** : bon fonctionnement de la Gestion intégrée des ressources en eau

En ce qui concerne les grands centres urbains le long des principaux corridors, les centres urbains suivants sont sujets à une réflexion dans la présente étude.

- Ouagadougou
- Bobo-Dioulasso

11.6.4 Stratégies relatives aux Ressources en Eau au Burkina Faso

Sur la base des principaux problèmes ainsi que de la situation actuelle et des perspectives d'avenir décrits dans le rapport d'avancement, les stratégies visant à atteindre les objectifs spécifiques sont proposées pour être définies comme indiqué dans le Tableau 11.6.3

Tableau 11.6.3 Stratégies de la gestion et développement des ressources en eau au Burkina Faso

Objectif spécifique		Stratégie
Objectif-1 : Source d'eau durable et sécurisée pour les grands centres urbains le long des principaux corridors	1a : Ouagadougou	Stratégie 1a-1 : Conservation et utilisation efficace du barrage de Ziga Stratégie 1a-2 : Etude et mise en œuvre pour une nouvelle source d'eau à partir du barrage de Bagré avec une perspective à long terme
	1b : Bobo-Dioulasso	Stratégie 1b-1 : Plus de développement des ressources en eau souterraine de façon durable Stratégie 1b-2 : Acheminement depuis le barrage de Sammandeni dans une perspective à long terme
Objectif-2 : Utilisation efficace des ressources en eau pour le secteur économique et des infrastructures afin de soutenir la croissance économique régionale prometteuse		Stratégie 2-1 : Utilisation efficace des réservoirs existants, tels que celui de Bagré Stratégie 2-2 : Mise en œuvre de projets d'irrigation planifiés
Objectif-3 : Bon fonctionnement de la Gestion intégrée des ressources en eau		Stratégie 3-1 : Préparation de plans GIRE pour tous les bassins fluviaux du Burkina Faso Stratégie 3-2 : Amélioration du système d'information sur l'eau Stratégie 3-3 : Renforcement de la gestion de la qualité de l'eau et de la conservation des bassins versants

Source : Equipe d'Etude de la JICA

11.6.5 Programmes et projets relatifs aux ressources en eau au Burkina Faso

Les programmes et projets sur la base des stratégies sont énumérés dans le Tableau 11.6.4.

Tableau 11.6.4 Programmes et Projets de Gestion et de Développement des Ressources en Eau au Burkina Faso

Objectifs spécifiques	Programmes et projets	Stratégies connexes	Organisation responsable présagée	Terme	
				Court-Moyen. 2025	Long 2040
Objectif-1 : Source d'eau durable et sécurisée pour les grands centres urbains le long des principaux corridors					
1a : Ouagadougou	Projet d'approvisionnement en eau de Ouagadougou à partir du barrage de Ziga (Ziga II)	1a-1	ONEA	x	
	Étude pour le développement de nouvelles sources d'eau, l'acheminement à partir du barrage de Bagré pour l'adduction d'eau de Ouagadougou	1a-2	MEA/ ONEA	x	
	Mise en œuvre du développement de nouvelles sources d'eau pour l'adduction d'eau de Ouagadougou	1a-2	MEA/ ONEA		x
1b: Bobo-Dioulasso	Expansion du système d'approvisionnement en eau à Bobo-Dioulasso	1b-1	ONEA	x	
	Mise en œuvre de l'acheminement à partir du barrage de Sammandeni	1b-2	MEA/ ONEA		x
Objectif-2 : Utilisation efficace des ressources en eau pour le secteur économique et des infrastructures afin de soutenir la croissance économique régionale prometteuse * 1					
2	Projet Pôle de croissance de Bagré (PPCB)	2-1	Bagrépôle	x	
	Programme de développement intégré de Sammandeni (PDIS)	2-1	DGADI	x	
	Développement de l'agrobusiness et de l'irrigation à Karfiguéla (Banfora)	2-1	DGADI	x	
	Développement de l'agrobusiness et de l'irrigation à Doana (Banfora)	2-1	DGADI	x	
	Plan de Développement de la Vallée du Sourou	2-2	DGADI	x	
	Promotion de chaîne d'approvisionnement alimentaire dans la Vallée du Kou (Houet)	2-2	DGADI	x	
	Projet d'aménagement de bas-fonds	2-2	DGADI	x	x
Objectif-3 : Bon fonctionnement de la Gestion intégrée des ressources en eau					
3	Mise en œuvre du plan d'action GIRE	3-1 3-2 3-3	SP-PAGIRE	x	x

Source : Elaboré par la équipe d'étude de la JICA sur la base d'informations recueillies auprès d'organismes compétents

*1 : Les projets décrits dans le secteur agricole et dans le secteur de l'électricité dans la présente étude sont listés ici.

11.6.6 Profils des projets prioritaires des ressources en eau au Burkina Faso

Parmi les programmes et projets énumérés dans le Tableau 11.6.4, ceux qui sont considérés comme urgents ou d'importance stratégique sont en premier lieu sélectionnés comme projets prioritaires, comme indiqué ci-dessous.

(1) Projet d'approvisionnement de Ouagadougou à partir du barrage de Ziga (Ziga II)

1) Justification

Ce projet est en droite ligne avec la Stratégie 1a-1 : Conservation et utilisation efficace du barrage de Ziga.

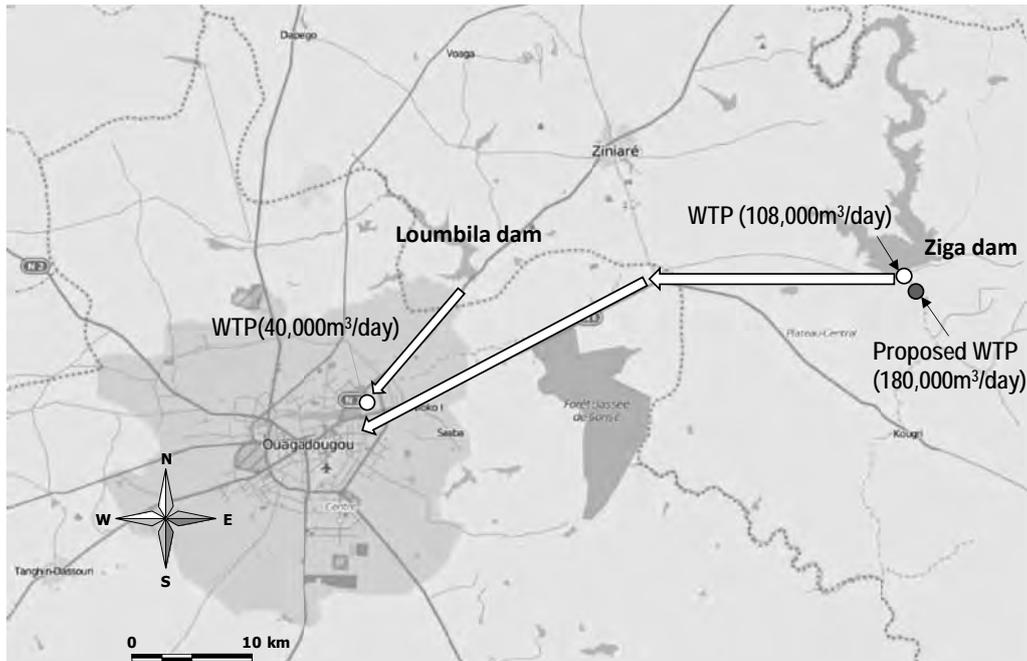
La capacité du Barrage de Ziga n'a pas encore été pleinement utilisée. L'expansion de l'Unité de Traitement d'Eau (UTE) du Barrage de Ziga est d'utiliser la capacité inutilisée pour l'approvisionnement en eau des municipalités pour répondre à l'augmentation prochaine de la demande en eau.

2) Objectif

Pour sécuriser une source d'eau suffisante à mi-parcours (vers 2030) pour l'approvisionnement en eau des municipalités pour Ouagadougou

3) Description du projet

Construction d'UTE (capacité totale = 180,000m³/jour), réseau de transmission, réseau de distribution, des fontaines et des bornes de connexions sociales



Source : Préparé par la équipe d'étude de la JICA sur la base des informations recueillies auprès de l'ONEA
Figure 11.6.1 Emplacement du projet d'approvisionnement d'eau pour Ouagadougou à partir du Barrage de Ziga (Ziga II)

4) Avantages escomptés

- Volume d'eau sécurisé nécessaire pour une utilisation urbaine à Ouagadougou

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

- ONEA

6) Coût estimatif du projet

- 107.300 milliards de FCFA

7) Remarques

L'extension d'UTE du barrage de Ziga (Phase II du projet du barrage de Ziga) a été planifiée par l'ONEA. Selon l'ONEA, la phase II comprend deux étapes.

- Étape 1: Capacité = 108 000 m³ / jour (2015-2017)
- Étape 2: Capacité = 72 000 m³ / jour (après 2017)

L'étape 1 est en cours et sera bientôt terminée. Cependant, l'étape-2 devrait être réalisée vers 2025.

(2) Extension du système d'approvisionnement en eau à Bobo-Dioulasso

1) Justification

Ce projet est en droite ligne avec la Stratégie 1b-1: Plus du développement des ressources en eaux souterraines de manière durable.

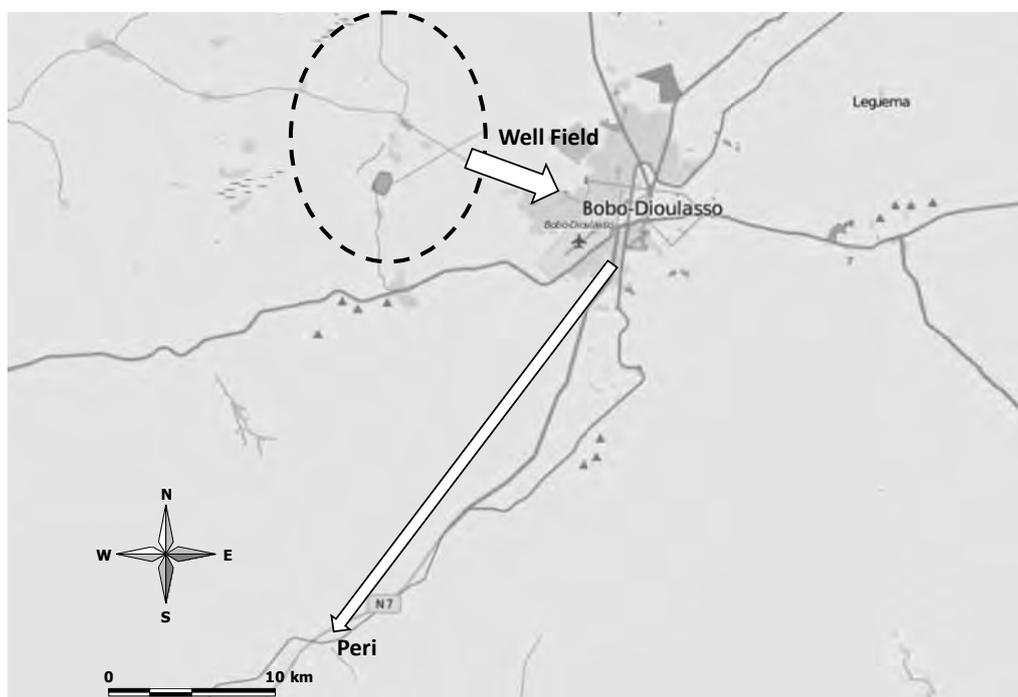
Ce projet vise à renforcer la production d'eau de la ville de Bobo-Dioulasso afin de combler le vide et alimenter Péni à partir de l'unité de traitement de Bobo-Dioulasso et également approvisionner la zone non desservie de Bobo-Dioulasso.

2) Objectif

La mise en œuvre du projet permettra l'accès durable à l'eau potable dans la ville de Bobo Dioulasso, dans la communauté rurale de Péni, et les villages le long de la route, en ciblant une amélioration ou 100% du ratio d'accès à l'eau pour Bobo-Dioulasso et Péni à l'horizon 2030.

3) Description du projet

Mis en place de cinq trous de forage (capacité totale = 24.000 m³/jour), la construction de la station de pompage (30.000m³/jour), des réservoirs, des pipelines jusqu'à Péni (environ 36km) et un réseau de distribution.



Source : Préparé par l'Equipe d'étude de la JICA sur la base des informations recueillies auprès de l'ONEA

Figure 11.6.2 Emplacement du projet d'extension du système d'approvisionnement en eau à Bobo-Dioulasso

4) Avantages escomptés

- Volume d'eau sécurisé nécessaire pour une utilisation urbaine à Bobo-Dioulasso et dans la zone environnante

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

- ONEA

6) Coût estimatif du projet

- 16.680 millions de FCFA

7) Remarques

- L'étude a été menée par l'ONEA en 2015.

(3) Préparation des plans pour la Gestion Intégrée des Ressources en Eau (GIRE) pour tous les bassins fluviaux au Burkina Faso

1) Justification

Ce projet est en droite ligne avec la stratégie 3-1 : Préparation de plans GIRE pour tous les bassins fluviaux du Burkina Faso.

Il est nécessaire de bien coordonner les différents types d'utilisation de l'eau à travers la préparation et l'exécution du SDAGE au niveau du bassin. Cependant, jusque là seulement deux bassins fluviaux sur cinq ont un SDAGE. Ce projet consiste à préparer les plans GIRE pour les bassins fluviaux du Nakambé, du Liptako et du Gourma.

2) Objectif

Une bonne gestion des ressources en eau au niveau du bassin

3) Description du projet

Préparation des SDAGE pour les bassins fluviaux du Nakambé, du Liptako et du Gourma, l'examen périodique des SDAGE pour tous les bassins fluviaux

4) Avantages escomptés

Une bonne gestion des ressources en eau au niveau du bassin au Burkina Faso

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

- SP-PAGIRE

6) Coût estimatif du projet

- 1,2 milliards de FCFA

7) Remarques

La préparation SDAGE pour le bassin du Nakambé est en cours. Ceux des bassins fluviaux du Liptako et du Gourma ont pas encore entamés.

(4) Projet d'amélioration du système d'information sur l'eau

1) Justification

Ce projet est en droite ligne avec la stratégie 3-2 : Amélioration du système d'information sur l'eau.

Le système d'information sur l'eau est un élément fondamental pour la gestion de l'eau. Cependant, il est toujours pas assez développé, et devrait l'être de toute urgence.

2) Objectif

Pour développer le système d'information sur l'eau à l'échelle nationale pour la gestion de l'eau

3) Description du projet

Renforcement de la surveillance de l'eau, développement des systèmes d'information, évaluation des ressources en eau

4) Avantages escomptés

Améliorer les informations sur l'eau, ce qui peut rendre la planification et la gestion des ressources en eau plus efficace et efficiente

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

- SP-PAGIRE

6) Coût estimatif du projet

- 9,73 milliards de FCFA

7) Remarques

Ceci est l'une des activités du plan d'action GIRE, qui est reconnu comme l'une des actions prioritaires par le SP-PAGIRE.

(5) Projet de renforcement de la gestion de la pollution de l'eau

1) Justification

Ce projet est en droite ligne avec la Stratégie 3-3 : Renforcement de la gestion de la qualité de l'eau et la conservation des bassins versants ; ainsi qu'avec la Stratégie 1a-1: Conservation et utilisation efficace du barrage de Ziga.

Afin d'éviter l'augmentation de la charge de sédiments et de la pollution due à la dégradation des bassins versants, notamment les activités minières illégales, la gestion de la pollution de l'eau devrait être renforcée.

2) Objectif

Pour renforcer les capacités en matière de gestion de la pollution de l'eau

3) Description du projet

Sensibilisation, Introduction d'une technologie simple, tels qu'un bassin de rétention, introduction de bonnes pratiques

4) Avantages escomptés

- Une bonne gestion de la pollution de l'eau

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

- SP-PAGIRE

6) Coût estimatif du projet

- 4 milliards de FCFA

7) Remarques

Ceci est l'une des activités du plan d'action GIRE, qui est reconnu comme l'une des actions prioritaires par le SP-PAGIRE.

Chapitre 12 Stratégies de Développement Urbain du Burkina Faso

12.1 Développement Urbain au Burkina Faso

12.1.1 Situation actuelle du développement urbain au Burkina Faso

La population urbaine du Burkina Faso a constamment augmenté au cours des dernières décennies. Son nombre a doublé, passant de 1,6 million à 3,2 millions entre 1985 et 2006. Cependant, près de 80 % de la population nationale du Burkina Faso vivait encore en milieu rural en 2006, et celle-ci reste majoritairement en milieu rural.

Tableau 12.1.1 Changements de la Population Urbaine au Burkina Faso

Année	Population Totale	Population Urbaine	Part de la Population Urbaine	Taux de Croissance Annuelle de la Population Urbaine
1975	5,638,203	362,610	6.43%	-
1985	7,964,705	1,011,074	12.69%	10.8%
1996	10,312,609	1,601,168	15.53%	4.3%
2006	14,017,262	3,181,967	22.70%	7.1%

Source : INSD, 2009, Recensement Général de la Population et de l'Habitation de 2006 (RGPH-2006), Rapport d'Analyse des Données du RGPH-2006, Thème 09: La Croissance Urbaine au Burkina Faso

La région du Centre détient le pourcentage le plus élevé de la population urbaine (85,4%), suivie de la région des Hauts-Bassins avec 37,6% de la population urbaine. La population urbaine est concentrée dans ces deux régions en raison des deux principales villes du Burkina Faso, Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. La population des 11 autres régions vit par contre principalement dans des milieux ruraux, avec un pourcentage élevé de 93,4% dans la région de l'Est, 93,3% dans la région du Sahel, 92,1% dans la région du Plateau-Central et 91,5% dans la région de la Boucle du Mouhoun.

Tableau 12.1.2 Répartition régionale de la population urbaine et rurale au Burkina Faso, 2006

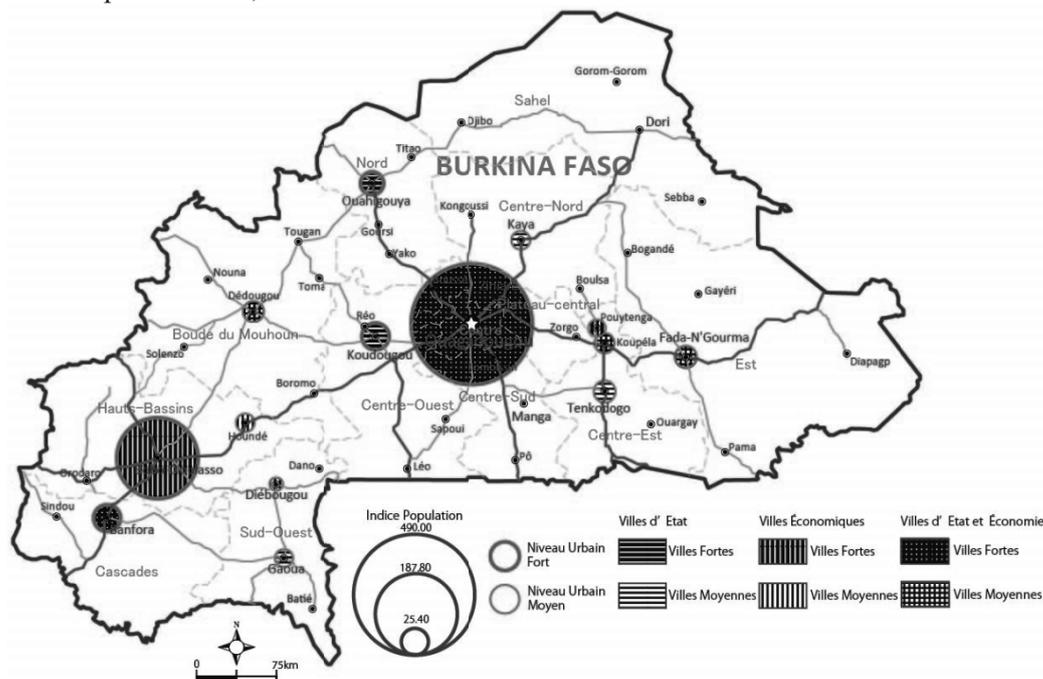
Région	Population totale	% de population urbaine par région	Population urbaine totale par région	% de population rurale par région	Population rurale totale par région
Boucle du Mouhoun	1,442,749	8.5%	121,923	91.5%	1,320,826
Cascades	531,808	19.3%	102,412	81.7%	531,808
Centre	1,727,390	85.4%	1,475,839	14.6%	251,551
Centre-Est	1,132,016	17.5%	198,496	82.5%	933,520
Centre-Nord	1,202,025	8.1%	97,462	91.9%	1,104,563
Centre-Ouest	1,186,566	13.2%	156,095	86.8%	1,030,471
Centre-Sud	641,443	10.5%	67,640	89.5%	573,803
Est	1,212,284	6.6%	79,715	93.4%	1,132,569
Hauts-Bassins	1,469,604	37.6%	552,781	62.4%	1,185,796
Nord	1,185,796	11.8%	139,585	88.2%	1,046,211
Plateau-Central	696,372	7.9%	54,949	92.1%	641,423
Sahel	968,442	6.7%	64,856	93.3%	903,586
Sud-Ouest	620,767	11.3%	70,214	88.7%	550,553
Total	14,017,262	22.7%	3,181,967	77.3%	10,835,295

Source : INSD, 2009, Recensement Général de la Population et de l'Habitation de 2006 (RGPH-2006), Rapport d'Analyse des Données du RGPH-2006, Thème 09: La Croissance Urbaine au Burkina Faso

12.1.2 Hiérarchie des Centres Urbains au Burkina Faso

Selon le projet de Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) élaboré en Août 2012, la structure urbaine du Burkina Faso a quatre niveaux :

- Les villes métropolitaines comme Ouagadougou et Bobo-Dioulasso ;
- Les villes régionales ou secondaires, de taille moyenne et qui sont destinées à structurer un grand espace de capture régionale. Ce sont Koudougou, Ouahigouya, Kaya, Tenkodogo, Koupéla, Pouytenga, Banfora, Gaoua, Dédougou, Houndé, Fada N'Gourma, et Dori ;
- Les villes intermédiaires dont on en dénombre trente-cinq correspondent aux provinces ;
- Les petites villes, au niveau communal.



Source: Equipe d'Etude de la JICA, en se basant sur le projet du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) élaboré en août 2012

Figure 12.1.1 Emplacement et Taille des Centres Urbains au Burkina Faso

Comme le montre la Figure 12.1.1, Ouagadougou est la capitale politique et le centre économique du Burkina Faso. Sa population est estimée à 2,56 millions d'habitants en 2015. L'emplacement de Ouagadougou se situe géographiquement dans la zone centrale du territoire du Burkina Faso.

Bobo-Dioulasso est la capitale économique du Burkina Faso. Sa population est estimée à 0,77 million d'habitants en 2015. Bobo-Dioulasso est une ville intermédiaire dont l'économie repose essentiellement sur la gestion de la production rurale. Aujourd'hui, ses principales activités économiques dans les environs de Bobo-Dioulasso sont la production à grande échelle de coton, le jardinage et l'arboriculture, en particulier les anacardes, les agrumes, les pommes de terre et les mangues. Son bassin versant s'étend de 120 à 150 km et couvre la majeure partie de l'ouest du pays.

Le développement urbain du pays s'est polarisé sur les deux grandes villes. Au cours des trente dernières années, la tendance s'est intensifiée.

Les centres urbains sélectionnés en raison de leur taille urbaine actuelle, pour faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre du développement de corridor, sont les deux centres urbains de 1^{er} rang et quatre, parmi les onze, centres urbains de 2nd rang, qui sont situés le long des principaux corridors internationaux, à savoir le Grand Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Koupéla-Pouytenga, Koudougou, Banfora et Fada N'gourma. Compte tenu des stratégies de développement du corridor, les fonctions des grands centres urbains du Burkina Faso sont désignées pour l'avenir, comme suit :

- Grand Ouagadougou: ville internationale de première classe comme centre d'affaires et d'administration

- Bobo-Dioulasso: centre national des affaires, de l'industrie, y compris la transformation des produits agricoles et le commerce
- Banfora: pôle de croissance régional muni d'une base d'industrie agro-alimentaire et d'un centre de services couvrant le sud-ouest du Burkina Faso
- Fada N'gourma: pôle de croissance régional muni d'une base d'industrie agro-alimentaire et d'un centre de services couvrant l'est du Burkina Faso

12.1.3 Examen des Plans de Développement Urbain du Burkina Faso

Afin de mieux guider chaque ville dans son processus de développement, le gouvernement burkinabé a adopté la loi N° 017-2006/AN du 18 mai 2006, sur le Code de l'urbanisme et de la construction, qui prévoit la mise en place de schémas directeurs d'aménagement urbain (SDAU) comme le principal outil de planification des zones urbaines.

Le SDAU détermine l'aménagement des terres et identifie les zones de croissance urbaine, ainsi que les zones à protéger en raison de leurs spécificités. En outre, le schéma directeur propose de grands projets d'infrastructure et des installations urbaines à développer pour l'horizon de planification proposé. Il intègre et coordonne les objectifs et les actions du gouvernement central, des autorités locales, ainsi que des institutions publiques et privées pour un développement urbain durable au niveau de la municipalité.

Avec le financement de la Banque Mondiale, le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat a élaboré un SDAU pour les douze capitales régionales du Burkina Faso en se référant à cet outil de planification.

12.1.4 Cadre Future de la Population Urbaine du Burkina Faso

La population des principaux centres urbains du Burkina Faso devrait continuer à augmenter rapidement. Il est estimé que la population du Grand Ouagadougou dépassera 7 millions d'habitants d'ici 2040, tandis que la population de Bobo-Dioulasso devrait atteindre 2,2 millions d'habitants d'ici 2040.

Table 12.1.1 Population Future des Grands Centres Urbains au Burkina Faso

Grands Centres Urbains		2006	2015	2025	2033	2040	Croissance 2015-2040
Grand Ouagadougou ¹	Population	1,475,223	2,556,625	4,369,780	6,135,042	7,730,729	5,174,104
	Taux de Croissance Annuelle		6.30%	5.51%	4.33%	3.36%	4.53%
Bobo-Dioulasso ²	Population	489,967	770,914	1,215,413	1,708,641	2,246,939	1,476,025
	Taux de Croissance Annuelle			4.66%	4.35%	3.99%	4.37%
Koupéla-Pouytenga	Population	89,397	142,851	238,205	350,956	481,164	338,313
	Taux de Croissance Annuelle			5.25%	4.96%	4.61%	4.98%
Koudougou	Population	88,184	115,175	154,744	194,822	236,035	120,860
	Taux de Croissance Annuelle			3.00%	2.92%	2.78%	2.91%
Banfora	Population	75,917	120,617	192,768	271,960	360,672	240,055
	Taux de Croissance Annuelle			4.80%	4.40%	4.12%	4.48%
Fada N'gourma	Population	41,785	61,599	94,841	131,644	172,080	110,481
	Taux de Croissance Annuelle			4.41%	4.18%	3.90%	4.19%

Note 1: Pour l'année 2006, la population du Grand Ouagadougou comprend seulement la Commune de Ouagadougou, tandis que pour les autres années, les zones périphériques urbanisées autour de la Commune de Ouagadougou sont incluses. (Voir la section 12.2.1 pour plus de détails)

Note 2: Pour l'année 2006, la population de Bobo-Dioulasso comprend seulement la zone urbaine de la Commune de Bobo-Dioulasso (la ville de Bobo-Dioulasso), tandis que pour les autres années, les zones urbaines périphériques de la Commune de Bobo-Dioulasso et de la Commune de Bama sont incluses. (Voir la section 12.3.1 pour plus de détails)

Source : Équipe d'Étude de la JICA

12.1.5 Questions liées au Développement Urbain au Burkina Faso

En lien avec le développement des corridors, les questions suivantes représentent des questions ou des contraintes liées au développement urbain au Burkina Faso

- Surconcentration sur Ouagadougou, la capitale comparée aux deuxièmes villes situées le long du corridor est-ouest (entre Bobo-Dioulasso - Ouagadougou - Kantchari reliant Bamako, Ouagadougou et Niamey, qui font également partie des Corridors Abidjan - Ouagadougou, Tema - Ouagadougou et Lomé - Ouagadougou), marquées par des milieux urbains pauvres, des activités économiques insuffisantes et des opportunités d'emploi insuffisantes
- Insuffisance de prestation des services publics (hôpitaux, universités, etc....) en tant que villes de second rang
- Manque d'alimentation stable en électricité et en eau aux fins d'usage résidentiel et industriel
- Poids lourds traversant les centres urbains, ce qui perturbe les activités socio-économiques

12.1.6 Objectifs des Politiques Urbaines au Burkina Faso

Les principaux objectifs pour le développement urbain au Burkina Faso sont ;

- Transformer les grandes villes le long du corridor est-ouest en pôles de développement économique et en centres urbains attractifs
- Préparer les centres urbains à jouer un rôle de premier plan en termes de développement économique qui pourrait être activé par le projet de développement du couloir.
- Mettre à niveau les fonctions des grands centres urbains afin qu'ils puissent planifier les rôles qui leur seraient assignés
- Atténuer l'impact négatif causé par le développement du corridor

12.1.7 Stratégies de Développement Urbain du Burkina Faso

Afin d'atteindre les objectifs généraux de développement urbain, et en prévision des impacts et des opportunités générés par les projets de développement de corridor en perspective, il est important de revoir le SDAU de chaque centre urbain en prenant en considération les éléments suivants :

- Transformation de la structure urbaine pour favoriser un meilleur développement en ce qui concerne le développement du corridor
- Développement des infrastructures et mise à niveau des villes en tenant compte du développement des secteurs économiques potentiels et de l'augmentation de la population urbaine dans les principaux centres urbains.
- Construction de rocades ou de routes de contournement non seulement pour éviter la congestion dans les centres urbains respectifs, mais aussi pour mettre à disposition des terres consacrées au développement du secteur économique.

12.2 Stratégies de Développement Urbain du Grand Ouagadougou

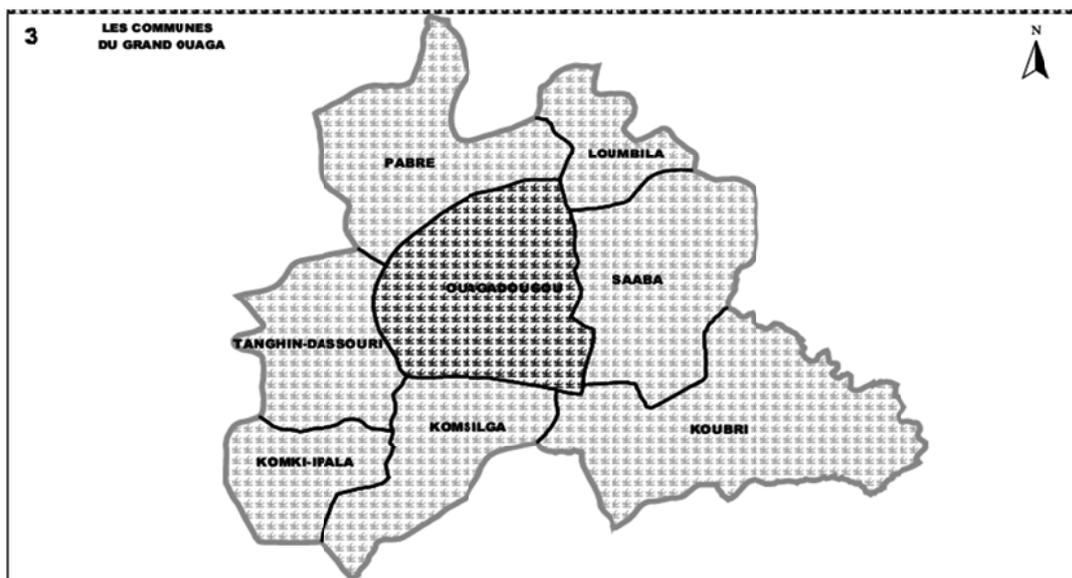
12.2.1 Situation Actuelle du Grand Ouagadougou

(1) Expansion urbaine du Grand Ouagadougou

Le territoire du Grand Ouagadougou couvre la région du Centre et une partie de la région du Plateau-Central comprenant huit communes (Figure 12.2.1), à savoir notamment la commune de Ouagadougou, et les communes rurales de Komki Ipala, Komsilga, Koubri, Pabré, Saaba, Tanghin Dassouri et Loumbila¹.

¹ Parmi les huit communes du Grand Ouagadougou, la commune rurale de Loumbila appartient à la région du Plateau-Central.

Suite à une croissance démographique soutenue, la zone du Grand Ouagadougou a connu au cours de la dernière décennie, un étalement urbain incontrôlé en particulier dans certaines zones périphériques de la ville.



Source : SDAGO (Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouagadougou), 2008

Figure 12.2.1 Etendues Territoriales du Grand Ouagadougou et les Communes Incluses dans la Zone du Grand Ouagadougou

(2) Démographie du Grand Ouagadougou

La zone du Grand Ouagadougou, y compris les zones rurales, connaît une tendance à l'urbanisation rapide, avec une population estimée à dépasser 2,5 millions d'habitants en 2015 contre 1.754.706 habitants en 2006 (Tableau 12.2.1). La population s'est particulièrement concentrée dans la commune de Ouagadougou au cours des dernières décennies, mais depuis 1996, certaines communes environnantes comme Komsilga et Saaba ont connu une augmentation de leur population de plus de 5% par an, ce qui est élevé. Par conséquent, la zone de la capitale a connu de forts déséquilibres spatiaux en plus de plusieurs autres défis majeurs qui ont dû être relevés par le nouveau plan directeur urbain.

Tableau 12.2.1 Population du Grand Ouagadougou (1985, 1996 et 2006)

Communes	Population			Taux de Croissance Annuelle (%)		Superficie (km ²)	Densité de population 2006 (personne/km ²)
	1985	1996	2006	1985-1996	1996-2006		
Commune de Ouagadougou	459.826	745.462	1.475.223	4,49%	7,06%	2.805	616
Commune rurale de Komki Ipala	17.185	19.144	20.562	0,99%	0,72%		
Commune rurale de Komsilga	24.176	26.385	53.108	0,80%	7,25%		
Commune rurale de Koubri	32.331	39.041	43.928	1,73%	1,19%		
Commune rurale de Pabré	21.744	23.918	27.896	0,87%	1,55%		
Commune rurale de Saaba	31.179	30.198	50.885	-0,29%	5,56%		
Commune rurale de Tanghin Dassouri	47.524	52.810	55.172	0,96%	0,44%		
Commune rurale de Loubila	15.557	25.889	27.932	4,74%	0,76%	177	158
Total des communes rurales environnantes	189.696	217.385	279.932	1,24%	2,54%	-	-
Grand Ouagadougou	649.522	962.847	1.754.706	3,64%	6,19%	2.982	588

Source: INSD

(3) Plan directeur urbain existant

Depuis 2008, la capitale, Ouagadougou a mis à jour son plan de développement, fixant l'année 2025 comme un horizon prospectif.

Les objectifs suivants ont été fixés par le SDAGO :

- Définir l'étendue territoriale du Grand Ouagadougou

- Contrôler le déséquilibre spatial dans le Grand Ouagadougou
- Améliorer les conditions de vie des populations de la zone du Grand Ouagadougou

En conséquence, le schéma directeur a défini les grandes stratégies qui se déclinent comme suit :

- Contrôle et gestion de la zone du Grand Ouagadougou
- Développement des infrastructures dans la zone métropolitaine du Grand Ouagadougou
- Développement des activités de production et l'amélioration de leur répartition spatiale dans la zone métropolitaine du Grand Ouagadougou
- Contrôle et préservation des ressources naturelles dans la zone du Grand Ouagadougou
- Un meilleur accès aux services sociaux et au logement décent.

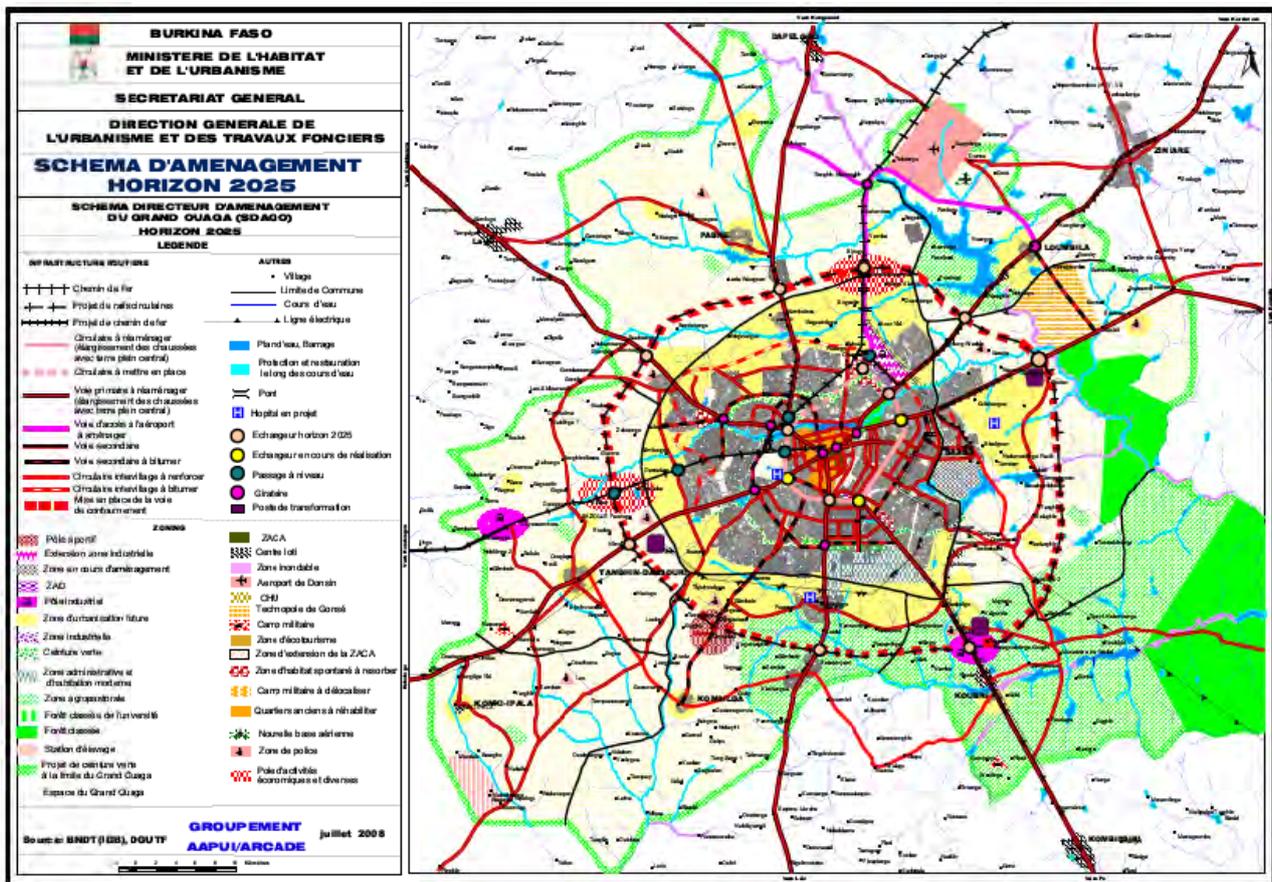
Le SDAGO (Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouagadougou) tente de répondre à des défis majeurs en termes de croissance de la population, l'étalement urbain, la création d'emplois, la fourniture de services publics et sociaux (eau, électricité, santé et assainissement), et l'accès au logement décent. Le schéma identifie également un nouveau site pour le développement d'un nouvel aéroport à Donsin au nord de Ouagadougou, et plusieurs pôles industriels et des zones économiques qui se propagent autour de la route périphérique.

Les projets proposés dans le cadre du SDAGO sont listés ci-dessous.

- Zones d'expansion futures,
- Développement du technopôle de Consé,
- Deux pôles d'activité économique, qui vont se développer autour de la plate-forme logistique dans la ville rurale de Tanghin-Dassouri
- Un pôle économique qui peut abriter un centre d'exposition ainsi qu'une foire internationale, une station de train de voyageurs et bus entre Ouagadougou et Pabré à la jonction entre deux voies ferrées et un accès à l'aéroport par voie ferroviaire.
- Trois centres industriels qui vont se développer :
 - Autour de l'entrepôt de la SONABHY dans la commune rurale de Tanghin-Dassouri, à proximité du chemin de fer, pour tous types d'industrie ;
 - A Koubri le long de la future ligne ferroviaire reliant le Burkina au Ghana pour l'industrie alimentaire ;
 - A Kossodo pour le renforcement et l'extension de la zone industrielle de Kossodo.
- Deux agropoles à Koubri et à Loumbila
- Un centre de sport dans la commune rurale de Komsilga, notamment une piscine olympique, un vélodrome et une piste de course.
- Des zones agricoles et naturelles protégées
- Réhabilitation et densification des zones dans les vieux quartiers de la ville, l'entretien des quartiers périphériques, le déclassement de la zone industrielle de Gounghin et son affectation pour la construction de logements publics.
- Une zone d'écotourisme et l'horticulture autour des barrages de Ouagadougou
- Zones de sécurité et de défense à Koubri, Tanghin-Dassouri, Loumbila et Komki-Ipala,
- Zones de services publics pour la construction d'établissements de santé, d'écoles, de cimetières, etc.
- Un plan structurel d'infrastructure identifiant les principaux sites de projets de transport tels que les routes, les rails, la relocalisation de l'aéroport existant vers le nouveau site de Donsin, les échangeurs et ronds-points à construire pour améliorer la mobilité dans la région métropolitaine de Ouagadougou.
- En particulier, les projets d'infrastructure suivants sont déjà mis en œuvre ou sont en cours :
 - La mise en œuvre de la rocade de la ville de Ouagadougou ;

- La mise en œuvre des voies d'accès au nouvel aéroport ;
- L'interconnexion de la voie ferrée avec le Ghana ;
- Mise en œuvre des rails circulaires le long de la route de contournement et l'intégration du transport ferroviaire ;
- Affectation du site de l'aéroport existant à la ZACA après le déclassement (450 parcelles et l'intégration de la piste pour le réseau routier) ;
- Développement d'un plan de transport de la ville pour le Grand Ouagadougou
- Création d'aires de stationnement centrales et terminal de bus dans la périphérie ;
- Densification urbaine pour promouvoir les transports en commun

La structure spatiale conceptuelle du Grand Ouagadougou élaborée dans le cadre du SDAGO est présentée à la Figure 12.2.2.



Source : SDAGO 2008

Figure 12.2.2 Structure Spatiale Conceptuelle de Grand Ouagadougou dans le SDAGO

12.2.2 Perspectives d'Avenir pour le Grand Ouagadougou

Le Grand Ouagadougou est situé au centre du pays, reliant les corridors internationaux qui s'étendent jusqu'aux capitales des pays voisins, à savoir Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou, Niamey et Bamako. Le Grand Ouagadougou devrait se développer comme ville internationale de première classe dans l'Afrique de l'Ouest en raison de son emplacement stratégique au point de connexion de six corridors internationaux ainsi qu'en attirant des investissements ciblant non seulement le Burkina Faso, mais aussi la population émergente à revenu moyen des pays environnants.

Le Grand Ouagadougou est l'une des villes qui croissent le plus rapidement au sein des pays CACAO en termes de population. On suppose qu'il y aura une augmentation d'environ 5 millions d'habitants d'ici 2040.

De nouveaux aménagements sont également prévus, tels que le port sec multimodal à environ 25 km à l'ouest de Ouagadougou (dans la commune rurale de Tanghin Dassouri), en plus des aménagements existants, tels qu'un nouvel aéroport international à environ 30 km au nord-est de Ouagadougou à Donsin (dans la commune rurale de Loumbila) ainsi que la relocalisation des zones de fabrication. Ces aménagements, avec la mise en œuvre du périphérique extérieur, restructureraient l'espace du Grand Ouagadougou.

Il est donc nécessaire d'établir un nouveau plan directeur pour d'autres installations et infrastructures connexes en ajustant et modifiant le SDAGO existant.

12.2.3 Questions liées au Développement Urbain du Grand Ouagadougou

En raison de la croissance urbaine et démographique rapide, le Grand Ouagadougou est confronté aux questions urbaines suivantes :

- Développement urbain tentaculaire et établissements informels
- Réseaux de drainage et d'assainissement insuffisant
- Approvisionnement en eau insuffisant, et forte dépendance sur les eaux souterraines, alors que les eaux usées sont rejetées dans les aquifères
- Réseau routier Saturé
- Centres urbains mal structurés et en déclin
- Nécessité d'élaborer un plan de développement spatial intégré du Grand Ouagadougou afin de s'adapter aux changements récents.

12.2.4 Objectifs pour le Développement Urbain du Grand Ouagadougou

Les objectifs suivants sont déterminés pour le développement urbain du Grand Ouagadougou :

- Exploiter au maximum le potentiel du Grand Ouagadougou en tant que capitale nationale ainsi que sa position stratégique pour la logistique internationale par rapport aux développements du corridor (Corridor Abidjan-Ouagadougou, Corridor Tema-Ouagadougou, Corridor Lomé-Ouagadougou, Corridor Cotonou-Ouagadougou, Corridor Bamako-Ouagadougou et Corridor Niamey-Ouagadougou)
- Jouer et remplir les rôles de ville internationale de première classe, non seulement comme centre d'affaires et d'administration, mais aussi pour la production industrielle

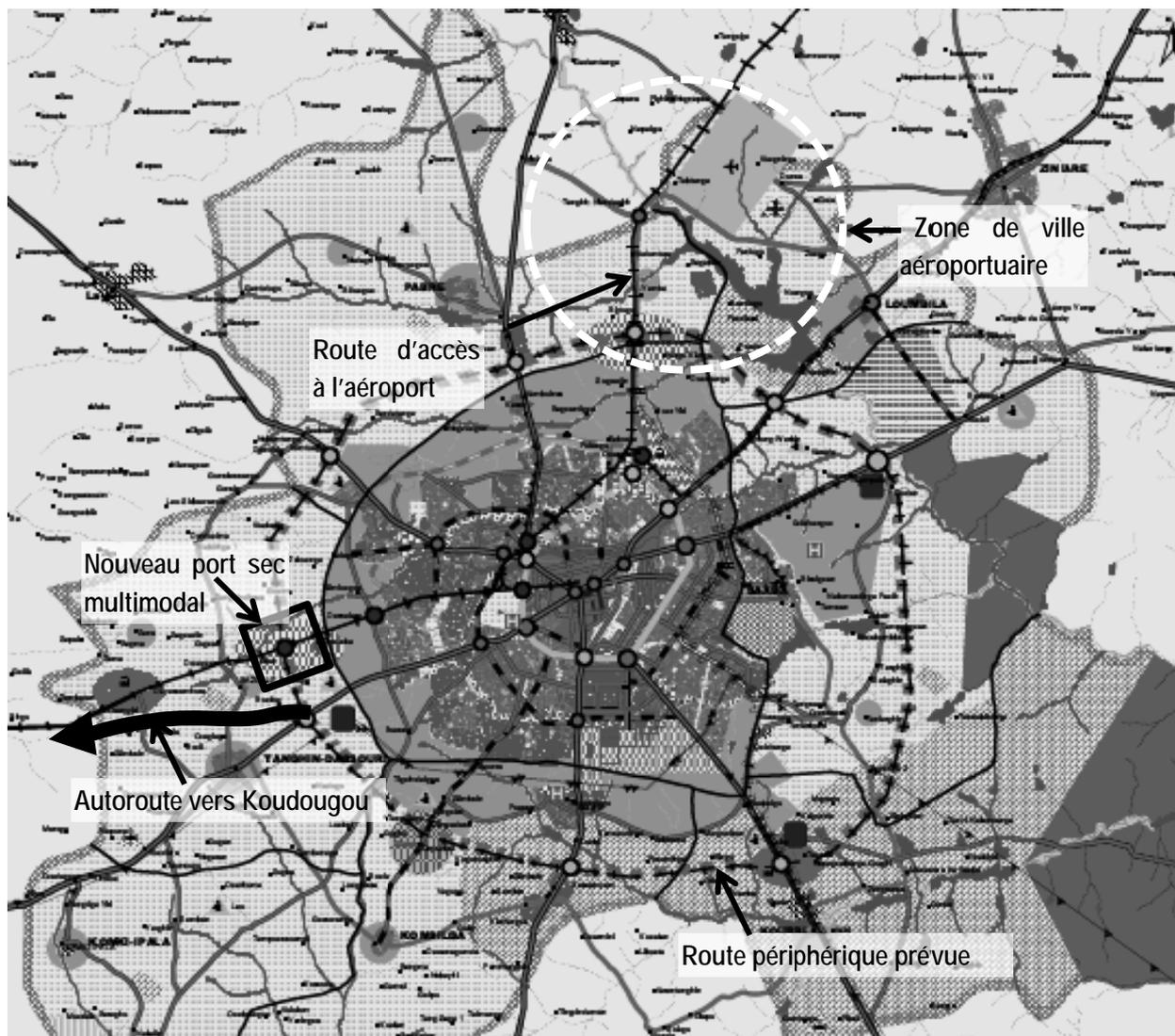
12.2.5 Stratégies de Développement Urbain du Grand Ouagadougou

Les stratégies de développement urbain du Grand Ouagadougou sont comme suit :

- Développer une ville aéroportuaire internationale dans la zone de Donsin pour faire face à l'augmentation de la population et aux activités économiques, par le moyen d'élaboration d'un plan directeur de ville aéroportuaire et de mise en œuvre des infrastructures nécessaires.
- Construire un périphérique extérieur non seulement pour la gestion du trafic urbain et de transit, mais aussi pour l'extension future des terrains urbains, y compris les nouvelles villes
- Mettre en œuvre le développement des réseaux routiers urbains nécessaires, afin de réduire la pression du trafic causée par la motorisation, l'augmentation de la population et le développement des corridors de transport
- Mettre en œuvre les améliorations et la modernisation nécessaires des transports publics pour assurer une forte mobilité urbaine
- Fournir suffisamment d'électricité et d'eau pour les futurs habitants et industries du Grand Ouagadougou

12.2.6 Structure Spatiale Conceptuelle du Grand Ouagadougou

La structure spatiale conceptuelle du Grand Ouagadougou est représentée dans la Figure 12.2.3.



Source: Équipe d'Étude de la JICA, en se basant sur le SDAGO

Figure 12.2.3 Dessin conceptuel aux fins de transformation de la structure spatiale du Grand Ouagadougou

12.2.7 Programmes et Projets d'Urbanisation liés au Corridor de Développement du Grand Ouagadougou

Ci-dessous est une liste de projets qui devraient être développés au sein du Grand Ouagadougou, afin de compléter le développement prévu dans le cadre du Projet CACAO.

- Construction du périphérique externe du Grand Ouagadougou
- Mise à jour du schéma directeur du Grand Ouagadougou
- Formulation d'un schéma directeur détaillé pour la nouvelle zone portuaire à sec et alentours du projet, notamment la route principale et les infrastructures ferroviaires.
- Formulation d'un schéma directeur pour la nouvelle zone de l'aéroport de Donsin. L'objectif est de redéfinir la vision à long terme du projet, en essayant de repositionner cette infrastructure internationale stratégique dans un contexte d'intégration sous-régionale
- Requalification et modernisation des centres urbains existants
- Mise à niveau des installations de drainage et de traitement d'eau
- Élaboration du Nouveau Schéma Directeur Urbain du Grand Ouagadougou à l'horizon 2040

La liste de projets ci-dessous est celle de projets sectoriels prioritaires du Schéma Directeur CACAO du Grand Ouagadougou.

- Élargissement de la voie périphérique intérieure (boulevard des Tensoba) de Ouagadougou
- Construction d'une autoroute entre Ouagadougou et Koudougou
- Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Ouagadougou, y compris la construction d'une route d'accès de la N1 audit port
- Projet de développement intégré des zones industrielles de Gounghin et de Kossodo à Ouagadougou
- Projets de développement des équipements de chargement et de déchargement et des enclos d'attente pour bovins dans Gare ferroviaire dans la zone périurbaine de Ouagadougou
- Projet d'approvisionnement de Ouagadougou à partir du barrage de Ziga (Ziga II) Phase 2
- Projet de formulation du plan directeur des transports urbains pour le Grand Ouagadougou
- Projet de construction et d'exploitation du nouvel aéroport international de Ouagadougou à Donsin
- Projet d'extension et de rénovation des bâtiments du terminal de passagers de l'aéroport international de Ouagadougou afin de convertir ce dernier en un aéroport pour les vols nationaux et régionaux

(1) Construction du périphérique extérieur du Grand Ouagadougou

1) Justification

Ouagadougou se développe à un rythme rapide en raison de sa masse gravitationnelle étant la capitale du Burkina Faso où la plupart des infrastructures socio-économiques, des services publics et des opportunités sont concentrés. Le résultat est des congestions élevées du trafic routier dans presque chaque partie de la ville conduisant à des retards importants, à la pollution atmosphérique et à des coûts économiques supplémentaires. Le schéma directeur de Ouagadougou a prévu une rocade externe qui définit la zone de croissance de la ville et, plus important encore, contribue à dévier le trafic de transit tout en desservant des infrastructures économiques stratégiquement positionnées telles que des zones industrielles et des centres logistiques le long des différentes sorties de l'infrastructure routière planifiée.

2) Objectifs

- Eviter le trafic de transit dans le centre-ville
- Faciliter l'accès aux grands centres urbains du Grand Ouagadougou et éviter les embouteillages
- Servir les infrastructures économiques nouvellement planifiées telles que les zones industrielles et les centres logistiques.
- Etendre les limites de croissance des grands centres urbains de la ville
- Permettre le déplacement à grande vitesse des voitures et camions sur les corridors de transport
- Remodeler la structure spatiale le long du périphérique externe.

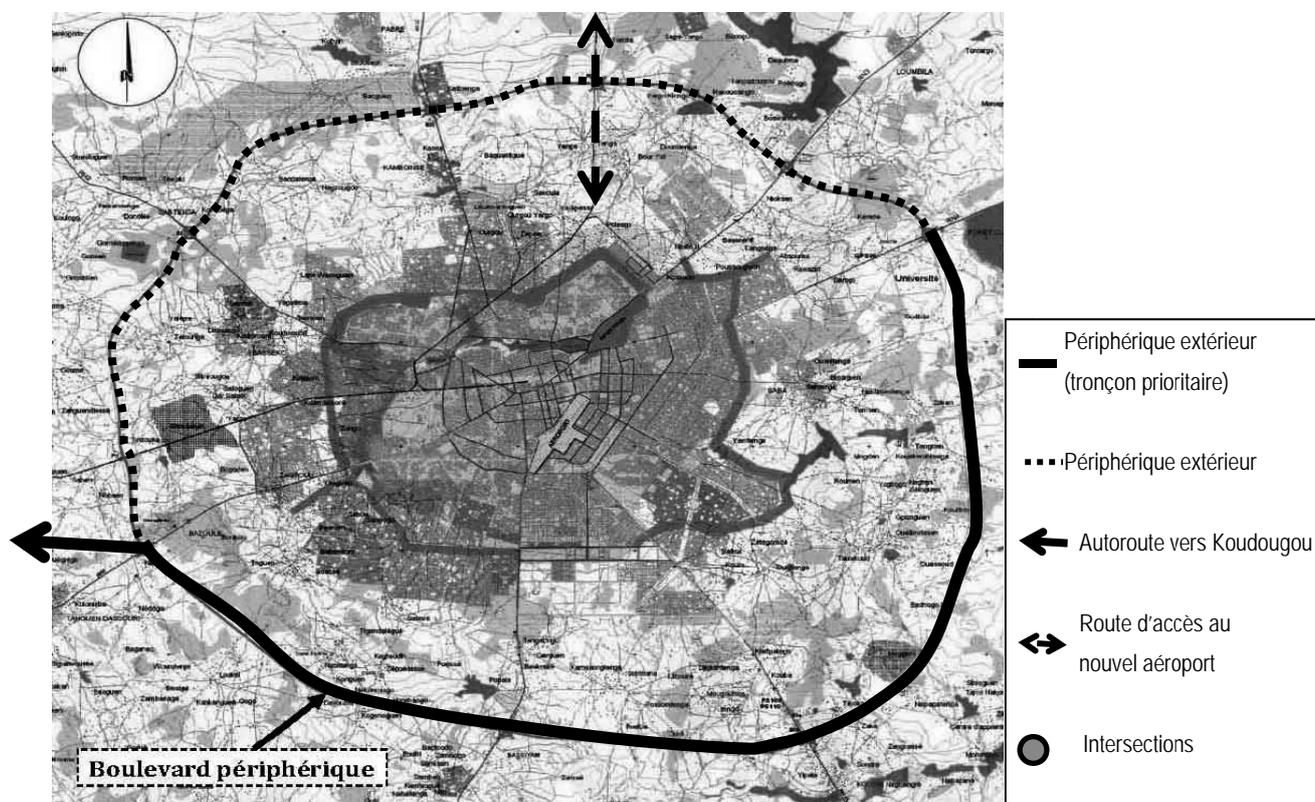
3) Description et Phasage du projet

La description et le phasage du projet sont fournis ci-dessous.

- Examiner les alignements et tracés de routes proposés dans le schéma directeur et proposer les meilleures connexions aux principaux corridors de transport
- Assurer les terrains nécessaires à la mise en œuvre future de tels projets d'infrastructure
- Construire le périphérique extérieur

Dans un effort de réduction des coûts tout en obtenant des effets rapides en desservant les grands corridors internationaux tels que le Corridor Ouagadougou -Abidjan, le Corridor Ouagadougou-Lomé et le Corridor Ouagadougou-Accra, il est important de diviser les travaux de

construction du périphérique extérieur en au moins deux phases, comme le montre la Figure 12.2.4. La première section méridionale devrait donc être priorisée car elle contribue à la réalisation des différents objectifs stratégiques énoncés ci-dessus et pourrait être programmée pour l'achèvement en 2025. La construction de la section du Nord devrait suivre immédiatement en fonction des budgets disponibles.



Source: Équipe d'Étude de la JICA, en se basant sur le Ministère des Infrastructures, Développement et Transport (MIDT), 2014, Travaux de construction et de bitumage du boulevard périphérique de la ville de Ouagadougou

Figure 12.2.4 Sections Prioritaires du Périphérique Externe de Ouagadougou à Construire d'Ici 2025

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans ce projet :

- Développement et déploiement efficaces et efficients des activités du secteur économique le long des routes périphériques et de contournement.
- Expansion et réorganisation des zones urbaines de Ouagadougou
- Gestion efficace des flux de trafic le long des corridors de transport internationaux et dans la ville
- Facilitation du transport des personnes et des marchandises

5) Agence d'exécution et institutions connexes

- Le Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT) du Burkina Faso
- Le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU), en collaboration avec les administrations régionales et locales.

6) Projets connexes

- Élaboration d'un plan directeur détaillé pour la nouvelle zone de port sec multimodal
- Construction d'une route d'accès au nouvel aéroport international de Ouagadougou

12.3 Stratégies de Développement urbain de Bobo-Dioulasso

12.3.1 Situation Actuelle de Bobo-Dioulasso

(1) Expansion urbaine de Bobo-Dioulasso

Bobo-Dioulasso est la deuxième plus grande ville du Burkina Faso et est connu comme la capitale économique du pays. La ville est stratégiquement située à proximité des frontières ivoiriennes et maliennes et se développe le long de six grands axes routiers à caractère nationale et internationale à savoir :

- La route nationale (RN1) Bobo-Dioulasso-Ouagadougou
- La route nationale (RN7) reliant Bobo-Dioulasso à Banfora à la frontière internationale avec la Côte d'Ivoire
- La route nationale (RN8) reliant Bobo-Dioulasso à Orodara à la frontière internationale avec le Mali
- La route nationale (RN9) reliant Bobo-Dioulasso à Farmana à la frontière internationale avec le Mali
- La route nationale (RN10) en passant par Bobo-Dioulasso – Dédougou – Tougan - Ouahigouya
- La route nationale (RN27) reliant Bobo-Dioulasso - Diébougou à la frontière internationale avec le Ghana

Depuis 2000, la ville de Bobo-Dioulasso a connu une croissance soutenue, gagnant en population et la vitalité économique. La diaspora de cette ville est rentrée chez elle après la crise interne en Côte d'Ivoire, ce qui a stimulé l'économie. En ce sens, le gouvernement central a investi plus de fonds pour le développement de la ville; par exemple, la mise à niveau de l'aéroport international et la construction du nouveau Centre africain d'études économiques et sociales, un département créé pour être la première base de développement de la deuxième université du pays.

(2) Démographie de Bobo Dioulasso

Depuis 1996, la ville de Bobo-Dioulasso a connu une croissance démographique rapide avec un taux de croissance annuel de près de 4,7 %, alors que la croissance démographique dans sa périphérie n'était que de 1,36 % par an. Cependant, dans certains villages comme Dinderesso, Kouakoualé, Samagan et Saouléni, la pression de l'urbanisation est élevée. Ces villages sont situés le long des routes principales.

Tableau 12.3.1 Population de Bobo-Dioulasso² (1985, 1996 et 2006)

Ville	Population			Taux de Croissance Annuel (%)		Superficie (km ²)	Densité de population 2006 (personne/km ²)
	1985	1996	2006	1985-1996	1996-2006		
Bobo-Dioulasso	228,668	309,771	489,967	2.80%	4.69%	770	688
Borodougou	845	957	1,312	1.14%	3.21%		
Dafinso	1,196	1,339	1,354	1.03%	0.11%		
Darsalamy	2,260	2,085	2,848	-0.73%	3.17%		
Dinderesso	427	331	518	-2.29%	4.58%		
Dingasso	1,505	1,879	1,475	2.04%	-2.39%		
Farakoba	-	-	1,415	-	-		
Kimidougou	504	567	808	1.08%	3.61%		
Kokorowe	595	670	731	1.09%	0.88%		
Koro	1,932	1,564	2,131	-1.90%	3.14%		
Kouakoualé	690	1,165	2,922	4.88%	9.63%		
Koumi	3,746	2,576	1,958	-3.35%	-2.71%		
Leguema	3,318	4,097	5,349	1.94%	2.70%		
Logofourouso	1,770	1,531	2,092	-1.31%	3.17%		
Matourkou	2,965	3,043	1,704	0.24%	-5.63%		
Nasso	1,498	1,465	1,794	-0.20%	2.05%		

² La population de Bobo-Dioulasso dans le tableau 12.3.1 est la population de la zone cible de planification de Bobo-Dioulasso, déterminée dans le SDAU de Bobo-Dioulasso 2030.

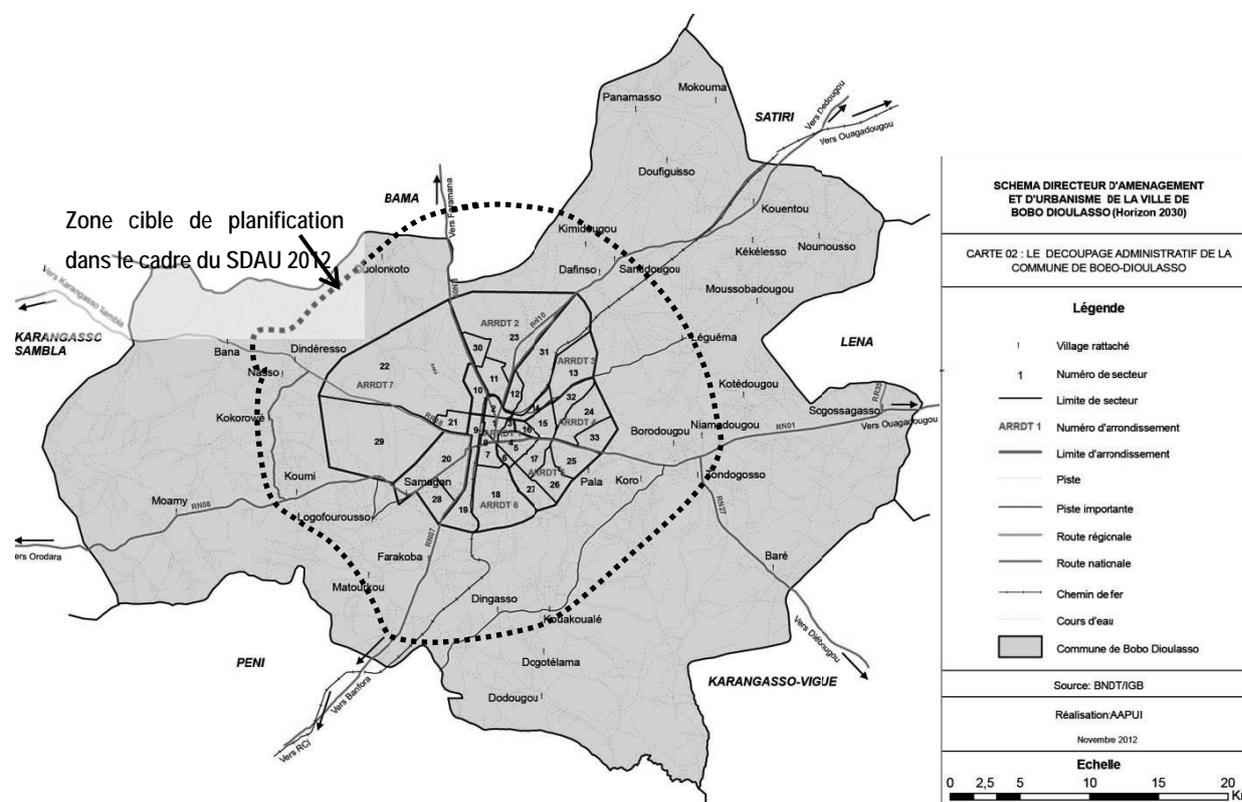
Niamadougou	663	794	1,062	1.65%	2.95%
Ouolokoto	1,181	1,944	1,395	4.63%	-3.26%
Pala	1,021	1,597	963	4.15%	-4.93%
Samagan	892	922	1,387	0.30%	4.17%
Santidougou	931	961	1,240	0.29%	2.58%
Tondogosso	824	1,128	1,289	2.90%	1.34%
Yequeresso	954	1,591	2,167	4.76%	3.14%
Banakélédaga	2,319	2,903	1,670	2.06%	-5.38%
Saouléni	219	-	596		4.88%
Zones péri-urbaines	32,255	35,109	40,180	0.77%	1.36%
Total de la zone cible du SDAU	260,923	344,880	530,147	2.57%	4.39%

Source : Équipe d'Étude de la JICA, sur la base de l'INSD

(3) Plan directeur urbain existant

En 2012, un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de Bobo-Dioulasso a été élaboré pour l'horizon 2030. La zone de planification dans le cadre du SDAU comprend une partie des zones de la commune urbaine de Bobo-Dioulasso et de la commune rurale f Bama.

Ce périmètre couvre une superficie d'environ 770 km², représentant 48% de la superficie de la commune de Bobo-Dioulasso (Voir la Figure 12.3.1).



Source : Équipe d'Étude de la JICA, sur la base du SDAU de Bobo-Dioulasso, 2012

Figure 12.3.1 Zone cible de planification de Bobo-Dioulasso dans le cadre du SDAU

Le SDAU de Bobo-Dioulasso a identifié les objectifs suivants:

- Gérer et canaliser la croissance spatiale
- Réhabiliter le centre urbain de la ville
- Améliorer les conditions de vie des populations

La stratégie adoptée vise à contribuer à une meilleure gestion et au contrôle spatial de la ville, puis de promouvoir le développement socio-économique dans le cadre du SDAU.

La structure spatiale conceptuelle de Bobo Dioulasso est présentée dans la Figure 12.3.2.

Par conséquent, le plan propose de grandes unités territoriales, notamment :

12.3.3 Questions liées au Développement Urbain de Bobo-Dioulasso

En raison de la croissance urbaine et démographique rapide, Bobo-Dioulasso est confronté aux problèmes urbains suivants :

- Fourniture inadéquate des services publics
- Réseaux de drainage et d'assainissement non fonctionnels
- Mauvaise position des sites d'activités économiques tels que la zone industrielle, la gare de bus, et l'abattoir, etc.
- Manque d'infrastructure routière appropriée
- Croissance urbaine incontrôlée en particulier dans les zones enclines aux inondations
- Centre urbain mal équipé par rapport au rôle de la ville à la fois aux niveaux national et régional.

12.3.4 Objectifs pour le Développement Urbain de Bobo-Dioulasso

Les objectifs suivants sont déterminés pour le développement urbain de Bobo-Dioulasso :

- Exploiter au maximum le potentiel de Bobo-Dioulasso en tant que capitale économique, ainsi que sa position stratégique pour la logistique internationale en relation avec le développement du corridor (Corridor Abidjan-Ouagadougou et Corridor Bamako-Ouagadougou)
- Jouer et remplir les rôles de centre national pour le développement des secteurs économiques

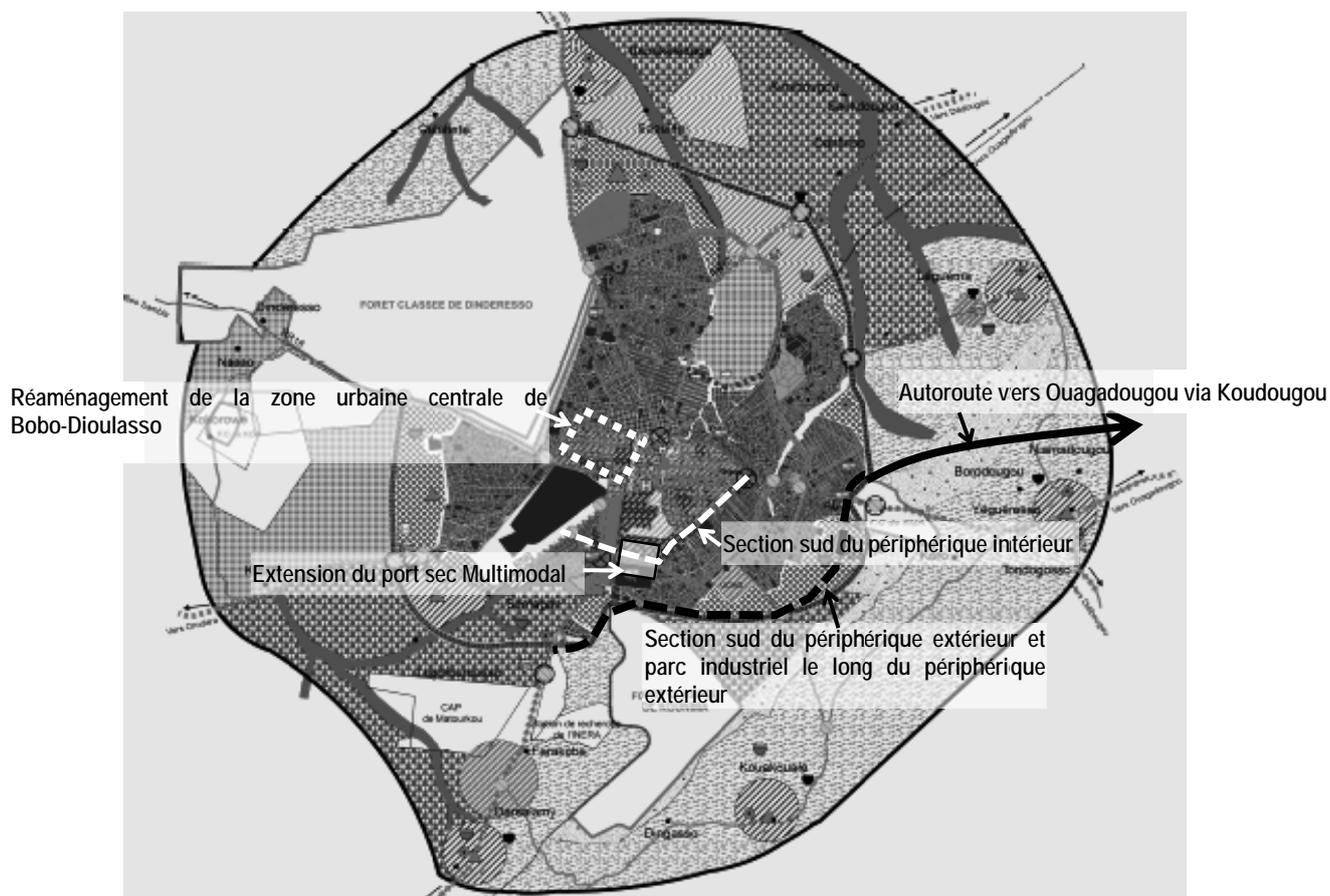
12.3.5 Stratégies pour le Développement Urbain de Bobo Dioulasso

Ci-dessous sont les stratégies de développement urbain de Bobo-Dioulasso :

- Construire un périphérique extérieur non seulement pour la gestion du trafic urbain et de transit, mais aussi pour l'extension future des terrains urbains, y compris les nouvelles villes
- Mettre en œuvre le développement des réseaux routiers urbains nécessaires pour réduire la pression du trafic causée par la motorisation, l'augmentation de la population et le développement des corridors de transport
- Fournir suffisamment d'électricité et d'eau aux futurs habitants et industries de Bobo-Dioulasso

12.3.6 Structure Spatiale Conceptuelle de Bobo Dioulasso

La structure spatiale conceptuelle de Bobo-Dioulasso est montrée sur la Figure 12.3.3.



Source: Équipe d'Étude de la JICA, en se basant sur le SDAU de Bobo-Dioulasso

Figure 12.3.3 Dessin conceptuel aux fins de transformation de la structure spatiale de Bobo-Dioulasso (projet)

12.3.7 Programmes et Projets d'Urbanisation liés au Développement du Corridor à Bobo-Dioulasso

The following is a list of projects that should be developed within Bobo-Dioulasso in an effort to complement the development of the WAGRIC Master Plan.

- Construction d'un périphérique externe de Bobo-Dioulasso
- Mise à niveau de l'aéroport et la formulation d'un schéma directeur détaillé pour la zone de l'aéroport
- Formulation d'un schéma directeur pour reconfigurer et requalifier les zones industrielles et zones d'activité dans la ville
- Requalification et mise à niveau de la zone urbaine centrale
- Mise à niveau des installations de drainage et de traitement d'eau

La liste suivante est une liste de projets sectoriels prioritaires dans le cadre du Plan Directeur CACAO visant Bobo-Dioulasso.

- Projet de développement des produits agricoles labellisés et du marketing aux marchés sous-régionaux (installations pour les légumes et fruits)
- Projet de développement de la chaîne de valeur pour les produits animaux (marché de viande et de produits laitiers)
- Projet de construction et d'exploitation du nouveau parc industriel le long de la voie périphérique extérieure de Bobo-Dioulasso
- Promotion de l'investissement et du développement pour la manufacture, y compris l'industrie du coton filé à Bobo-Dioulasso

- Projets de développement des équipements de chargement et de déchargement et des enclos d'attente pour bovins dans le Gare ferroviaire dans la zone périurbaine de Bobo-Dioulasso
- Projet d'extension du système d'approvisionnement en eau de Bobo-Dioulasso
- Projet de renforcement de l'exploitation du port sec multimodal de Bobo-Dioulasso
- Projet d'extension du port sec de Bobo-Dioulasso
- Construction de la section sud (entre les N1 et N8) de la voie périphérique extérieure de Bobo-Dioulasso (rocade sud)

(1) Construction du périphérique de Bobo-Dioulasso

1) Justification

Bobo-Dioulasso est la deuxième ville du Burkina Faso et joue un rôle majeur en tant que ville économique en équilibrant la répartition spatiale au niveau national. Dans le cadre du Plan Directeur CACAO, la ville devrait attirer des activités économiques supplémentaires générant un volume important de trafic. Le SDUA de Bobo-Dioulasso prévoit, en prévision des congestions de trafic routier, un périphérique extérieur qui définit les limites de croissance de la ville et, surtout, contribue à dévier le trafic de transit tout en desservant des infrastructures économiques stratégiquement positionnées le long des différentes sorties de l'infrastructure routière planifiée telles que des zones industrielles et des centres logistiques.

2) Objectifs

- Éviter tout trafic de transit inutile qui entraîne une congestion aggravée
- Faciliter l'accès aux grands secteurs de la ville et éviter les embouteillages
- Servir les infrastructures économiques existantes telles que les zones industrielles et les centres logistiques.
- Accroître les limites de croissance
- Permettre le déplacement à grande vitesse de voitures et de camions sur les corridors internationaux

3) Description et Phasage du projet

La description et le phasage du projet sont fournis ci-dessous.

- Examiner les alignements et tracés de routes proposés dans le SDAU et proposer les meilleures connexions aux principaux corridors, y compris une nouvelle autoroute depuis Ouagadougou
- Assurer les terrains nécessaires à la mise en œuvre future de tels projets d'infrastructure
- Remodeler la structure spatiale le long du périphérique externe.

Dans un souci de réduction des coûts tout en obtenant des effets rapides en desservant les grands corridors internationaux tels que le corridor Ouagadougou-Bobo-Dioulasso-Abidjan passant par Banfora, une partie spécifique du périphérique externe a été désignée comme priorité qui devrait être construite au premier stade de la mise en œuvre du projet (Voir la Figure 12.3.4). Cette section spécifique située dans la partie sud-est de la ville devrait donc être prioritaire car elle contribue à la réalisation des différents objectifs stratégiques énoncés ci-dessus. La construction des sections restantes devrait suivre en fonction de la disponibilité des budgets.

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans ce projet :

- Développement et déploiement efficaces et efficients des activités du secteur économique le long des routes périphériques et de contournement.
- Expansion et réorganisation des zones urbaines de Bobo-Dioulasso
- Gestion efficace des flux de trafic le long des corridors de transport internationaux et dans la ville

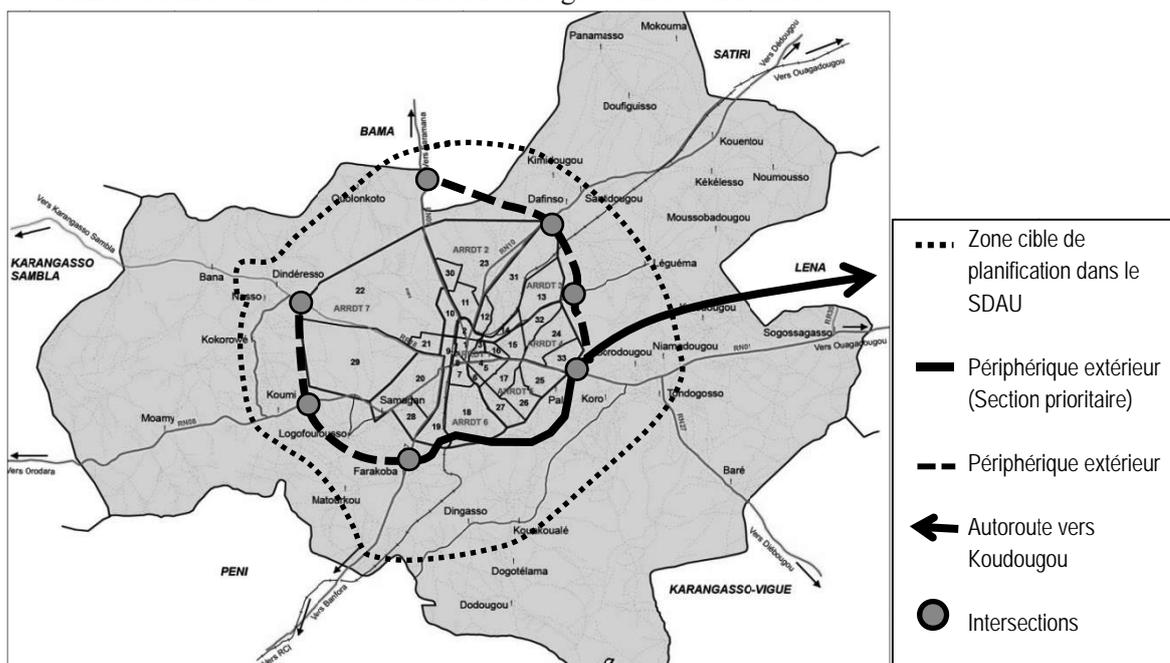
- Facilitation du transport des personnes et des marchandises

5) Agence d'exécution et institutions connexes

- Le Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT) du Burkina Faso
- Le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU), en collaboration avec les administrations régionales et locales.

6) Projets connexes

- Construction et exploitation d'un nouveau parc industriel le long d'un périphérique extérieur à Bobo-Dioulasso
- Construction d'une autoroute entre Koudougou et Bobo-Dioulasso



Source : Équipe d'étude de la JICA, sur la base de l'examen du tracé du périphérique extérieur proposé dans le SDAU de 2012

Figure 12.3.4 Section Prioritaire du Périphérique Extérieur de Bobo-Dioulasso

12.4 Stratégies de Développement Urbain pour Banfora

12.4.1 Situation Actuelle de Banfora

(1) Expansion urbaine de Banfora

La commune urbaine de Banfora est située à l'extrême sud-ouest du Burkina Faso. La ville est située à 450 km de Ouagadougou, la capitale, et à 85 km de Bobo-Dioulasso, la deuxième ville du Burkina Faso. La ville est située à proximité des frontières ivoirienne et malienne et se développe le long de six grands axes routiers à caractère national et régional, à savoir :

- Route nationale (RN7) reliant Bobo-Dioulasso à Banfora, jusqu'aux frontières avec la Côte d'Ivoire
- Route nationale (RN11) reliant Orodara à Banfora et à la frontière internationale avec la Côte d'Ivoire
- Route régionale (RR21) reliant Banfora à Koloko, à la frontière avec le Mali

La commune urbaine de Banfora est composée d'un centre urbain, divisé en 15 secteurs, à forte densité de population, et de zones rurales, composées de 22 villages. La superficie totale de la commune urbaine de Banfora est de 935 km².

Les 15 secteurs comprennent quatre anciens villages, à savoir Takalédougou, Kiribina, Kossara et Tatana. Ces quatre villages ont connu une croissance démographique plus forte que les 11 secteurs de l'ancienne ville de Banfora, qui est l'ancien centre urbain de Banfora.

(2) Démographie de Banfora

Depuis 1996, la ville de Banfora a connu une augmentation de sa population avec un taux de croissance annuel de près de 3,4 %, tandis que le taux de croissance annuel de la population dans sa zone périphérique était également d'environ 3,4 %. Cependant, dans l'un des villages, Lemouroudougou, la pression de l'urbanisation semble être élevée avec un taux de croissance annuel de 5,62%.

Tableau 12.4.1 Population de Banfora³ (1985, 1996 et 2006)

Villes	Population			Taux de croissance annuel (%)		Superficie (km ²)	Densité de population 2006 (personnes/km ²)
	1985	1996	2006	1985-1996	1996-2006		
Banfora ¹	-	54,213	75,917	-	3.42%	206 ²	400
Karfiquéla	-	1,038	910	-	-1.31%		
Lemouroudougou	-	876	1,513	-	5.62%		
Tangora	-	2,025	2,811	-	3.33%		
Tiékouana	-	914	1,166	-	2.46%		
Zones urbaines	-	4,853	6,400	-	2.81%		
Périmètre total du SDAU	-	59,066	82,317	-	3.37%		
Commune urbain de Banfora	60,766	80,504	109,824	2.59%	3.15%		

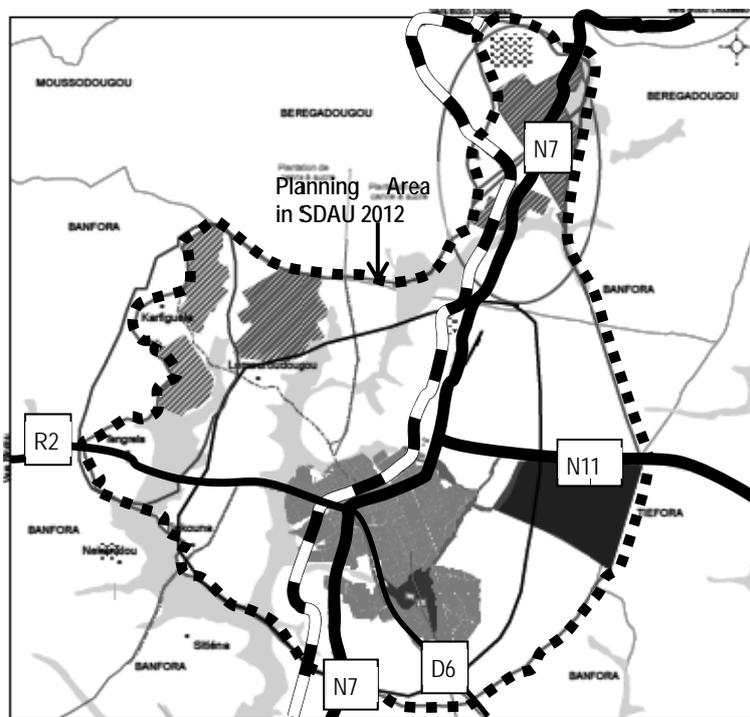
Note 1 : La population de 1996 comprend également les 15 secteurs de la ville actuelle de Banfora.

Note 2 : La zone comprend une partie de la commune rurale de Bérégadougou, qui est actuellement une zone agricole sans habitant, et fait partie de la zone de planification du SDAU présentée dans la Figure 12.4.1.

Source : Équipe d'Étude de la JICA, sur la base de recensement de la population de 1985, 1996 et 2006

(3) Plan Directeur urbain existant

En 2012, un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de Banfora a été élaboré, ciblant l'horizon 2030. La zone de planification du SDAU comprend une partie des zones de la commune urbaine de Banfora et de la commune rurale de Bérégadougou.



Source : Équipe d'Étude de la JICA, sur la base du SDAU de Banfora, 2012

Figure 12.4.1 Zone cible de planification de Banfora dans le cadre du SDAU

³ La population de Banfora dans le Tableau 12.4.1 est celle de la zone cible de planification de Banfora, déterminée dans le SDAU de Banfora 2030.

Les objectifs du SDAU de Banfora sont comme suit :

- Récupération industrielle
- Développement du commerce
- Amélioration des potentialités liées au tourisme

Trois grandes stratégies ont émergé pour résoudre les problèmes identifiés à Banfora par ce qui suit:

- Gestion de l'espace et protection de l'environnement,
- Développement des infrastructures,
- Amélioration de l'accès aux services de base

Le programme cible de construction de routes comprend les actions suivantes:

- La construction d'une route de contournement qui évite le centre urbain;
- Le désenclavement et la desserte des environs;
- L'établissement de meilleures liaisons routières entre le principal centre urbain et les pôles urbains secondaires;
- Le renforcement des liens entre les centres urbains secondaires;
- La construction de ronds-points pour améliorer la fluidité du trafic au niveau des principaux carrefours ;
- La mise en place de panneaux touristiques
- Réaménagement des routes nationales et régionales au sein de la zone urbaine ;
- Réaménagement de la RN 7 au sein de la zone urbaine comme un axe central urbain.

Le schéma directeur définit également d'une manière distincte l'aménagement du territoire pour les différentes zones désignées comme suit :

- Zones urbaines sont réservées pour le logement et activités connexes. Elles se composent de zones résidentielles à forte mixité urbaine et de zones industrielles, le tourisme et l'enseignement supérieur.
- Zones d'habitation : Ce sont des zones qui comprennent toutes les fonctions urbaines et qui ont la vocation d'accueillir, en plus du logement, toutes les activités connexes compatibles. Elles se composent de :
 - Principal centre urbain et des pôles urbains secondaires.
 - La future zone urbaine : qui se compose de l'espace urbanisé entre le tissu urbain existant et la déviation.
 - La zone réservée : cette zone se compose essentiellement de l'espace situé entre le principal centre urbain et les centres urbains secondaires à l'ouest, au nord-ouest et au nord. Cette zone est considérée comme une réserve pour les futurs projets de logements. Elle peut donc être utilisée pour parer à toute demande de croissance imprévue liée à la mise en œuvre du SDAU.
- Zone industrielle actuelle de Banfora se compose d'un petit site enclavé. Sa capacité reste très faible alors que la demande pour les terrains industriels est de plus en plus élevée. La nouvelle zone industrielle proposée est donc destinée à accueillir de nouvelles activités et d'entrepôts industriels, ainsi que toutes les utilisations connexes qui ne peuvent pas être abritées dans les zones urbaines.
- Zones d'extension du tourisme (ZET) : Ce sont des zones conçues pour accueillir les activités touristiques liées aux attractions de Tengrela (lac) et Karfiguéla (cascades) ; ces TEZ peuvent se développer autour du concept des stations touristiques ou d'activités liées au tourisme telles que l'artisanat.
- Zone Universitaire : En tant que capitale régionale, Banfora envisage la création d'une

structurer la zone urbaine. Il est également important d'améliorer la route d'accès aux zones agricoles de la région.

À mesure que le Corridor Abidjan-Ouagadougou se développe, le trafic sur la route nationale devrait également augmenter. Par conséquent, il est nécessaire d'obtenir des terrains pour l'aménagement d'un périphérique extérieur ou d'une rocade.

12.4.3 Problèmes liés au Développement Urbain de Banfora

Les questions suivantes sont définies en ce qui concerne le développement urbain de Banfora:

- Services publics et sociaux peu fournis comme pôle régional
- Environnement urbain dégradé et système de drainage insuffisant
- Infrastructure limitée pour être un pôle régional

12.4.4 Objectifs pour le Développement Urbain de Banfora

Les objectifs suivants sont déterminés pour le développement urbain de Banfora :

- Exploiter au maximum le potentiel de Banfora en tant que terres agricoles et emplacement stratégique pour accéder aux grandes villes de la zone côtière
- Jouer et remplir les rôles de pôle régional

12.4.5 Stratégies pour le Développement Urbain de Banfora

Ci-dessous sont les stratégies de développement urbain de Banfora :

- Construire un périphérique extérieur pour contourner le centre urbain principal, ce qui empêchera les poids lourds de traverser le centre-ville et évitera la congestion sur la RN 7
- Mettre en œuvre les infrastructures urbaines nécessaires, telles que l'électricité, l'eau, le drainage, les routes urbaines, les infrastructures sociales
- Améliorer la route d'accès aux zones potentielles agricoles aux environs de Banfora

12.4.6 Programmes et Projets d'Urbanisation liés au Développement du Corridor à Banfora

Ci-dessous est une liste de projets qui devraient être développés au sein de Banfora afin de compléter le développement prévu dans le cadre du Plan Directeur CACAO.

- Construction du périphérique externe de Banfora
- Le développement d'une nouvelle zone industrielle à Kosara pour promouvoir le développement du secteur industriel dans la ville
- Création d'un centre d'enseignement supérieur en Tiékouma
- Densification et modernisation du centre urbain de Banfora, amélioration du paysage urbain et du flux de trafic pour promouvoir le développement de la ville
- Renforcer et améliorer la structure existante pour une meilleure mobilité urbaine,
- Mise à niveau des installations de drainage et de traitement d'eau

La liste suivante est une liste de projets sectoriels prioritaires du Plan Directeur CACAO pour Banfora.

- Projet d'irrigation et de développement agro-alimentaire à Douna et à Karfiguéla
- Projet de développement des produits agricoles labellisés et du marketing aux marchés sous-régionaux (production de mangues et de fraises, et industrie agro-alimentaire)
- Promotion de l'investissement et du développement de l'agriculture irriguée à Karfiguéla et à

Douna

- Aménagement et bitumage de la route (R21) entre Banfora et Douna
- Amélioration de la route entre Banfora et Mangodara
- Amélioration de la route (N11) entre Orodara – Banfora – Gaoua – frontière ivoirienne

(1) Construction du périphérique de Banfora

1) Justification

Banfora, est une ville stratégique au Burkina Faso qui joue un rôle majeur puisqu'elle commande le trafic international vers Abidjan. Dans le cadre du Plan Directeur CACAO, la ville devrait attirer des activités économiques supplémentaires générant un volume important de trafic. De même, et en prévision d'une demande élevée de trafic, le schéma directeur de Banfora a prévu un périphérique externe qui définit les limites de croissance de la ville et, plus important encore, contribue à dévier le trafic de transit.

2) Objectifs

- Éviter tout trafic de transit inutile qui entraîne une congestion aggravée
- Développer les limites de croissance urbaine des grands centres urbains
- Permettre le déplacement à grande vitesse de voitures et de camions sur les corridors de transport internationaux

3) Description du projet

La description et le phasage du projet sont fournis ci-dessous.

- Examiner les alignements et tracés de routes proposés dans le schéma directeur et proposer les meilleures connexions aux principaux corridors de transport
- Assurer les terrains nécessaires à la mise en œuvre future de tels projets d'infrastructure
- Remodeler la structure spatiale le long du périphérique externe.

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans ce projet :

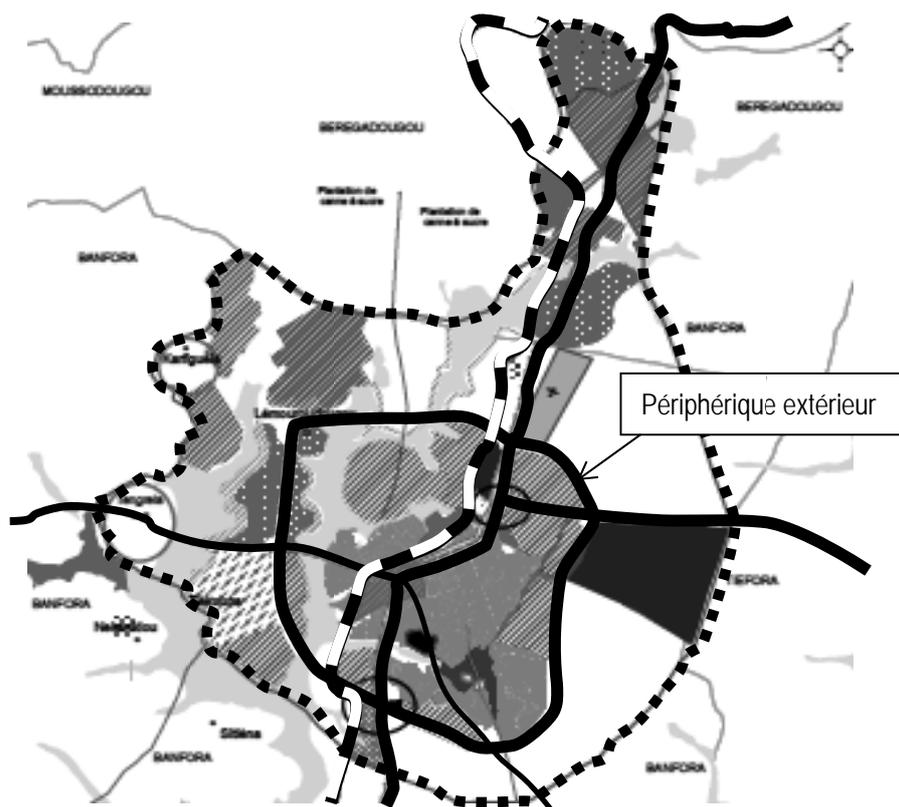
- Développement et déploiement efficaces et efficients des activités du secteur économique le long des routes périphériques et de contournement.
- Expansion et réorganisation des zones urbaines de Banfora
- Gestion efficace des flux de trafic le long des corridors de transport internationaux et dans la ville
- Facilitation du transport des personnes et des marchandises

5) Agence d'exécution et institutions connexes

- Le Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (MIDT) du Burkina Faso
- Le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU), en collaboration avec les administrations régionales et locales.

6) Projets connexes

- Autoroute entre Banfora et Bobo-Dioulasso
- Autoroute entre Banfora (Burkina Faso) – Ouangolodougou (Côte d'Ivoire)



Source : Équipe d'Étude de la JICA, sur la base du SDAU de Banfora

Figure 12.4.3 Position prévue du périphérique extérieur de Banfora

12.5 Stratégies de Développement Urbain de Fada N’Gourma

12.5.1 Situation Actuelle de Fada N’Gourma

(1) Expansion urbaine de Fada N’Gourma

Fada N’Gourma est à la fois la capitale de la région de l’Est et plus particulièrement dans la province de Gourma. Géographiquement, Fada N’Gourma est située à 220 km à l’est de Ouagadougou, reliés par la route nationale N°4, le long de l’axe Ouagadougou -Niamey.

La ville se développe symétriquement le long des rives du principal cours d’eau et du barrage et est traversée par cinq cours d’eau avec des zones inondables contiguës à des endroits précis.

Il est estimé que la zone urbaine de la ville est passée de 622 ha en 2000 à 2.417 ha en 2011 et qu’elle dépasse le territoire municipal de Fada N’Gourma.

(2) Démographie de Fada

La population de Fada N’Gourma était de 29.254 habitants au dernier recensement de Décembre 1996, et a été estimé à 41.785 habitants en 2006. Sa population augmente avec un taux de croissance annuel de plus de 3 % depuis plus de deux décennies.

Tableau 12.5.1 Population de Fada N’Gourma (1985, 1996 et 2006)

Villes	Population			Taux de croissance annuel (%)		Superficie (km ²)	Densité de Population 2006 (personnes/km ²)
	1985	1996	2006	1985-1996	1996-2006		
Banfora ¹	20,857	29,254	41,785	3.12%	3.63%	82	510
Périmètre total du SDAU	-	-	-	-	-	-	-

Source : Équipe d'Étude de la JICA, sur la base de recensement de la population de 1985, 1996 et 2006, ainsi que du SDAU de Fada N’Gourma

(3) Plan Directeur urbain existant

Le Schéma directeur de Fada N’Gourma a été élaboré en Octobre 2013 ciblant l’horizon 2026. En ce sens, la configuration spatiale prévoit le renforcement des fonctions urbaines en désignant des zones résidentielles à densifier ainsi que les futures zones d’expansion, des zones d’activités notamment administratives, commerciales, éducatives, des activités polyvalentes, des zones culturelles et agro-pastorales, des zones de protection comprenant des zones de pâturage, un zoo, un parc urbain, une ceinture verte et une forêt communale. Le Schéma directeur propose une structure routière complète constituée d’une rocade extérieure qui définit la limite de croissance urbaine de la ville et fonctionne comme une voie de contournement pour le trafic externe.



Source: Schéma directeur de Fada (SDAU) 2013

Figure 12.5.1 Configuration Spatiale de Fada N’Gourma

12.5.2 Perspectives d’Avenir pour Fada N’Gourma

Fada N’Gourma est la capitale de la région de l’Est et de la province du Gourma. En tant que capitale administrative régionale, la ville joue un rôle important dans le développement de sa zone d’influence et de la région de l’Est dans son ensemble.

Fada N’Gourma s’est développé à l’origine comme centre administratif ainsi que comme centre de collecte de produits agricoles et de bétail de la zone est du Burkina Faso. La ville est accessible par la Route Nationale N°4 reliant Cotonou, Ouagadougou et Niamey. En raison de son emplacement stratégique et de son rôle de base de transit pour le commerce entre le Burkina Faso, le Niger et le Bénin, Fada N’Gourma est bien placée pour jouer un rôle élargi au niveau sous-régional, une fois le corridor international est développé.

Le Plan Directeur CACAO met l’accent sur le développement des secteurs économiques ciblant la population en croissance à revenu moyen dans les zones côtières et les grandes villes de la sous-région, y compris les produits de l’élevage pour les zones intérieures. Le Plan Directeur a également identifié la zone est du Burkina Faso comme l’une des principales zones potentielles pour

l'agriculture et l'élevage, et a déterminé Fada N'Gourma comme pôle de croissance régional avec une base agro-alimentaire et un centre de services pour l'est du Burkina Faso.

Afin que Fada N'Gourma puisse se développer comme un tel pôle régional, il est nécessaire de préparer à alimenter suffisamment en électricité et en eau pour les futures industries agro-alimentaires ainsi que de structurer l'espace urbain. Il est également important d'améliorer la route d'accès aux zones agricoles de la région.

Il est donc important de prendre en compte les potentiels, qui leur sont inhérents, non exploités de la ville dès les premiers stades et d'essayer de les exploiter pour promouvoir le développement futur.

12.5.3 Problèmes liés au Développement Urbain de Fada

Les questions suivantes sont définies en ce qui concerne le développement urbain de Fada:

- Etalement urbain rapide et incontrôlé
- Services publics et sociaux inadéquats
- Environnement urbain dégradés et systèmes de drainage insuffisants
- Infrastructure limitée pour être un pôle régional

12.5.4 Objectifs pour le Développement Urbain de Fada

Les objectifs suivants sont déterminés pour le développement urbain de Fada N'Gourma :

- Exploiter au maximum le potentiel de Fada N'Gourma comme ville carrefour de la zone côtière du Burkina Faso et du Niger
- Jouer et remplir les rôles de pôle régional

12.5.5 Stratégies pour le Développement Urbain de Fada

Ci-dessous sont les stratégies de développement urbain de Fada N'Gourma :

- Construire un périphérique extérieur pour contourner le centre urbain principal, ce qui évitera aux poids lourds de traverser le centre-ville et évitera la congestion sur les RN 4 et RN 18
- Mettre en œuvre les infrastructures urbaines nécessaires, telles que l'électricité, l'eau, le drainage, les routes urbaines et les infrastructures sociales
- Améliorer la route d'accès aux zones agricoles potentielles environnantes depuis Fada N'Gourma.

12.5.6 Programmes et Projets d'Urbanisation liés au Développement du Corridor à Fada

Ci-dessous est une liste de projets qui devraient être développés au sein de Fada N'Gourma afin de compléter le développement prévu dans le cadre du Plan Directeur CACAO.

- Construction du périphérique externe de Fada
- Mise à jour du schéma directeur de Fada pour prendre en compte les potentiels prospectés de la ville dans le cadre du projet CACAO
- Promouvoir le rôle de Fada comme un centre commercial sous-régional (marchés grossiste)
- Améliorer le paysage urbain et le flux de trafic pour promouvoir le développement de la ville
- Renforcer et améliorer la structure de la route existante pour une meilleure mobilité urbaine,

La liste suivante est une liste de projets sectoriels prioritaires du Plan Directeur CACAO pour Fada N'Gourma.

- Projet de développement des produits agricoles labellisés et du marketing aux marchés

sous-régionaux (production de céréales et de pois, et industrie agro-alimentaire)

- Projet de développement de la chaîne de valeur pour les produits animaux (transit animal et marché de viande de bœuf)
- Promotion des investissements pour l'expansion des exportations de bovins et de petits ruminants vers les pays côtiers
- Réhabilitation de la route nationale (N4) entre Koupéla et Kantchari (frontière du Niger)
- Mise à niveau vers une route à grande vitesse de 4 voies entre Koupéla et Fada N'Gourma comprenant la rocade vers Fada N'Gourma (vers le Niger et le Benin)

Chapitre 13 Stratégies Développement Social pour le Burkina Faso

13.1 Situation Social Actuelle au Burkina Faso

13.1.1 Situation Actuelle de la Structure Sociale au Burkina Faso

(1) Ethnicité

Le Burkina Faso est un pays multi-ethnique avec 63 groupes ethniques. Les Mossi sont le plus grand groupe et vivent dans la partie centrale du Burkina Faso, représentant environ 53% de la population. D'autres grands groupes ethniques tels que les Gourmantché, qui sont basés à l'Est, le Peulh (également connus sous le nom Fula ou Fulani) et les Touaregs sont basés dans le nord du Burkina Faso et les Bobo (également connu sous le nom de Bobo-dioula), les Dagara, les Gourounsi et les Lobi sont basés dans l'Ouest du Burkina Faso. La répartition de ces grands groupes ethniques est comme suit : Foulbé 8,4%, Gourmantché 6,8%, Bobo 4,8%, Gourounsi 4,5%, Sénoufo 4,4%, Bissa 3,9%, Lobi 2,5%, Dagara 2,4%, Touareg / Bella 1,9% et Dioula 0,8%.

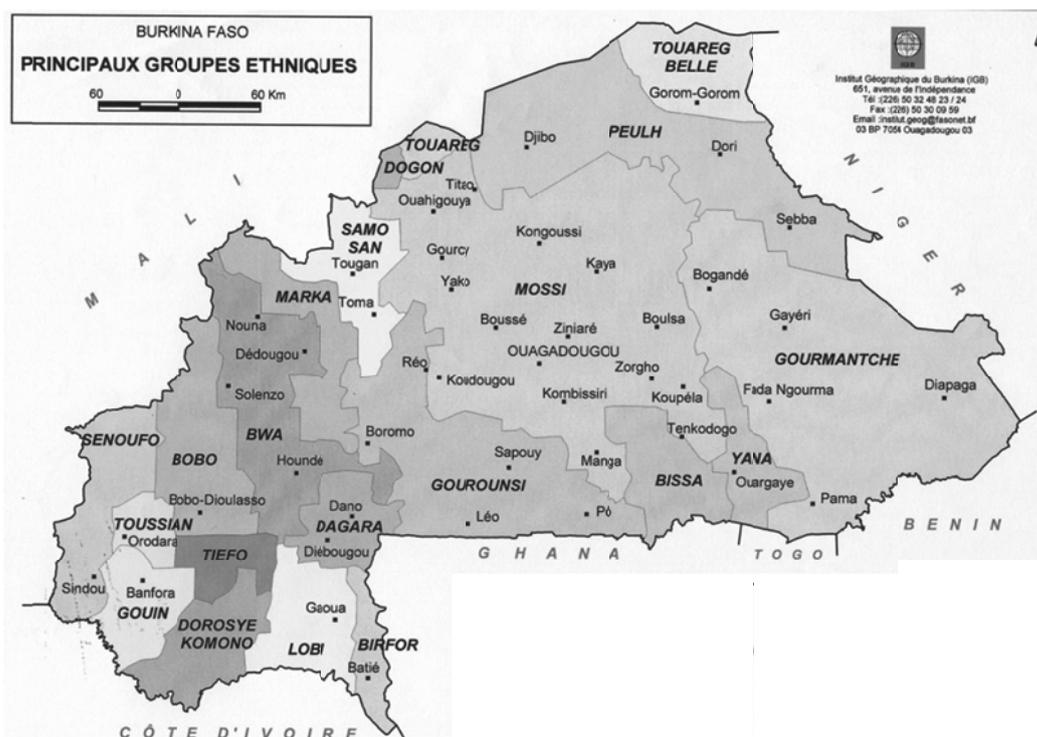


Figure 13.1.1 Carte des Groupes Ethniques au Burkina Faso

(2) Religion

Selon le recensement général de la population et de l'habitat (RGPH 2006) de 2006, 60,5% de la population totale du Burkina Faso est musulmane, 19,0% catholique, 15,3% animisme, et 4,2 % protestante. Les musulmans sont principalement basés dans les régions du Nord, de l'Ouest et de l'Est du pays, alors que les catholiques sont basés dans la partie centrale du pays. La majorité des Peuls et Bobo (Dioula) sont musulmans.

En 2006, la religion qui avait la part la plus significative dans les zones urbaines et rurales était la religion musulmane représentant environ 60% de la population. D'autre part, pour les autres religions, des différences significatives peuvent être observées entre les zones urbaines et rurales. Alors que le deuxième plus grand groupe religieux dans la zone urbaine est catholique avec 29,6% de la population urbaine, dans la zone rurale 19,3% représentent des animistes qui viennent juste après les musulmans. Bien que la proportion des personnes qui croient en l'animisme dans la zone rurale ait fortement diminuée par rapport aux années 60, où près de 70% de la population rurale croyaient en l'animisme, la majorité de la population rurale croient encore en la religion indigène au Burkina Faso.

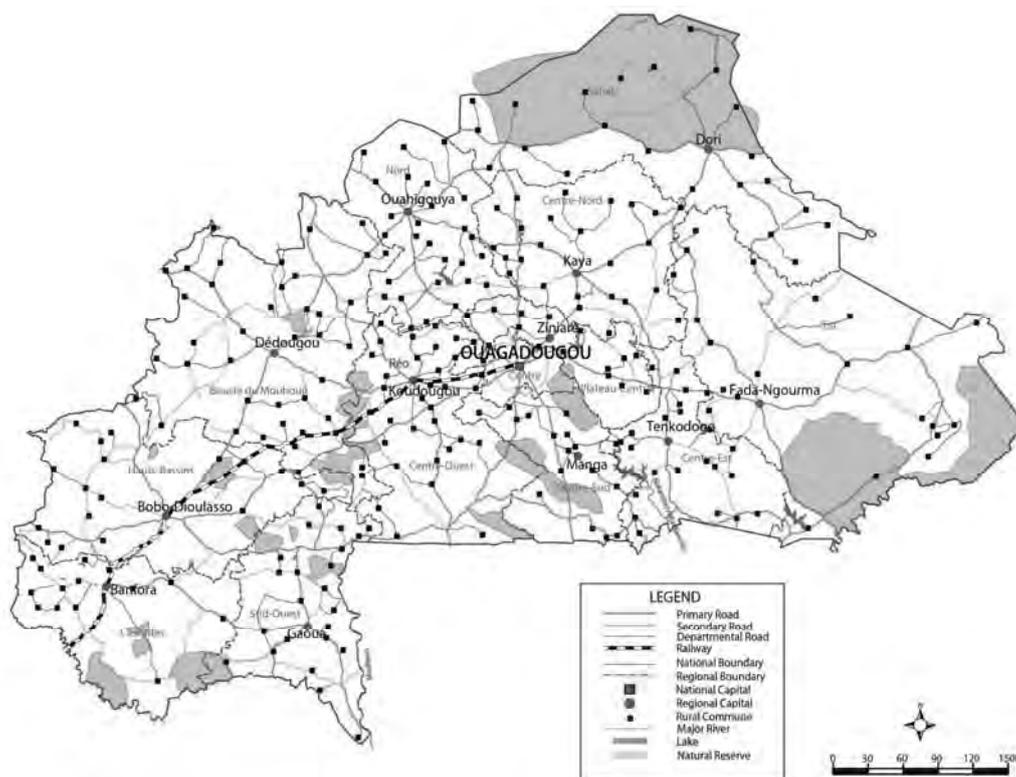
Tableau 13.1.1 Changement de Religion au Burkina Faso de 1960 à 2006

Année	Lieu de résidence	Religion					Total
		Animisme	Islam	Catholicisme	Protestantisme	Autres	
1960	Total	68,7%	27,5%	3,7%	0,1%	-	100,0%
	Urbain	18,2%	55,0%	25,3%	0,9%	0,5%	100,0%
	Rural	69,6%	26,8%	3,5%	0,1%	-	100,0%
1991	Total	25,9%	52,4%	20,6%		1,1%	100,0%
	Urbain	2,2%	62,0%	34,0%		0,8%	100,0%
	Rural	29,6%	50,8%	18,5%		1,1%	100,0%
1996	Total	23,6%	55,9%	16,7%	3,0%	0,8%	100,0%
2006	Total	15,3%	60,5%	19,0%	4,2%	1,0%	100,0%
	Urbain	2,0%	62,2%	29,6%	5,2%	1,0%	100,0%
	Rural	19,3%	60,0%	15,9%	3,9%	0,9%	100,0%

Source : Institut National de la Statistique et de la Démographie (INSD), Enquête démographiques de 1960-61, Enquête démographiques de 1991, RGPH 1996, et RGPH 2006

(3) Peuplement rural

Selon le RGPH 2006, 10,835,295 personnes vivaient dans les zones rurales, ce qui équivaut à 77,2% de la population totale.



Source : Equipe d'Etude de la JICA basée sur des informations provenant Ministère de l'administration Territoriale et de la Sécurité

Figure 13.1.2 Localisation des Communes Rurales au Burkina Faso

Il y a 316 communes rurales au Burkina Faso et la plupart d'entre elles sont situées dans la zone centrale du Burkina Faso. Dans les régions du Nord et de l'Est du Burkina Faso, il y a moins de communes rurales, comme l'indique la figure ci-dessous.

La plupart des communes rurales sont situées le long des routes régionales et départementales. Les routes départementales relient les communes rurales aux routes nationales ou directement aux capitales régionales et chefs-lieux provinciaux. Bien que peu, il y a des communes rurales le long des principaux corridors tel que Pâ, une commune rurale située à la jonction des corridors internationaux Abidjan-Ouagadougou et du Corridor de l'Ouest du Ghana.

(4) Structure sociale et communautés traditionnelles / leaders

Les principaux groupes ethniques du Burkina Faso sont les Peulh dans la partie Nord, les Mossi dans la partie centrale, les Gourmantché dans la partie orientale, et les Bobo et Dioula dans la partie Ouest.

Les Peulh sont des pasteurs nomades basés principalement dans la région de la Savane. Dans la société Peulh de nos jours, presque tout le monde est dans l'agro-pastoralisme. La garde du troupeau revient aux hommes alors que l'entretien et la traite sont le travail des femmes. Les communautés Peulh vivent dans un état hiérarchisé et les aînés s'occupent des décisions politiques et des négociations pour le mouvement sécuritaire des troupeaux à travers les terres agricoles.

Les Mossi sont essentiellement des agriculteurs et chaque village Mossi a son propre chef. Un certain nombre de villages sont dirigés par un chef de canton. Puisque les Mossi sont attachés à leur religion locale, les dirigeants Mossi ont résisté à la conversion musulmane. Les Mossi vivent aussi dans une société hiérarchisée.

Les Gourmantchés, pendant la saison des pluies, font l'agriculture et la cueillette et gardent leur troupeau pendant la saison sèche. Ils considèrent le village comme le centre de leur société et ils ont leur propre chef. Ils croient principalement en l'animisme et la culture du peuple gourmantchés est similaire à celle des Mossi.

Les Bobo et les Dioulas sont des groupes ethniques desquelles découle l'appellation Bobo-Dioulasso. Ils partagent la même région et leur occupation première est l'agriculture. Contrairement aux Mossi, les Bobo vivent dans une société villageoise collégiale. Ce sont des commerçants et pour cela ils entretiennent de bonnes relations avec leurs voisins et couvrent la zone de la Côte d'Ivoire, du Burkina Faso et allant jusqu'à la partie nord du Ghana. Les Dioula au Burkina Faso vivent le long du corridor (route commerciale) dans la partie Sud-Ouest du pays. Ils pratiquent la polygamie, et observent la division du travail selon le sexe.

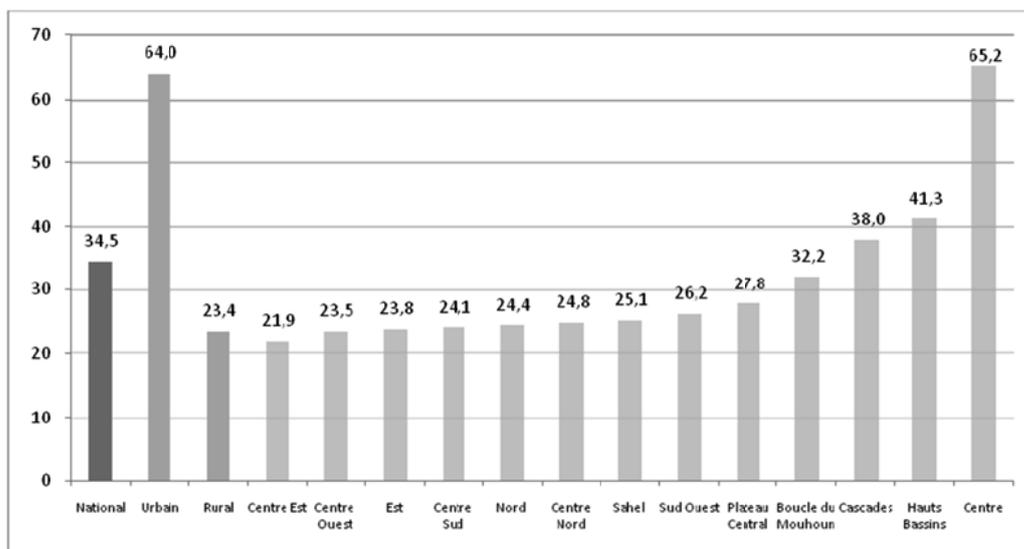
13.1.2 Situation Actuelle des Services Sociales au Burkina Faso

(1) Education et genre

Dans la plupart des zones rurales du Burkina Faso, une certaine forme d'auto-éducation est valorisée. Il s'agit d'une éducation où les enfants apprennent des adultes les normes de la société de leurs villages. Par conséquent, la nécessité d'une éducation scolaire est souvent sous-estimée dans ces zones si bien que, même si les enfants sont scolarisés, le taux de fréquentation scolaire demeure faible dans certaines régions du pays.

La Figure 13.1.3 montre la différence régionale des taux d'alphabétisation en 2009 dans les treize régions administratives. L'alphabétisation au Burkina Faso est essentiellement un phénomène urbain et le taux d'alphabétisation est trois fois plus élevé dans les zones urbaines (64,0%) que dans les zones rurales (23,4%). La région du Centre, avec pour capitale Ouagadougou (65,2%) et la région des Hauts-Bassins avec pour capitale Bobo Dioulasso (41,3%) ont respectivement les premier et deuxième taux d'alphabétisation d'adultes les plus élevés, qui sont bien au-dessus de la moyenne nationale. Dans l'ensemble, le taux d'alphabétisation en milieu urbain est le double de la moyenne nationale et celle des zones rurales est de 10% inférieur au taux national (34,5%). La région du Centre-Est a la population la

moins alphabétisée des treize régions du Burkina Faso. Son taux d'alphabétisation est de 22%, ou 12% de moins que la moyenne nationale.

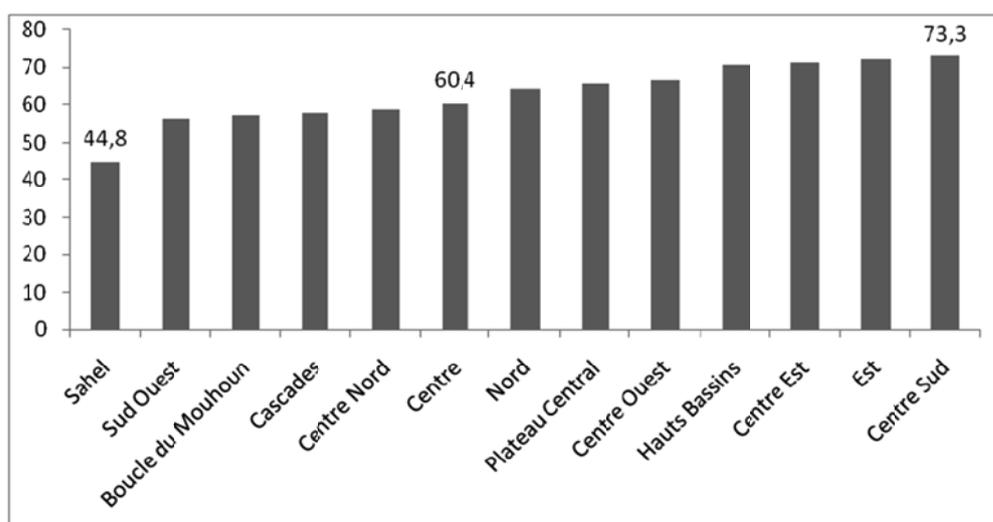


Source : INSD, 2015, Rapport Enquête Multisectorielle Continue (EMC) Phase 1 Rapport Thématique 2 Alphabétisation et Scolarisation

Figure 13.1.3 Différence de Taux d'Alphabétisation par Région au Burkina Faso, 2009

(2) Santé

En ce qui concerne l'utilisation des services de santé modernes au Burkina Faso, la figure montre que dans la région du Sahel, seulement 44,8% des personnes ayant besoin de soins médicaux ont eu recours à une consultation médicale dans les établissements de santé modernes ou auprès d'un agent de santé. En revanche, la Région du Centre-Sud a les taux de consultations médicales (73,4%) le plus élevé. Fait intéressant, la région du Centre, qui abrite la capitale, Ouagadougou, occupe le huitième rang des treize régions (60,4%). Ceci pourrait s'expliquer par le coût élevé des consultations, en particulier dans le privé, qui découragent certaines personnes de demander une aide médicale professionnelle.



Source : INSD, 2015, Rapport Enquête Multisectorielle Continue (EMC) Phase 1 Rapport Thématique 2, Alphabétisation et Scolarisation

Figure 13.1.4 Taux de Fréquentation des Etablissements de Santé et du Personnel de Santé par Région, 2014

Le tableau suivant montre l'évolution des principales causes de mort dans les districts sanitaires. Le paludisme est la plus grande cause de décès au Burkina Faso représentant près de la moitié des décès.

Tableau 13.1.2 Principales Raisons de Décès dans les Etablissements Sanitaires de District (%)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Paludisme sévère	46,3	45,8	52,6	48,3	50,7	54,6	49,2	47,0	59,5
Méningite	7,4	13,3	7,2	7,6	5,5	6,8	5,2	5,3	3,1
Bronchopneumonie	8,0	6,5	13,2	8,4	-	-	-	5,9	-
Diarrhée non sanguinolente	1,7	2,0	2,7	10,1	1,4	1,0	1,2	0,8	1,2
Dysenterie	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
Anémie	8,7	7,8	4,3	7,7	7,2	6,6	5,4	5,6	1,8
Morsure de serpent	2,5	2,5	2,6	1,9	1,9	1,8	1,7	1,3	2,0
Commination des sept symptômes ci-dessus	75,0	77,9	82,7	84,0	66,7	70,8	62,7	65,9	67,6

Source : Ministère de la Santé, 2014, Annuaire Statistique de la Santé 2013

En ce qui concerne le taux de mortalité infantile, l'Enquête démographique et de santé et à indicateurs multiples (EDSBF-MICS IV) de 2010 montre que la région du Centre-Est (8%) et la Région du Centre (9,3%) ont les taux de mortalité infantile les plus bas, tandis que le taux de mortalité infantile au Sahel (23,5%) et dans la Région Sud-Ouest (19,5%) sont les taux les plus élevés du pays. Les taux de mortalité infantile dans ces régions sont beaucoup plus élevés par rapport à la moyenne des pays de l'Afrique subsaharienne, qui était de 12,1% en 2010.

Dans le cas du taux de prévalence du VIH / SIDA, il a diminué de 1,8% (2003) à 1,0% (2010) dans son ensemble et est plus faible que celui des pays côtiers voisins. Cependant la région du Centre (à l'exception de Ouagadougou) a vu son taux croître de 0,2% (2003) à 2,0% (2010). Bien que le taux s'améliore au Burkina Faso, il y a un besoin de sensibilisation sur le traitement et l'accessibilité des femmes aux établissements de santé.

13.1.3 Situation Actuelle des Activités Economiques et de l'Exploitation des Terres

(1) Taux de pauvreté

Le taux de pauvreté de la population burkinabé était de 46,4% en 2003. Les régions du Sahel et du Plateau-Central, qui sont tous deux situées dans la partie Nord du pays, ont eu les taux les moins élevés de pauvreté sur les toutes les régions (27,6% et 28,3% respectivement) du Burkina Faso à partir de 2009. En revanche, la région du Nord, qui partage une frontière avec le Mali a le taux de pauvreté le plus élevé de 57,4%. La Région de l'Est, qui partage des frontières avec le Niger, le Bénin et le Togo, ainsi que la région des Hauts-Bassins située à côté de la région du Nord montrent également des taux élevés de pauvreté de 51,8% et 64,6% respectivement.

(2) Activités économiques

Le tableau suivant montre que dans les zones rurales, 93,6% de la population active est engagée dans le secteur primaire, alors que dans les zones urbaines seulement 27,0% de la population active y est engagée. Par conséquent, on peut dire que les activités économiques dans les zones rurales sont dominées par le secteur primaire, tandis que dans les zones urbaines on se retrouve avec une majorité de près de 60% des personnes engagées dans le secteur tertiaire.

Tableau 13.1.3 Composition de la Population Active par Secteur dans les Zones Urbaines et Rurales au Burkina Faso (2006)

		Secteur primaire	Secteur secondaire	Secteur tertiaire	Inconnu	Total
Urbain	Nombre	288 661	110 706	640 636	31 019	1 071 022
	Taux	27,0%	10,3%	59,8%	2,9%	100,0%
Rural	Nombre	5 282 408	88 478	231 453	42 337	5 644 676
	Taux	93,6%	1,6%	4,1%	0,8%	100,0%
Total	Nombre	5 571 069	199 184	872 089	73 356	6 715 698
	Taux	83,0%	3,0%	13,0%	1,1%	100,0%

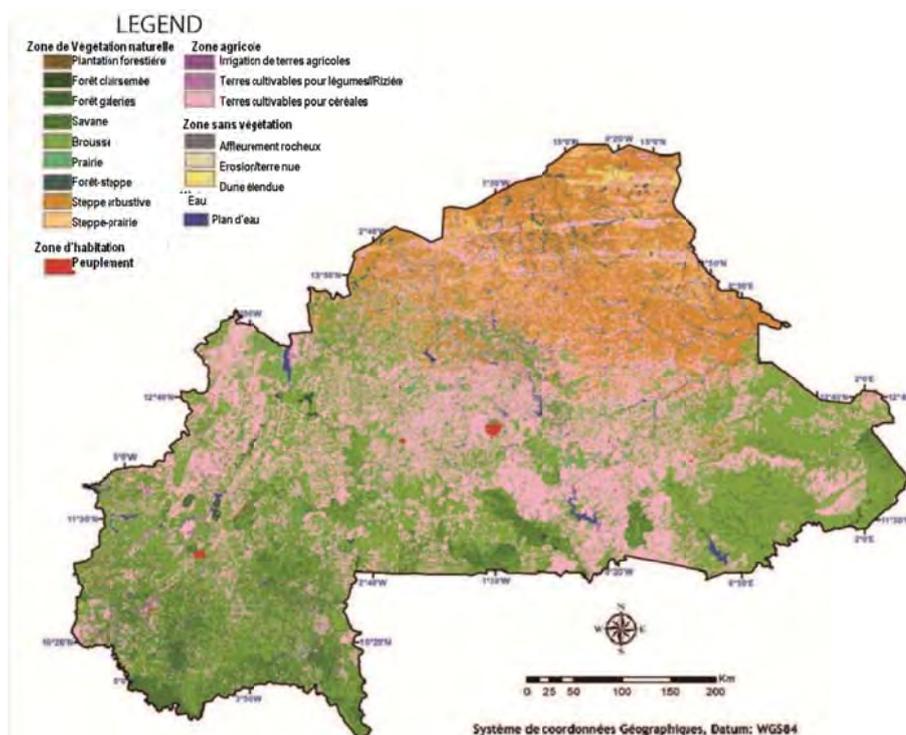
Source : INSD, 2009, Analyse des résultats définitifs du RGPH 2006 Thème 2 : État et Structure de la Population

(3) Exploitation de la terre

Au Burkina Faso, les zones urbanisées sont limitées et la plupart des terres sont encore de type rural dans le pays.

Selon FAOSTAT (Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture, Division des statistiques / Food and Agriculture Organization of the United Nations, Statistics Division), en 2011, 43% du territoire étaient constitués de terres agricoles, dont 48% étaient des terres arables. Sur ces zones agricoles, 51% sont des prairies et pâturages permanents.

Les terres agricoles au Burkina Faso couvrent la zone centrale et s'étendent jusqu'au sud comme le montre la figure ci-dessous. La plupart des exploitations sont des exploitations agricoles, particulièrement dans les régions du centre, du centre-Sud et du centre-Ouest du Burkina Faso. Dans ces zones, il n'y a pas assez de terres agricoles pour la population de plus en plus nombreuses. Dans ces villages, la plupart des terres ont été récupérées pour l'agriculture, et par conséquent, les terres agricoles s'étendent jusqu'aux frontières des villages voisins.



Source: Observatoire du Sahara et du Sahel, 2015, Burkina Faso Atlas des Cartes d'Occupation du Sol

Figure 13.1.5 Utilisation des Terres en Générale au Burkina Faso

La Loi N° 034-2009 / AN, Portant Régime Foncier Rural du Burkina Faso détermine le domaine et le régime foncier applicables aux terres rurales et les principes de sécurité du régime foncier de toutes les parties prenantes aux terres rurales. Cette loi fait partie du processus de réforme agraire en cours et est en conformité avec le contenu de la politique nationale des terres rurales dans les régions rurales et validé par le gouvernement en Septembre de 2007.

(4) Litiges fonciers

La plupart des terres rurales au Burkina Faso ne sont pas enregistrées. En conséquence, les communautés rurales se retrouvent dans une situation très vulnérable au regard de l'accélération du développement des infrastructures et du développement à grande échelle.

Lorsque les investisseurs viennent acheter des terres dans le cadre du développement, ce sont très souvent des terres rurales déjà utilisées par les populations locales pour l'agriculture, le pâturage, la chasse et/ou la pêche. Dans certains cas, ces terres ont un point d'eau où la communauté se sert au quotidien. Étant donné que le secteur primaire est l'activité économique dominante dans les zones rurales, les autochtones pourraient finir par perdre leurs moyens de subsistance en raison du développement à grande échelle.

13.2 Stratégies Développement Social pour le Burkina Faso

13.2.1 Problèmes de Développement Social au Burkina Faso

(1) Population vulnérable concernant la propriété foncière

Les litiges fonciers peuvent se produire entre les autochtones et les investisseurs nouvellement arrivés lorsque ces derniers enregistrent des parcelles de terrain pour leurs projets. Cela peut se produire parce que les agriculteurs locaux n'ont pas enregistré de terres qui leur servent d'habitats et pour l'agriculture, et les investisseurs pourraient venir pour identifier et enregistrer les terres occupées, mais non enregistrées. En outre, l'absence d'une politique de réinstallation involontaire au Burkina Faso pourrait augmenter le risque que les populations rurales perdent leurs terres dont ils dépendent pour leurs moyens de subsistance.

(2) Création d'emplois en zones urbaines

A la suite du développement du corridor, davantage de populations des zones rurales vont migrer vers les zones urbaines à la recherche d'un emploi. Il est nécessaire de créer des opportunités d'emplois dans les zones urbaines afin d'empêcher les jeunes de se lancer dans des activités criminelles.

(3) Disparité régionale des zones moins accessibles

En dépit du développement le long des principaux corridors, les zones difficiles d'accès à partir de ces corridors auront peu d'avantages de développement. Ces zones ne bénéficieront pas du transport ou de la logistique, de l'assistance agricole, et continueront à vivre de l'agriculture de subsistance. En plus les services d'éducation et de santé y seront très limités voire indisponibles. En outre, les projets d'investissement peuvent trouver dans ces zones de vastes terres disponibles lorsque l'intervention gouvernementale en matière de protection des droits fonciers des populations et de réglementation des activités économiques se retrouve limitée. Des mesures doivent être prises pour assurer un bon niveau des moyens de subsistance de la population ainsi que pour réduire la disparité régionale.

(4) Activités économiques au cours de la saison sèche

A la suite du développement économique découlant du développement du corridor, davantage de populations des régions du Nord pourraient migrer vers le Sud pendant la saison sèche à la recherche d'opportunités d'emploi. Il est donc nécessaire de créer des opportunités d'emploi dans la région Nord car le développement des infrastructures sociales dans la région du Sud et dans les pays côtiers ne peut satisfaire à cette augmentation des travailleurs.

(5) Inégalité des genres et désavantage pour l'éducation des femmes dans la zone rurale

Il y a une inégalité entre les sexes dans le secteur de l'éducation parce que la valeur de l'éducation des filles n'est pas bien reconnue, car souvent les membres de leur famille s'attendent à ce qu'elle reste à la maison pour aider dans les travaux domestiques ainsi que dans les travaux champêtres. En outre, le taux d'analphabétisme dans la zone rurale est beaucoup plus élevé que dans la zone urbaine au Burkina Faso.

(6) Manque de compréhension relative à l'enseignement secondaire et supérieur

Le manque de compréhension par les communautés en ce qui concerne l'éducation scolaire est une cause pour laquelle les enfants et les adolescents participent aux activités telles que l'exploitation minière et le secteur informel, au lieu d'aller à l'école. Surtout, les enfants issus de familles pauvres préfèrent travailler pour de la liquidité immédiate que d'avoir une éducation. Étant donné que ces enfants finissent par avoir une base éducative défavorisée, une fois que le secteur dans lequel, ils se sont engagés est en déclin, ils auront du mal à trouver un prochain lieu de travail ; ce qui entraînera des taux de chômage élevés dans certaines régions du pays. Ces personnes manqueront également de chance de profiter de l'impact positif du développement des corridors.

13.2.2 Objectifs pour le Développement Social au Burkina Faso

Compte tenu des conditions existantes et le développement futur de corridors, les objectifs suivants sont définis pour faire face aux problèmes identifiés au Burkina Faso :

- Promouvoir la motivation des populations locales pour l'enregistrement des terres rurales pour l'agriculture et l'élevage en utilisant la loi foncière et le suivi du système de propriété foncière ;
- Créer des opportunités d'emploi, ainsi que la promotion d'industries locales dans les zones urbaines ;
- Améliorer l'éducation de base et promouvoir les soins de santé primaires au niveau local ;
- Promouvoir l'enseignement secondaire et supérieur ;
- Préparer les services nécessaires pour les communes rurales qui se trouvent le long des corridors de transport ;
- Prêter une attention particulière aux zones moins accessibles, situées loin des couloirs de transport et les grands centres urbains au cours du processus d'activités de développement rapide, tels que le développement.

13.2.3 Stratégies pour le Développement Social au Burkina Faso

Les stratégies suivantes sont formulées pour le développement social au Burkina Faso :

- Sensibiliser et renforcer la compréhension des communautés et des populations locales au sujet de leurs droits fonciers et la valeur des terres ;
- Permettre aux communautés urbaines de s'assumer en soutenant les populations locales, en particulier les jeunes, à créer leurs propres entreprises, ainsi qu'à obtenir des emplois ;
- Améliorer les services d'éducation primaire et des services de soins de santé primaires dans les zones moins accessibles en mobilisant les ressources et les initiatives gouvernementales et communautaires ;
- Sensibiliser les parents et les enseignants sur l'importance de l'éducation, en particulier celle des filles, en favorisant la gestion scolaire communautaire participative ;
- Améliorer l'employabilité des diplômés par la promotion de la scolarisation des enfants à l'enseignement secondaire et à la formation professionnelle ;
- Renforcer les capacités des gouvernements locaux des communes rurales le long des principaux corridors

13.2.4 Programmes et Projets pour le Développement Social au Burkina Faso

Les mesures et les projets suivants sont proposés pour le développement social au Burkina Faso :

- Projet de renforcement du mécanisme sur l'application de la loi relative aux régimes fonciers
- Projet de mise en place de système de soutien financier pour les petites et moyennes entreprises agro-industrielles
- Projet de mise en valeur des industries locales au cours de la saison sèche dans la région du Sahel
- Projet de construction et de réhabilitation des écoles et salles de classe
- Projets de gestion communautaire des écoles en vue de mobiliser les ressources communautaires visant à améliorer les écoles primaires communautés et pour transformer l'esprit des parents vis-à-vis de l'éducation des enfants
- Projet de renforcement de l'enseignement secondaire et professionnel
- Projet de planification du développement des infrastructures de santé par le biais de la cartographie des installations hospitalières et sanitaires
- Projet de développement des capacités des autorités locales de Pâ, Sabou et Kantchari