

EXPOSE DES MOTIFS DU PROJET DE LOI PORTANT AUTORISATION DE RATIFICATION DE L'ACCORD DE PRET SIGNE LE 09 AVRIL 2024 A LOME, ENTRE LE BURKINA FASO ET LA BANQUE OUEST AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT (BOAD), POUR LE FINANCEMENT PARTIEL DU PROJET D'ELARGISSEMENT ET DE MODERNISATION DE LA RN4-SECTION INTERSECTION RD152-INTERSECTION RD40 Y COMPRIS LA VOIE D'ACCES A L'UNIVERSITE THOMAS SANKARA

INTRODUCTION

Dans le cadre de la modernisation du réseau routier national, le Gouvernement a entrepris la réalisation d'un vaste programme de restructuration du réseau urbain et périurbain en vue de décongestionner le trafic à l'intérieur des grandes villes, notamment la capitale Ouagadougou et d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains. C'est ainsi qu'en octobre 2019, les travaux de construction et de bitumage des voies de contournement de la ville de Ouagadougou (125 km) sont entrepris.

En dépit des efforts consentis par le Gouvernement, force est de constater que la sortie Est de Ouagadougou connaît actuellement un encombrement de la circulation, se traduisant par des vitesses de déplacement très faibles conduisant souvent à un ralentissement sinon un arrêt du trafic et à différents types de désagréments (accroissement du temps de parcours, accroissement de la pollution, risques élevés d'accidents, etc.).

Pour lever ces contraintes, le Gouvernement du Burkina Faso à travers le Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (MID) a initié le projet d'élargissement de sa voie de sortie Est. Ainsi, financé par l'État du Burkina Faso à travers la BOAD et Vista Bank, il a été entrepris de mettre en œuvre le Projet d'élargissement et de modernisation de la RN4 - section intersection RD152- intersection RD40 y compris la voie d'accès à l'Université Thomas Sankara au Burkina Faso au sein du programme budgétaire 092 : « Développement du réseau routier classé, de la voirie urbaine et des infrastructures ferroviaires aéroportuaires, maritimes et cartographiques ». Le projet a pour objectif global de contribuer à l'amélioration des conditions de circulation des usagers (fluidité, confort et sécurité) dans la Province du Kadiogo et particulièrement dans les Communes de Ouagadougou et de Saaba. Il s'inscrit en droite ligne de l'axe 4 : « dynamiser les secteurs porteurs pour l'économie et les emplois » du pilier 3 du Plan d'Action pour la Stabilisation et le Développement (PA-SD) 2023-2025 adopté par le Gouvernement de la Transition dont l'objectif est de contribuer considérablement à une croissance forte et inclusive, au moyen de modes de production et de consommation durable.

I-OBJECTIFS DU PROJET

L'objectif global du projet est de contribuer à l'amélioration des conditions de circulation des usagers (fluidité, confort et sécurité) dans la Province du Kadiogo et particulièrement dans les Communes de Ouagadougou et de Saaba.

II- JUSTIFICATION DU PROJET

Le projet se justifie essentiellement par les considérations suivantes : i) nécessité d'améliorer la fluidité de la circulation dans la zone du projet et le cadre de vie des populations riveraines et ii) contribution à l'intégration régionale et au développement socio-économique de la zone d'intervention.

❖ Nécessité d'améliorer la fluidité de la circulation dans la zone du projet et le cadre de vie des populations riveraines

La section urbaine de la RN4 fait partie des axes structurants de la Province du Kadiogo. Elle traverse les communes de Ouagadougou et Saaba. Par ailleurs, la croissance démographique enregistrée à Ouagadougou et à Saaba ces dernières années (2019 à 2023), s'est traduite par une occupation massive des quartiers périphériques qui constituent des quartiers de résidence pour

beaucoup de Ouagavillois. La section urbaine de la RN4 permet de desservir le centre-ville et les quartiers périphériques de la capitale située à la sortie Est de Ouagadougou.

Ainsi, de par sa position, cette section draine un trafic important et varié, comportant des 2 roues, des véhicules légers (4 roues), des camions de transport de marchandises et des véhicules de transport en commun. Il s'en suit alors un mélange des flux de trafics amplifiant des gênes importantes et des embouteillages dans la circulation ainsi que des accidents graves quasi quotidiens.

De ce fait, les aménagements envisagés dans le cadre de ce projet, mettant à disposition des voies additionnelles aux usagers de la route, améliorent la capacité de drainage de trafic, favorisant ainsi la fluidité de la circulation sur la section urbaine de la RN4. En outre, les quartiers traversés par le tronçon à aménager bénéficieront en partie d'un système de drainage des eaux pluviales plus adapté ; ce qui permettra d'assainir les rues et les zones environnantes. Toutes ces actions contribueront à l'amélioration du cadre de vie des populations riveraines.

❖ Contribution au développement socio-économique de la zone du projet et à l'intégration régionale

Le projet aura pour effet de réduire l'encombrement, les accidents de la circulation ainsi que le temps de parcours dans les zones traversées et de faciliter leur liaison non seulement avec le reste du Burkina Faso, mais également avec les pays voisins.

Au regard du fait que la RN4 constitue un tronçon du corridor de l'espace sous régional, elle se révèle d'une grande importance. Elle constitue une porte d'entrée et de sortie pour le transport des voyageurs et de marchandises venant du Niger, du Nigeria, du Bénin, du Togo, du Ghana, de la Côte d'Ivoire et du Mali. C'est donc une population importante qui utilise cette route pour tous les besoins de transport.

Ces facilités d'accès contribueront à l'essor des échanges directs entre le Burkina Faso et les pays voisins, à l'écoulement du trafic inter-états dans les meilleures conditions et à la dynamisation des échanges commerciaux dans la zone d'influence du projet.

III- DESCRIPTION DU PROJET

III.1 Caractéristiques géométriques de la route.

Les caractéristiques géométriques des tracés en plan et du profil en long ont été déterminées à partir d'une vitesse de référence 60 km/h en milieu urbain. Le profil en long est collé à la route existante avec un léger remblai permettant d'en faciliter l'assainissement.

❖ Tracé en plan

En règle générale, au regard des emprises disponibles, d'une part, et des tracés existants d'autre part, les axes en plan existants n'ont pas été considérablement modifiés. Le rayon non déversé sera de 200 m et le rayon minimum absolu sera fixé à 120 m.

❖ Profil en long

Les profils en long ont été déterminés en prenant en compte les contraintes topographiques, urbanistiques et de drainage des plateformes des voies aménagées. Ils tiennent compte également des points singuliers constitués notamment par les zones de jonction avec les ouvrages d'art et le réseau de voirie existant. Compte tenu de la vitesse de référence, le rayon minimum de raccordement en angle rentrant est de 800 m et le rayon minimum en angle saillant est de 1 500 m. La déclivité maximale est fixée à 6%.

❖ Profil en travers type

Pour la section 1 (voie urbaine de RN4), le profil en travers type proposé se présente comme suit : i) chaussée de 2x2 voies de 3,50 m de large chacune ; ii) pistes cyclables de 3,50 m de large de part et d'autre de la route ; iii) Terre-Plein Central (TPC) variable de 1,60 à 4 m de large ; iv) trottoirs de 2,00 m de large de part et d'autre de la route ; v) caniveaux de sections variables et vi) éclairage public.

Pour la section 2 (voie d'accès à l'UTS), le profil en travers type du PK 00 + 000 au PK 01 + 850 proposé se présente comme suit : i) chaussée de 2x2 voies variables de 3 à 3,50 m de largeur ; ii) Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) de 3,50 m de largeur de part et d'autre de la route ; iii) TPC variable de 1 à 2,00 m de largeur ; iv) trottoirs de 2,00 m de largeur de part et d'autre de la route et v) éclairage public.

Le profil en travers type proposé du PK 01 + 850 jusqu'à l'intérieur de l'Université (PK Fin), se présente comme suit : i) chaussée de 2 x 2 voies de 3,50 m de largeur chacune ; ii) TPC de 2,00 m de largeur ; iii) trottoirs de 2,00 m de largeur de part et d'autre de la route et iv) éclairage public.

III.2 Composantes du projet

Le projet est mis en œuvre à travers six (06) composantes que sont : i) études ; ii) travaux ; iii) contrôle et surveillance des travaux ; iv) mesures environnementales, sociales et genre ; v) gestion de projet et vi) audit technique et financier.

III.3 Résultats attendus du projet

Au terme de la mise en œuvre du projet, les principaux résultats attendus sont les suivants :

- la section urbaine de la RN4, d'un linéaire de 21,25 km est élargie en 2x2 voies de 3,50 m chacune ;
- la voie d'accès à l'Université Thomas SANKARA est élargie en 2x 2 voies variables de 3 à 3,50 m d'un linéaire de 2,82 km ;
- six (06) voies connexes d'un linéaire total de 11, 40 km sont aménagées ;
- un (01) passage supérieur est construit ;
- deux (02) passerelles piétonnes en béton armé sont construites.

IV- PLAN DE FINANCEMENT DU PROJET

Le plan de financement HT / HD prévu pour ce projet, qui s'exécutera sur 38 mois, se présente comme suit :

Tableau : Répartition du coût par composante (en millions de FCFA)

01. Etudes	306		306	55	361
02. Travaux	86 831	25 783	61 049	15 630	102 461
03. Contrôle et surveillance	2 224	1 500	724	400	2 624
04. Mesures environnemental, social et genre	576	215	361	104	680
05. Gestion du projet	650	400	250	117	767
06. Audit technique et financier du projet	40	40		7	47
COUT DE BASE	90 627	27 938	62 690	16 313	106 940
Imprévus physiques (5%)	4 342	1 289	3 052	781	5 123
Imprévus financiers (3%)	2 605	773	1 831	469	3 074
TOTAL	97 573	30 000	67 573	17 563	115 137
Pourcentage (%)		26,06	58,69	15,25	100

V- COUT DU PROJET ET CARACTERISTIQUES DU PRET DE LA BOAD

V.1- Coût du projet

Le coût total du projet est évalué à 97 573 000 000 FCFA HT soit 115 137 000 000 FCFA TTC. Il est cofinancé par la Vista BANK du Burkina Faso, l'Etat du Burkina Faso et la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) à hauteur de 30 000 000 000 de FCFA. C'est ce financement de la BOAD qui fait l'objet de ratification.

V.2- Caractéristiques du financement

Les caractéristiques du prêt de la BOAD sont les suivantes :

a) Tranche Souveraine

Montant du prêt	20 000 000 000 de FCFA
Date de signature de l'accord	09 avril 2024
Date d'entrée en vigueur	180 jours
Maturité du prêt	12 ans
Différé du prêt	03 ans
Date de clôture	30 novembre 2028
Taux d'intérêt	5,10% l'an
Durée du projet	38 mois

b) Tranche Marchande

Montant du prêt	10 000 000 000 de FCFA
Date de signature de l'accord	09 avril 2024
Date d'entrée en vigueur	180 jours
Commission d'engagement	0,50%
Maturité du prêt	12 ans
Différé du prêt	03 ans
Date de clôture	30 novembre 2028
Taux d'intérêt	7,10% l'an
Durée du projet	38 mois

CONCLUSION

La réalisation du projet d'élargissement et de modernisation de la RN4-section intersection RD152-intersection RD40 y compris la voie d'accès à l'Université Thomas Sankara au Burkina Faso permettra d'améliorer la mobilité dans la sortie Est de la ville de Ouagadougou et d'offrir des opportunités économiques.

La mise en œuvre de ces actions permettra d'améliorer la mobilité sur le tronçon urbain de la RN4 en réduisant le temps de parcours de 50 mn à 25 mn, de réduire le nombre d'accidents de la circulation de plus de 60% et de réduire le coût d'exploitation des véhicules d'environ 60% à partir de la première année de mise en service.

**Le Ministre de l'Economie, des Finances
et de la Prospective**



Aboubakar NACANABO
Officier de l'Ordre de l'Étalon