

**EXPOSE DES MOTIFS DU PROJET DE LOI PORTANT  
AUTORISATION DE RATIFICATION DE L'ACCORD-CADRE ET DE  
L'ACCORD DE MANDAT SIGNES LE 16 MARS 2024 ENTRE LE  
BURKINA FASO ET LA BANQUE ISLAMIQUE DE DEVELOPPEMENT  
(BID) POUR LE FINANCEMENT DU PROJET DE REHABILITATION  
DES ROUTES BOBO-BANFORA-FRONTIERE DE LA COTE D'IVOIRE  
ET BANFORA-ORODARA (PRéBBO)**



## I. INTRODUCTION

Le Projet de Réhabilitation des routes Bobo-Banfora-frontière de la Côte d'Ivoire et Banfora - Orodara (PRÉBBO) est un projet d'appui au Gouvernement du Burkina Faso financé par la Banque Islamique de Développement (BID) et la Banque Africaine de Développement (BAD). Il vise à atteindre l'objectif de la stratégie nationale des transports à travers le développement des infrastructures de transport du bassin d'intégration Sikasso-Korogho-Bobo Dioulasso (SKBo).

Le Projet PRÉBBO est relatif à la réhabilitation du tronçon de route Bobo - Banfora - Frontière Côte d'Ivoire et du tronçon de route Banfora-Orodara et s'inscrit dans le Programme d'Actions Communautaires des Infrastructures et du Transport Routier (PACITR) de la Commission de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

## II. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

Pays sans façade maritime, le Burkina Faso compte essentiellement pour ses échanges internationaux sur cinq (05) corridors de desserte terrestre (quatre corridors routiers et un corridor ferroviaire) qui le relie aux ports maritimes des pays côtiers limitrophes (port d'Abidjan en Côte d'Ivoire, port de Tema au Ghana, port de Lomé au Togo et port de Cotonou au Bénin).

Le secteur primaire joue un rôle prépondérant dans l'économie burkinabè. Il occupe environ 80% de la population active (RGPH, 2019) et contribue à 32% à la formation du PIB.

Le projet est en adéquation avec le Plan National de Développement Economique et Social (PNDES II) qui est mis en œuvre à travers le Plan d'Action pour la Stabilisation et le Développement (PA-SD) et contribue à l'Axe 4 portant sur la dynamisation des secteurs porteurs pour l'économie et les emplois.

Dans l'espace régional, le Burkina Faso a ratifié en fin mai 2019 l'accord portant création de la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECAF) et a validé en avril 2021 sa stratégie nationale de mise en œuvre.

En matière d'intégration commerciale et d'intégration productive, le pays est classé respectivement 4e et 5e dans l'espace de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) tandis que dans le domaine de l'intégration des infrastructures, le pays se classe à la 8e place (0,278).

Dans le secteur des transports, le Burkina Faso reste confronté à d'importants défis en matière d'accès à des infrastructures de transport de qualité en vue du désenclavement des zones rurales de production agricole.

D'où la nécessité de la construction d'infrastructures de désenclavement pour permettre le rabattement des productions vers les axes routiers importants et l'amélioration du niveau de service des corridors pour le développement du commerce transfrontalier entre les pays frontaliers tels que le Mali et la Cote d'Ivoire.

Cette vision de développement des infrastructures de transport du bassin d'intégration Sikasso-Korhogo-Bobo Dioulasso est en adéquation avec la stratégie nationale de développement du secteur des transports, adopté en 2012, dont les principaux axes sont :

- développer un réseau d'infrastructures en adéquation avec les besoins de l'économie et les secteurs productifs, en tenant compte des caractéristiques des flux de transport générés ;
- répondre aux exigences d'accessibilité et de sécurité de certains pays limitrophes, notamment le Niger et le Mali, en approvisionnement et en exportation de biens et de matières stratégiques ;
- améliorer la mobilité des usagers.

Pour faire du secteur des transports un levier important de croissance et de transformation structurelle de l'économie, le Gouvernement a mis en place plusieurs outils stratégiques, dont la politique sectorielle « Infrastructure de transport, de communication et d'habitat (2018-2027) », qui prévoit, entre autres, de développer les équipements et infrastructures de transport, de communication et d'habitat durables et résilients en vue d'améliorer leurs accessibilités à toutes les couches socioprofessionnelles.

La réhabilitation et le renforcement de la section Bobo Dioulasso-Banfora-Frontière Côte d'Ivoire va contribuer, à renforcer et améliorer la performance de la chaîne logistique d'approvisionnement du Burkina Faso et favoriser également, l'écoulement assez rapide, des produits agro – sylvo – pastoraux et miniers. Cet aménagement permettra aussi d'une part l'amélioration du cadre de vie des populations des chefs-lieux des villes secondaires traversées et d'autre part, d'accroître l'indice d'accessibilité rurale. Cet axe permettra le transport des produits divers pour approvisionner les marchés avoisinants et assurer la continuité du trafic marchand sur les marchés de la Côte d'Ivoire et du Mali.

Le présent rapport en Conseil des Ministres est élaboré en vue de la ratification de l'Accord-Cadre et de l'Accord de Mandat, signés le 16 mars 2024, entre le Burkina Faso et la Banque Islamique de Développement (BID), pour le financement du Projet de Réhabilitation des Routes- Bobo-Banfora-Frontière de la Côte-d'Ivoire et Banfora-Orodara (PRÉBBO).

### **III. OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT ET DESCRIPTION DU PROJET**

Le PRÉBBO est relatif à la réhabilitation du tronçon de la route Bobo - Banfora - Frontière Côte d'Ivoire et du tronçon de la route Banfora-Orodara ainsi que des travaux connexes associés, dont la mise en œuvre nécessitera la création d'une structure autonome d'exécution placée sous la tutelle technique du Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (MID). Quant à la tutelle financière du projet, elle sera assurée par le Ministère de l'Economie, des Finances et de la Prospective (MEFP).

#### **3.1 Objectif global du projet**

L'objectif global du projet est de contribuer à accroître le commerce régional en facilitant les échanges économiques, en permettant la vente rapide de produits agro-sylvo-pastoraux et en renforçant les échanges culturels et la cohésion sociale aux niveaux national et sous régional.

#### **3.2 Objectifs spécifiques**

Les objectifs spécifiques du projet sont :

De manière spécifique, le projet vise à :

- réduire le coût du transport des marchandises, le coût d'exploitation des véhicules et le temps de parcours ;
- améliorer le système de suivi des marchandises ;
- assurer la disponibilité des services de transport et la connectivité des zones agro-sylvo-pastorales ;
- améliorer l'accessibilité aux services sociaux et administratifs et les conditions de vie des populations de la Zone d'Influence Directe du Projet (ZIDP) et accroître l'intégration régionale ;
- améliorer la sécurité routière.

### 3.3 Principaux résultats attendus

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

- le coût du transport des marchandises, le coût d'exploitation des véhicules et le temps de parcours sont réduits ;
- le système de suivi des marchandises est amélioré ;
- la disponibilité des services de transport et la connectivité des zones agro-sylvo-pastorales sont assurées ;
- l'accessibilité aux services sociaux et administratifs et les conditions de vie des populations de la zone d'influence directe du projet (ZIDP) sont améliorées et l'intégration régionale est accrue ;
- la sécurité routière est améliorée.

### 3.4 Composantes du projet

Le projet s'articule autour de sept (07) composantes qui sont : (i) Travaux Routiers ; (ii) Travaux Connexes ; (iii) Facilitation des Transports des échanges et Sécurité Routière ; (iv) Support Institutionnel et Gestion du projet ; (v) Audit Financier ; (vi) financement Rétroactif et (vii) Aléas pour la réponse aux urgences (CERC).

#### 3.4.1 Composante A : Travaux Routiers

D'un montant de 154,58 millions d'euros et financé à 65% par la BID, 35% par la BAD, et 0% par le Gouvernement burkinabè, elle comprend des travaux de génie civil (réhabilitation de 197 km de route et construction du pont sur la Léraba), la mise en œuvre de mesures visant à améliorer les impacts environnementaux et sociaux ainsi que le plan d'action et la réinstallation des personnes touchées par le projet et les activités de contrôle et de supervision des travaux. Cette composante sera exécutée par des entreprises et bureaux d'études de travaux publics et de génie civil spécialisés dans la construction routière.

#### 3.4.2 Composante B : Travaux Connexes

D'un montant de 30,51 millions d'euros et financée à 45% par la BID et 55% par la BAD, elle comprend :

- (i) la construction de 8 km de voiries à Bobo-Dioulasso ;
- (ii) le pavage de 10 km de voiries réparties entre cinq (05) communes (Péni, Toussiana, Bérégadougou, Banfora et Niangoloko) ;

- (iii) la réalisation d'un poste de pesage et péage moderne ;
- (iv) la réalisation de 50 km de pistes rurales ;
- (v) les activités de contrôle et de supervision desdits travaux.

#### 3.4.3 Composante C : Facilitation des Transports des échanges et Sécurité Routière

D'un montant de 1,82 million d'euros et financée à 100% par la BAD, elle comprend :

- (i) la fourniture de deux ambulances de secours et de deux dispositifs d'extinction d'incendie pour les centres de secours des sapeurs-pompiers de Bobo Dioulasso et Banfora ;
- (ii) la mise en place d'un système routier d'information sur le climat et la météo et la surveillance de la qualité de l'air ;
- (iii) les études, contrôle et supervision des travaux, y compris les études liées à l'impact social et environnemental.

#### 3.4.4 Composante D : Support Institutionnel et Gestion du projet

D'un montant de 12,89 millions d'euros et financée à 21% par la BID, 55% par la BAD et 23% par l'Etat burkinabè. Elle comprend :

- (i) l'appui à l'Unité de Gestion du Projet (UGP) pour l'acquisition des matériels, véhicules et des équipements ;
- (ii) la compensation des personnes affectées par le projet.

#### 3.4.5 Composante E : Audit Financier

D'un montant de 0,16 millions d'euros et financée à 50% par la BID et 50% par la BAD, elle comprend le recrutement d'un auditeur indépendant sur la base d'un appel à candidatures qui sera chargé d'auditer les dépenses faites par la structure de mise en œuvre, afin de s'assurer que les fonds mis à disposition sont utilisés pour les activités éligibles et suivant les procédures des bailleurs.

#### 3.4.6 Composante F : Financement Rétroactif

D'un montant de 0,16 million d'euros et financée à 100% par la BID, cette composante est prévue pour prendre en charge (en termes de remboursement), les dépenses engagées par le bénéficiaire durant le processus de passation anticipée. Les modalités de paiement et seuils de facturation sont celles décrites par les directives de la Banque Islamique de Développement.

#### 3.4.7 Composante G : Aléas pour la réponse aux urgences

Les activités de cette composante sont limitées à l'obtention/mise à disposition des biens et des services en cas de crise sur le plan national. La valeur initiale de cette composante est zéro (0).

### 3.5 Bénéficiaires du PRÉBBO

Les principaux bénéficiaires du Projet de Réhabilitation des routes Bobo-Banfora-frontière de la Côte d'Ivoire et Banfora -Orodara (PRÉBBO) sont les populations urbaines et rurales des

régions des Cascades et des Hauts-Bassins estimées à 3,1 millions d'habitants, le secteur privé et les collectivités territoriales.

#### IV. MONTANT TOTAL ET CONDITIONS DU FINANCEMENT DE LA BID

Le coût global du Projet de Réhabilitation des routes Bobo-Banfora-frontière de la Côte d'Ivoire et Banfora-Orodara (PRÉBBO) est de 232 843 973 d'euros (soit 152 735 633 805 F CFA), dont un prêt de la BAD d'environ 92,94 millions d'euros ( soit 60 956 791 452 F CFA) et une contrepartie de 3,05 millions d'euros ( soit 2 000 836 803 F CFA) du Gouvernement du Burkina Faso et un prêt de la BID d'environ 136 860 000 euros, soit 89 774 275 020 F CFA.

C'est le financement de la BID qui fait l'objet de ratification.

Les caractéristiques de l'Accord-Cadre de la BID sont les suivantes :

Montant du Crédit	136 860 000 euros, soit 89 774 275 000 FCFA
Date de signature de l'accord	16 mars 2024
Date d'entrée en vigueur	06 mois
Taux d'intérêt (taux MID SWAP à 10 ans + taux de marge effectif)	4,80%
Maturité du prêt	20 ans
Différé du prêt	04 ans
Période de remboursement	Semestrielle
Durée du projet	04 ans

#### V. CONCLUSION

La problématique du financement des infrastructures de transport et particulièrement des infrastructures routières se pose de façon aiguë, car disposer d'un réseau routier bien entretenu assurant le niveau de service attendu par les usagers est devenu aujourd'hui un facteur clé des stratégies de développement de notre pays.

Au regard de l'importance de ce financement qui se justifie par les considérations sus-développées, l'obtention de l'autorisation de sa ratification sera d'une grande utilité pour notre pays, eu égard aux résultats probants attendus et sa réalisation est donc déterminante pour l'accélération de la croissance économique et l'amélioration des conditions de vie des populations.

Ce projet est certainement une réponse au déficit d'infrastructures socio-économiques principalement en zones rurales et permettra d'endiguer de façon durable les causes endogènes de la fragilité du pays, du faible développement des économies locales, de la persistance des inégalités et de la pauvreté ainsi que de l'insécurité.

La construction de cette route nationale s'avère prioritaire pour faciliter la mobilité inter-régionale mais également assurer la sécurité et la sûreté des échanges commerciaux et industriels rentables.

La concrétisation de cet accord est d'une importance primordiale qui est aussi une expression d'une part de l'importance des investissements dans les infrastructures routières pour la croissance économique et d'autre part un regain d'intérêt des partenaires techniques et financiers à l'égard du secteur routier.

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



**Aboubakar NACANABO**  
Officier de l'Ordre de l'Etalon