

**EXPOSE DES MOTIFS DU PROJET DE LOI PORTANT
RATIFICATION DE L'ORDONNANCE PORTANT
AUTORISATION DE RATIFICATION DE L'ACCORD DE PRET
N° 2021080/PC BF 2022 06 00 CONCLU LE 06 AVRIL 2022
ENTRE LE BURKINA FASO ET LA BANQUE OUEST
AFRICAINNE DE DEVELOPPEMENT (BOAD) POUR LE
FINANCEMENT COMPLEMENTAIRE DU PROJET DE
CONSTRUCTION DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE
OUAGADOUGOU-DONSIN**

I. Contexte

Le Burkina Faso fait frontière avec six pays, dont quatre ont une façade maritime. L'étude nationale prospective « Burkina 2025 » prévoit la création de plateformes multimodales, y compris un hub de transport aérien, qui permettra de transformer l'enclavement du pays en atout ou avantages compétitifs, notamment en matière de services marchands. Cette vision a été renforcée par les orientations de la stratégie nationale de développement du secteur des transports.

De même, le deuxième Programme sectoriel des transports, dans son volet investissement, comportait une composante « transport aérien » dont le projet le plus déterminant dans la promotion des activités aéronautiques demeure le déplacement de l'aéroport international de la capitale à la périphérie de la ville.

L'aéroport de Ouagadougou est caractérisé par le fait que la position de son site actuel est de nature:

- à l'empêcher de disposer des possibilités d'extension à long terme pour faire face à la demande future ;
- à engendrer des problèmes de sécurité et de sûreté des activités aéronautiques avec toutes les conséquences qu'un incident sur ce site pourrait entraîner sur la population environnante;
- à aggraver les problèmes de fluidité du trafic entre les zones du centre-ville et les zones de la périphérie sud de la capitale. Le site actuel de l'aéroport de Ouagadougou constitue un îlot faisant obstacle à l'harmonisation du schéma urbain, et forme un écran à la circulation urbaine.

C'est pourquoi, le Gouvernement a entrepris des études en vue du déplacement de cet aéroport à la périphérie de la capitale.

II. Justification économique du projet

Le projet est conçu pour être réalisé en plusieurs phases. La phase 1 consacrera la mise en œuvre des infrastructures nécessaires au transfert des opérations aéroportuaires de la plate-forme actuelle de Ouagadougou sur celle de Donsin. Le schéma de financement qui a été retenu est un partenariat Public-Privé dans lequel l'Etat s'implique dans le financement aux côtés du privé qui en même temps qu'il participe au financement assure la gestion de l'infrastructure. Une stratégie de mise en concession de cette gestion a été adoptée lors du Conseil des Ministres du 11 janvier 2012 et révisée en 2016, avec pour actions principales la sélection d'un investisseur privé international et la restructuration de certains acteurs aéroportuaires (Délégation de gestion des Activités Aéronautiques Nationales (DAAN), Régie Administrative Chargée de la Gestion de l'Assistance en Escale (RACGAE)). La forme qui a été recommandée pour la constitution de la société est une société d'économie mixte (SEM) constituée de l'investisseur privé international (60%), du privé national (25%), de l'Etat (10%) et de l'ASECNA (5%).

L'étude de faisabilité réalisée par la Banque mondiale confirme que le projet est rentable aux deux parties impliquées (secteurs public et privé).

III. Objectifs de développement du Projet

L'objectif global du projet est d'améliorer la compétitivité du transport aérien burkinabè et de développer les zones d'influence de l'aéroport.

Spécifiquement, le projet a pour objectifs de :

- contribuer à la création de richesse ;
- contribuer à la création d'emploi et au renforcement de capacité ;
- contribuer à l'accroissement du trafic aérien de l'aéroport international de Ouagadougou ;
- contribuer à l'amélioration du cadre de vie sociale à travers des mesures d'accompagnement.

La zone d'influence directe du projet concerne la province d'Ouhritenga dans la Région du plateau central et plus précisément le village de Donsin, localité située à une trentaine de kilomètres au nord-est de Ouagadougou. La zone d'influence élargie couvre la province du Kadiogo.

IV. Résultats attendus

Au terme de la mise en œuvre du projet, il est attendu les principaux résultats suivants :

- ✓ Au niveau de la contribution à la création de richesse :
 - au moins 7 518 millions de Francs CFA de valeur ajoutée indirecte et induite est générée dans l'économie burkinabè ;
 - au moins 336 milliards de Francs CFA de recettes fiscales indirectes et induites sont générées ;
- ✓ Au niveau de la contribution à la création d'emploi et au renforcement de capacité :
 - création de 350 emplois au cours de la mise en œuvre du projet et 100 emplois directs au cours de l'exploitation de l'infrastructure ;
 - création de 1258 emplois indirects et induits au cours de la mise en œuvre et de l'exploitation du projet ;
- ✓ Au niveau de la contribution à l'amélioration du cadre de vie sociale à travers des mesures d'accompagnement :
 - 264 ménages vulnérables ont été assistés
 - 832 personnes ont été indemnisées pendant la mise en œuvre du projet ;

V. Rentabilité économique du projet

Les conclusions de l'étude financière donnent pour une actualisation de 12%, un taux de rentabilité interne (TRI) de 14,83% pour l'Etat et de 19,37% pour la SEM.

Les études actualisées donnent une TRI actionnaire cible de 20%.

VI. Présentation Technique du projet

L'aéroport de Donsin est prévu pour s'exécuter en plusieurs phases selon l'évolution de la demande du trafic :

- ✓ Phase 1 : 2013-2026
- ✓ Phase 2 : 2026-2040
- ✓ Phase 3 : Planification à long terme

La phase 1 prévue pour s'achever en 2026 comportera les infrastructures nécessaires pour le déménagement de l'aéroport actuel au nouveau site avec une capacité de 1 million de passagers par an. Cette phase sera financée par l'Etat et le privé.

En phase 1, l'aéroport projeté disposera d'une piste d'atterrissage-décollage de 3500 mètres avec possibilité de prolongement à 4000 mètres. Celle-ci est orientée 05/23.

La phase 2 est une étape d'agrandissement, principalement de l'aérogare passagers et de l'aire de trafic attenante, pour répondre à la croissance du nombre de passagers jusqu'à 1,5 millions de passagers/an, de renouveler les équipements aéroportuaires, d'allonger la piste à 4000 mètres, de réaliser le prolongement de la bretelle jusqu'au seuil 05, d'agrandir l'aire de stationnement en ajoutant un poste gros porteur, d'ajouter un poste passerelle télescopique.

La planification à long terme couvre la période après 2040. Elle assure le développement à long terme de l'aéroport pour les 60 prochaines années en prenant en considération la croissance du trafic et des activités extra-aéronautiques. Elle prendra en compte la construction d'une deuxième piste d'atterrissage et la possibilité de construction de trois autres aérogares supplémentaires.

La piste est conçue pour les aéronefs de la classe E (avion de référence : Boeing B747, Airbus A340) et prévue pour être aménagée pour recevoir des aéronefs de classe F (Airbus A380). La conception de la piste a été faite sur la base des normes et recommandations de l'OACI.

L'aérogare « passagers » couvrira dans un premier temps une superficie de 22 000 m² pour une capacité de 720 passagers par heure. Une extension de l'aérogare peut être envisagée entre 2026 et 2040 pour faire face à la croissance du trafic qui lui permettra de traiter 855 passagers en heure de pointe.

Pour être opérationnel, l'aéroport sera dès la phase 1, doté des installations telles que :

- ✓ les terminaux de fret aérien ;
- ✓ les installations de fret express et de courrier ;
- ✓ les entrepôts privés ;
- ✓ les hangars de maintenance des appareils ;
- ✓ le terminal de l'aviation générale ;
- ✓ le terminal gouvernemental VIP (pavillon présidentiel) ;
- ✓ les installations de secours, de ravitaillement en carburant des aéronefs, de service de maintenance au sol et de location de véhicules,...

Des services publics amélioreront la fonctionnalité de l'aéroport :

- ✓ l'eau potable (prévision de l'alimentation à partir de Loumbila) ;

- ✓ l'énergie électrique (générateurs diesel en plus du réseau SONABEL) ;
- ✓ les télécommunications (fixes, mobiles) ;
- ✓ le réseau d'assainissement eaux pluviales et eaux usées (station d'épuration) ;
- ✓ le traitement des déchets solides.

Les installations commerciales et civiles comme les boutiques, les cantines, les cafés-restaurants, les logements de service et d'astreinte compléteront le dispositif des services qui animeront la vie de l'aéroport.

Un volet déplacement des populations est inclus dans le projet ainsi que des travaux de construction d'une base militaire.

Par ailleurs, l'aéroport de Ouagadougou-Donsin sera relié à la ville de Ouagadougou par une nouvelle route de 12,52 Kilomètres partant de la RN3 au niveau de Loumbila, ainsi qu'un autre accès par la RN22 au niveau de Nioniogo d'environ 11,82 kilomètres. La section de la nationale n°3 Ouagadougou-Kaya comprise entre le carrefour RN3-Boulevard des Tansoba à Ouagadougou et Loumbila (17,15 kilomètres) sera renforcée et élargie en fonction du niveau du trafic.

D'autres voies d'accès sont prévues pour relier l'aéroport au centre-ville. Il s'agit de :

- la route principale à 2 x 2 voies d'environ 25 kilomètres ;
- et la voie ferrée qui nécessitera une bretelle de 7 kilomètres de nouvelle voie et la réhabilitation de 37 kilomètres de voie existante.

Une prévision prudente de réalisation de ces autres voies d'accès situe leur réalisation dans le long terme.

VII. Impact Environnemental et social

La mise en œuvre du projet de construction du nouvel aéroport et de ses voies d'accès va occasionner une série d'impacts environnementaux et sociaux dont le déplacement de 962 ménages vivant dans l'emprise du territoire aéroportuaire et des voies d'accès, la perte de bâtiments, de terres agricoles, de biens culturels dont des sites sacrés, d'équipements collectifs (forages, puits à grand diamètre, etc.) et divers (greniers à céréales, abris, etc.) ainsi que le déboisement de la végétation dans les emprises des travaux.

Pour atténuer et/ou bonifier ces impacts, plusieurs mesures sont prévues. Il s'agit entre autres de :

- ✓ la réinstallation des personnes affectées sur de nouveaux sites viabilisés et reconstruits en matériaux définitifs ;
- ✓ la compensation des équipements et infrastructures perdus aux coûts de reconstruction ;
- ✓ la revégétalisation de la zone d'impact par la plantation d'arbres ;
- ✓ la responsabilisation des entreprises de travaux dans l'application des mesures de protection environnementale ;
- ✓ la consultation permanente des populations dans la gestion des mesures environnementales et sociales.
- ✓ le suivi de la qualité des eaux de surface et de l'air dans la zone du projet par un laboratoire de référence ;
- ✓ l'assistance aux personnes affectées ayant perdu des terres cultivables en vue de l'intensification et la diversification des productions animales et végétales ;
- ✓ la construction de pistes rurales ;

- ✓ l'acquisition de terres agricoles.

Il convient de préciser que la plupart de ces mesures ont déjà été mises en œuvre ou sont en cours de mise en œuvre.

VIII. Composantes, coût et plan de financement de la phase 1 du projet

VIII.1. Composantes

Les travaux de la phase 1 comprendront les principales composantes suivantes :

1. Préparation du projet, composé principalement des études et relocalisation des populations ;
2. Infrastructures linéaires, composées de :
 - a. Voies d'accès au site aéroportuaire ;
 - b. Chaussées aéronautiques-Assainissement-Hydrant ;
 - c. Voiries côté ville ;
 - d. Adduction d'eau potable à l'intérieur de la plateforme et sécurité incendie ;
 - e. Centrale électrique intérieure ;
 - f. Télécommunication (distribution téléphonique à l'intérieur de la plateforme ;
3. Bâtiments composés de :
 - a. Bâtiments techniques et équipements ;
 - b. Bâtiments administratifs ;
 - c. Logements d'astreinte ;
 - d. Pavillon présidentiel ;
 - e. Hangars et frets ;
 - f. Aérogare et restaurant ;
 - g. Logistique ;
4. Réseaux d'alimentation composés de :
 - a. Approvisionnement en eau potable ;
 - b. Approvisionnement en énergie électrique ;
 - c. Raccordement téléphonique.
5. Gestion du projet composés de :
 - a. Fonctionnement de la maîtrise d'Ouvrage ;
 - b. Pilotage du projet ;
 - c. Audit technique et financier du projet.
6. Base militaire.

VIII.2. Coût de la phase 1 du projet

Le coût des travaux actualisés, inhérents à la phase 1 hors base militaire est estimé à 409,47 milliards de Francs CFA HT-HD. Le coût de la base militaire est évalué à 48,9 milliards de Francs CFA.

VIII.3. Mobilisation et plan de financement de la phase 1 du projet

Le financement des travaux de l'aéroport sera assuré à la fois par le secteur public et le secteur privé (SEM). La SEM contribuera pour environ 145 milliards de Francs CFA et le secteur public à hauteur de 241 milliards.

Le plan de financement de la partie publique retenu à l'issue de deux réunions des bailleurs de fonds (octobre 2010 et juin 2012) et ajusté par la suite se présente comme suit :

N°	Partenaires	Montants (Milliards de F CFA)		(%)
		Initial	Révisé	
1	Agence Française de Développement (AFD)	12,8	0	0,00%
2	Banque Mondiale	42,5	36,8	8,99%
3	Banque Islamique de Développement (BID)	50	50	12,21%
4	Banque Arabe pour le Développement Economique en Afrique (BADEA)	5	5	1,22%
5	Fonds Koweïtien de Développement Economique Arabe (FKDEA)	10	10	2,44%
6	Fonds Saoudien de Développement (FSD)	14	14	3,42%
7	Fonds de l'OPEP pour le Développement International (OFID)	12	12	2,93%
8	Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)	37,479	41	10,01%
9	Banque d'Investissement et de Développement de la CEDEAO (BIDC)	5	5	1,22%
Sous total PTF		188,779	173,8	42%
10	BURKINA FASO (composantes civile et militaire)	43,9	110,97	27,10%
11	Société d'économie mixte (privé)	72,85	124,7	30,45%
Sous total Etat et privé		116,75	235,67	58%
TOTAL		305,529	409,47	100%

IX. Le prêt BOAD

Le montant du Prêt complémentaire de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) s'élève à 16 milliards de de Francs CFA, soit 96% du coût total hors taxes des nouveaux besoins enregistrés. Ce montant servira à financer partiellement le gap de financement des marchés des Lot 3.1 et Lot 3.2 (relatifs à la composante « infrastructures ») et le Lot A.2 (« équipements ») non encore lancé.

Caractéristiques du prêt BOAD

Montant	: 16 milliards de Francs CFA
Durée de remboursement	: 14 ans
Différé	: 4 ans à partir de la date du premier décaissement
Taux d'intérêt	: 5,90% l'an
Date limite d'entrée en vigueur	: 26 mai 2022
Durée d'exécution du projet	: 4 ans

X. Conclusion

Le projet de construction de l'aéroport de Donsin est conforme aux objectifs de développement poursuivis par le Gouvernement du Burkina Faso. Cet aéroport jouera un rôle clé dans la préparation de la ville de Ouagadougou et du pays tout entier aux défis futurs en termes de sécurité, de sûreté, de croissance démographique et de croissance du trafic aérien.

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



Seglaro Abel SOME

Chevalier de l'Ordre National