

BURKINA FASO

Unité-Progress-Justice

IV^E REPUBLIQUE

TROISIEME LEGISLATURE DE TRANSITION

Session permanente

ASSEMBLEE LEGISLATIVE DE TRANSITION

COMMISSION DES FINANCES ET DU BUDGET (COMFIB)

RAPPORT N°2023-027/ALT/COMFIB

Dossier N°056 : RELATIF AU PROJET DE LOI PORTANT RATIFICATION DE L'ORDONNANCE N°2022-009/PRES-TRANS DU 19 SEPTEMBRE 2022 PORTANT AUTORISATION DE RATIFICATION DE L'ACCORD DE PRET N°2021 080/PC BF 2022 06 00, CONCLU LE 06 AVRIL 2022 A OUAGADOUGOU ENTRE LE BURKINA FASO ET LA BANQUE OUEST AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT (BOAD), POUR LE FINANCEMENT COMPLEMENTAIRE DU PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AEROPORT INTERNATIONAL DE OUAGADOUGOU - DON SIN

Présenté au nom de la Commission des finances et du budget (COMFIB), par le député **Daouda DIALLO**, rapporteur.

Août 2023

L'an deux mil vingt-trois, le lundi 24 juillet de 09 heures 14 minutes à 11 heures 24 minutes et le mardi 1^{er} août de 13 heures 30 minutes à 14 heures 20 minutes, la Commission des finances et du budget (COMFIB), s'est réunie en séances de travail, sous la présidence du député Moussa NOMBO, Président de ladite Commission, à l'effet d'examiner le projet de loi portant ratification de l'ordonnance n°2022-009/PRES-TRANS du 19 septembre 2022 portant autorisation de ratification de l'accord de prêt n°2021 080/PC BF 2022 06 00, conclu le 06 avril 2022 à Ouagadougou entre le Burkina Faso et la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), pour le financement complémentaire du projet de construction de l'aéroport international de Ouagadougou – Donsin.

Au préalable, la Commission a tenu une séance d'appropriation sur le projet de loi, le lundi 17 juillet de 11 heures 40 minutes à 12 heures 25 minutes.

Le Gouvernement était représenté par Monsieur Anuuyirtole Roland SOMDA, Ministre des Transports, de la Mobilité urbaine et de la Sécurité routière. Il était assisté de ses collaborateurs et de représentants du Ministère de la Justice et des Droits humains, chargé des Relations avec les Institutions.

Les Commissions saisies pour avis étaient représentées ainsi qu'il suit :

- la Commission des affaires étrangères, de la défense et de la sécurité (CAEDS) par la députée Sabine OUEDRAOGO/COMPAORE ;
- la Commission du développement durable (CDD) par le député Aboubacar KABRE ;
- la Commission du genre, de la santé, de l'action sociale et humanitaire (CGSASH) par le député Youssouf OUEDRAOGO.

Les listes de présence sont jointes en annexe.

Le Président de la Commission, après avoir souhaité la bienvenue à la délégation gouvernementale, a proposé le plan de travail suivant qui a été adopté :

- audition du Gouvernement ;
- débat général ;
- examen du projet de loi article par article ;
- appréciation de la Commission.

I. AUDITION DU GOUVERNEMENT

Le Gouvernement a présenté l'exposé des motifs en neuf points :

- contexte ;
- justification économique du projet ;
- objectif de développement du projet ;
- résultats attendus ;
- rentabilité économique du projet ;
- présentation technique du projet ;
- impact environnemental et social ;
- composantes, coût et plan de financement de la phase 1 du projet ;
- prêt BOAD.

1. Contexte

Le Burkina Faso fait frontière avec six pays, dont quatre ont une façade maritime. L'Etude 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 en 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 avoir 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.

2. 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 pour les deux parties impliquées (secteurs public et privé).

3. 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 richesses ;
- contribuer à la création d'emplois et au renforcement de capacités ;

- 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'Oubritenga 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.

4. 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 richesses :
 - 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'emplois et au renforcement de capacités :
 - 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.

5. 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%.

6. Présentation Technique du projet

Le projet de construction de 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 comportait 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 une 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, 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 phase 3, relative à 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. Il s'agit de :

- ✓ 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 ;
- la voie ferrée qui nécessitera une bretelle de 7 kilomètres de nouvelle voie et la réhabilitation de 37 kilomètres de la voie existante.

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

7. 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 végétalisation 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.

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

a. 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.

b. 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.

c. 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 de francs CFA.

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%

9. Le prêt BOAD

Le montant du Prêt complémentaire de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) s'élève à 16 milliards 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

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.

II. DEBAT GENERAL

Au terme de l'exposé du Gouvernement, les commissaires ont exprimé des préoccupations à travers des questions auxquelles des éléments de réponse leur ont été apportés.

Question n°1 : Quel est le sort réservé à l'actuel aéroport après la construction de celui de Donsin ?

Réponse : L'étude de faisabilité économique, financière et sociale du projet, réalisée avec le financement de la Banque Mondiale, avait proposé le remembrement du site actuel afin de l'intégrer dans le tissu économique urbain. Compte tenu du coût moyen actuel des parcelles dans la zone ZACA, en moyenne de 300.000 FCFA le mètre carré, la mise en œuvre d'un projet urbanistique sur le site actuel de l'aéroport de Ouagadougou d'une superficie de 426 hectares dégagerait des ressources financières importantes qui pourraient largement combler le GAP de financement de l'aéroport de Donsin.

Question n°2 : Les objectifs assignés au projet seront-ils atteints au regard du temps mis dans sa réalisation ?

Réponse : Les objectifs assignés au projet restent d'actualité. Toutefois, des ajustements sont nécessaires dans la mise en œuvre des ouvrages non encore réalisés et de ceux en cours de réalisation pour les conformer aux besoins du moment et aux normes en vigueur.

Question n°3 : Pouvez-vous nous donner des éclaircissements sur la démarche de calcul sur la rentabilité ?

Réponse : Le calcul de la rentabilité fait appel à plusieurs paramètres notamment, le niveau de trafic, le risque pays, l'envergure du projet, sa sphère d'influence etc. Tous ces aspects ont fait l'objet de modélisation financière et le taux issu de cette modélisation financière a été jugé satisfaisant au regard de la nature du projet. Toutefois la rentabilité d'un aéroport dépend essentiellement de la capacité des promoteurs (Etat et partenaires intéressés) à développer des services extra-aéronautiques (services hôteliers, centres commerciaux, parcs d'exposition, etc.).

Question n°4 : Pouvez-vous nous donner des éclaircissements sur la Société d'économie mixte (SEM) ?

Réponse : Dans le cadre de la réalisation de l'aéroport de Donsin, le Burkina Faso a adopté un plan de financement initial à travers lequel, l'essentiel des infrastructures techniques de l'aéroport est réalisé par le Gouvernement avec l'appui de ses partenaires techniques et financiers à hauteur de 400 milliards, tandis que les infrastructures marchandes le sont en partenariat public privé (PPP), avec un apport du privé de l'ordre de 100 milliards. Une Société d'Economie Mixte devrait être mise en place pour l'exploitation de l'aéroport à la fin de sa construction, avec les parts suivantes : 60% pour l'investisseur international AERIO ; 25% pour le privé national ; 10% pour l'Etat et 5% pour l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique (ASECNA). Une convention de concession devrait régir le partenariat public-privé dans le cadre de la SEM.

Question n°5 : Quelles sont les difficultés ayant retardées la mise en œuvre du projet ?

Réponse : Les difficultés sont de plusieurs ordres : l'instabilité dans l'ancrage institutionnel du projet (Ministère en charge des Infrastructures, des Transports et de l'Urbanisme, Primature à la suite de la scission de ce ministère, et récemment le Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière), les insuffisances dans le modèle financier retenu pour le financement du projet, l'insuffisance de ressources financières au titre de la contrepartie nationale, la forte opposition des partenaires sociaux à la stratégie de financement. Néanmoins, les réformes amorcées dans le département du transport concourent à mettre les ressources humaines qualifiées pour permettre l'atteinte des objectifs en fin 2025.

Question n°6 : Les affirmations faites en guise de conclusion sont-elles d'actualité ?

Réponse : Dans la conclusion, il a été indiqué que 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. Ces affirmations sont toujours d'actualité en raison de la position géographique de notre pays. Les efforts de tous les acteurs sont conjugués vers la mise en œuvre de cette infrastructure stratégique pour le pays, qui permettra le développement d'une zone de croissance socio-économique et d'un hub aéroportuaire au cœur de l'Afrique de l'Ouest.

Question n°7 : Pourquoi attendre 2040 pour faire le prolongement de la piste au lieu de le faire maintenant ?

Réponse : Le prolongement de la piste répond à un besoin. Le niveau de trafic actuel et la catégorie des aéronefs reçus ne nécessitent pas un prolongement de la piste à cette phase de mise en œuvre du projet, qui du reste entrainera des surcoûts et des charges d'entretien. En tout état de cause, les réservations nécessaires ont été faites pour permettre le prolongement de la piste lorsque le besoin se fera sentir.

Question n°8 : Quel est le taux de réalisation actuel du projet ?

Réponse : Le taux de réalisation actuel du projet est d'environ 65%. Il convient de préciser que ce taux couvre uniquement les lots sous maîtrise d'ouvrage publique ; les lots sous maîtrise d'ouvrage privée n'ayant pas encore connus de démarrage sur la plateforme.

Question n°9 : Quelle est la date exacte de mise en exploitation de l'ouvrage ?

Réponse : Il serait risqué de donner une date exacte de mise en service de l'aéroport de Donsin, mais tous les efforts sont conjugués pour une mise en service à l'horizon fin 2025.

Question n°10 : Les études d'impacts environnementales et sociales ont-elles été actualisées ?

Réponse : Le plan de gestion environnemental et social issu de cette étude a été mis en œuvre à un taux de 98%. Il reste quelques actions résiduelles et le projet bénéficie de l'appui de l'Agence nationale des évaluations environnementales (ANEVE) à travers une convention.

Question n°11 : Comment s'articule le prêt BOAD de 16 milliards de francs CFA d'avec les 41 autres milliards de francs CFA provenant du même bailleur figurant dans le tableau de financement ?

Réponse : La contribution totale de la BOAD au financement du nouvel aéroport de Donsin s'élève à 41 milliards de francs CFA comme indiqué dans le tableau de financement. La mobilisation de ce montant a été faite en deux phases :

- une première phase d'un montant de 25 milliards mobilisé en 2012. Ce montant a servi au financement des travaux de voiries (Lot 3.1), d'adduction d'eau potable et sécurité incendie (lot 3.2) et des bâtiments de la zone technique (Lot A1) ;
- la seconde phase objet du présent projet de loi de ratification d'un montant de 16 milliards de francs CFA servira à financer une partie du GAP de financement des marchés des lots 3.1 et 3.2 relatifs à la composante « infrastructures » et le lot A.2 relatif à la composante « équipements aéronautiques ».

Question n°12 : Des dispositions ont-elles été prises pour éviter les problèmes de sécurité et de sûreté des activités aéronautiques avec toutes les conséquences qu'un incident pourrait entraîner sur la population environnante sur le nouveau site ?

Réponse : Il convient de préciser qu'un mur de clôture du site aéroportuaire d'une longueur de 28 km a été érigé selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Une distance de 100 m sépare le mur de la zone de servitude aéroportuaire. Les personnes affectées par le projet ont été déplacées puis relogées dans des zones sécurisées et éloignées du périmètre aéroportuaire.

Question n°13 : Où en est-on avec la plainte des travailleurs par rapport à la gestion de la concession de l'aéroport ?

Réponse : La réalisation de l'aéroport d'un coût global revu en 2019 de 436,831 milliards de F CFA a surtout été négativement impactée par le schéma de financement retenu, qui repose sur des prêts sur le budget de l'Etat et une partie en concession de service public, tout en mettant en place un

groupe de travail pour revisiter cette convention qui ne garantit pas les intérêts du Burkina Faso, notamment les dispositions contractuelles relatives au devenir des institutions régaliennes de l'aéronautique (ANAC et l'ANAM). Le gouvernement dispose à ce jour d'une alternative crédible pour la réalisation de l'aéroport dans le strict respect de l'intérêt supérieur du peuple burkinabè et pour permettre la mise en service de l'aéroport de Donsin en fin 2025.

Question n°14 : Pourquoi concéder un secteur aussi stratégique à des partenaires étrangers ?

Réponse : La question est pertinente et des solutions alternatives sont sur la table du Gouvernement.

Question n°15 : Qu'est-ce qui justifie la révision à la baisse de la contribution du Burkina Faso ?

Réponse : La révision à la baisse de la contribution du Burkina Faso est due au manque de visibilité dans le financement de certains lots (raccordements en eau, électricité, fibre optique, le pavillon présidentiel et salon ministériel) par les bailleurs de fonds initialement pressentis, notamment l'Agence Française de Développement (AFD) et le Fonds Saoudien de Développement (FSD). Au regard du chronogramme de mise en œuvre du projet, ces lots initialement sous maîtrise d'ouvrage publique ont été transférés au partenaire privé pour prise en charge.

Question n°16 : Le Burkina Faso a-t-il été associé à la réalisation de l'étude de faisabilité du projet réalisé par la Banque Mondiale ?

Réponse : Le Burkina Faso a bel et bien été associé à l'étude de faisabilité du projet réalisé sur financement de la Banque Mondiale, à travers non seulement des propositions pertinentes à l'amélioration de la qualité du projet mais aussi à son approbation.

Question n°17 : Quel traitement sera réservé aux sites sacrés se situant dans l'espace couvert par le projet de construction de l'aéroport de Donsin ?

Réponse : Le volet sauvegarde du patrimoine culturel a été pris en compte dans la mise en œuvre du projet. Une convention entre la Maitrise d'ouvrage de l'aéroport de Donsin (MOAD) et le Département Histoire et Archéologie de l'Université de Koudougou a permis de traiter ce volet conformément aux normes établies et de sécuriser les vestiges découverts à l'occasion.

Question n°18 : Le Gouvernement a relevé le respect de la qualité des travaux de construction de l'aéroport de Donsin. Qu'est-ce qui explique alors la chute de la dalle ayant causé des pertes en vies humaines le 30 décembre 2022 ?

Réponse : Au regard des différents rapports d'expertises, l'accident intervenu le 30 décembre 2022 sur le chantier de l'aéroport est lié à des insuffisances au niveau du système d'étagage mis en œuvre et non à la qualité des matériaux utilisés. Toutes les infrastructures aéroportuaires sont couvertes par la garantie décennale et obéissent à un protocole contraignant de réalisation.

III. EXAMEN DU PROJET DE LOI ARTICLE PAR ARTICLE

A l'issue du débat général, les commissaires ont procédé à l'examen du projet de loi article par article et y ont apporté des amendements intégrés au texte issu de la Commission.

IV. APPRECIATION DE LA COMMISSION

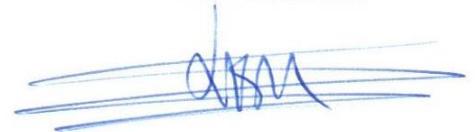
Au terme de l'examen du projet de loi, la COMFIB est convaincue que la ratification de l'ordonnance objet du présent projet de loi contribuera à :

- la création de richesses à travers la valeur ajoutée indirecte et induite générée dans l'économie burkinabè ainsi que les recettes fiscales indirectes et induites générées ;
- la création d'emplois et au renforcement de capacités ;
- l'amélioration du cadre de vie sociale à travers des mesures d'accompagnement.

Par conséquent, elle recommande à la plénière l'adoption du projet de loi.

Ouagadougou, le 1^{er} août 2023

Le Président



Moussa NOMBO

Le Rapporteur



Daouda DIALLO

ANNEXE : LISTES DE PRESENCE

SEANCE D'APPROPRIATION DU DOSSIER DU LUNDI 17 JUILLET 2023

Liste des députés présents

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	NOMBO Moussa	Président
2.	SANOGO Drissa	Vice-président
3.	YARO Mamadou	Rapporteur général
4.	KONSEIBO/TIENDREBEOGO Félicienne Marie Pélagie	1 ^{re} Secrétaire
5.	LY Hama	2 ^e Secrétaire
6.	DIALLO Daouda	Membre
7.	NASSOURI Daaga	Membre
8.	SAVADOGO Yacouba	Membre
9.	NIKIEMA Wendyellé Ambroise	Membre
10.	TRAORE/ILBOUDO Anne-Marie Joseph	Membre
11.	TAPSOBA Issaka	Membre
12.	FOFANA Haoua	Membre
13.	OUEDRAOGO Mahamadi	Membre
14.	ZOUNGRANA Nemata Brigitte	Membre
15.	TRAORE Séphorah Anita Soumaï	Membre
16.	KONE Diakalia	Membre

SEANCE D'AUDITION DU GOUVERNEMENT DU LUNDI 24 JUILLET 2023

Liste des députés présents

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	NOMBO Moussa	Président
2.	SANOOGO Drissa	Vice-président
3.	YARO Mamadou	Rapporteur général
4.	KONSEIBO/TIENDREBEOGO Félicienne Marie Pélagie	1 ^{re} Secrétaire
5.	LY Hama	2 ^e Secrétaire
6.	NASSOURI Daaga	Membre
7.	SAVADOGO Yacouba	Membre
8.	NIKIEMA Wendyellé Ambroise	Membre
9.	TRAORE/ILBOUDO Anne-Marie Joseph	Membre
10.	ZOUNGRANA Nemata Brigitte	Membre
11.	DIALLO Daouda	Membre
12.	TAPSOBA Issaka	Membre
13.	FOFANA Haoua	Membre
14.	OUEDRAOGO Mahamadi	Membre
Députés des Commissions générales saisies pour avis		
1.	KABRE Aboubacar	CDD
2.	OUEDRAOGO/COMPAORE Sabine	CAEDS

Liste des députés absents

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	KONE Diakalia	Membre
2.	TRAORE Séphorah Anita Soumaï	Membre

LISTE DES MEMBRES DE LA DELEGATION GOUVERNEMENTALE

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	SIEBA Zakaria Serge Landolo	DG MOAD
2.	OUATTARA Mamadou	CT/MTMUSR
3.	CISSE Mamadou	Directeur de Cabinet
4.	TOE Jean Victorien	CT/MTMUSR
5.	OUEDRAOGO Passadamba	MOAD/DT
6.	OUATTARA Joanny	SPM/MOAD
7.	DRABO Aboudou	DAF/MOAD
8.	DAKISSAGA W. Roland	PRJ/MOAD
09.	TIEGNA Mahamadi	PRC/MOAD
10.	KABORE Dramane	DCRP/MRMUSR
11.	SIRI Youssouf	DGOOP/MEFP
12.	ZABRE Frédéric	DGTCP/MEFP
12.	ZOUNGRANA Patrice	Ministère de la Justice
13	GAMPENE Makany Stan	Ministère de la Justice

SEANCE D'ADOPTION DE RAPPORT DU MARDI 1^{er} AOUT 2023

Liste des députés présents

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	NOMBO Moussa	Président
2.	YARO Mamadou	Rapporteur général
3.	LY Hama	2 ^e Secrétaire
4	NASSOURI Daaga	Membre
5.	NIKIEMA Wendyellé Ambroise	Membre
6.	TRAORE/ILBOUDO Anne-Marie Joseph	Membre
7.	OUEDRAOGO Mahamadi	Membre
8.	ZOUNGRANA Nemata Brigitte	Membre
9.	FOFANA Haoua	Membre
Députés des Commissions générales saisies pour avis		
1.	KABRE Aboubacar	CDD
2.	OUEDRAOGO Souleymane	CGSASH
3.	GANSONRE Marc Bertin	CAEDS

Liste des députés absents

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	SANOOGO Drissa	Vice-président
2.	KONSEIBO/TIENDREBEOGO Félicienne Marie Pélagie	1 ^{re} Secrétaire
3.	KONE Diakalia	Membre
4.	SAVADOGO Yacouba	Membre
5.	TRAORE Séphorah Anita Soumaï	Membre
6.	DIALLO Daouda	Membre
7.	TAPSOBA Issaka	Membre

LISTE DES MEMBRES DE LA DELEGATION GOUVERNEMENTALE

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	SOMDA A. Roland	Ministre
2.	SIEBA Zakaria Serge Landolo	DG MOAD
3.	OUATTARA Mamadou	CT/MTMUSR
4.	CISSE Mamadou	Directeur de Cabinet
5.	TOE Jean Victorien	CT/MTMUSR
6.	OUEDRAOGO Passadamba	MOAD/DT
7.	DAKISSAGA W. Roland	PRJ/MOAD
8.	TIEGNA Mahamadi	PRC/MOAD
9.	ZOUNGRANA Patrice	Ministère de la Justice
10.	GAMPENE Makany Stan	Ministère de la Justice
11.	TIENDREBEOGO Viviane	DCRP/MTMUSR

LISTE DU PERSONNEL ADMINISTRATIF

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	BALBONE Idrissa	Conseiller parlementaire
2.	YARO Evertin	Conseiller parlementaire
3.	TRAORE/LOLO Mata	Administrateur parlementaire
4.	TINDANO/ZOUNDI Louise	Administrateur parlementaire
5.	KERE/NIKIEMA Bibata	Administrateur parlementaire
6.	NASSA Etienne	Administrateur parlementaire
7.	YAMEOGO Gustave Marie K.	Administrateur parlementaire
8.	KONE/TARPIDIGA Diane Sylvie	Administrateur parlementaire
9.	DIRA Yacouba	Administrateur parlementaire
PERSONNEL RELEVANT DU CABINET DU PALT		
1.	VEBAMBA Sylvain	Conseiller spécial du PALT