

**ASSEMBLEE LEGISLATIVE DE TRANSITION**

**COMMISSION DES FINANCES  
ET DU BUDGET (COMFIB)**

**RAPPORT N°2024-006/ALT/COMFIB**

**DOSSIER N°079 :**      **RELATIF AU PROJET DE LOI PORTANT  
AUTORISATION DE RATIFICATION DE  
L'ACCORD DE PRET SIGNE LE 20 OCTOBRE  
2023 ENTRE LE BURKINA FASO ET  
L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE  
DEVELOPPEMENT POUR LE FINANCEMENT  
DU PROJET DE MOBILITE ET DE  
DEVELOPPEMENT URBAIN DES VILLES  
SECONDAIRES (PMDUVS)**

Présenté au nom de la Commission des finances et du budget (COMFIB), par la  
députée **Anne Marie Joseph TRAORE/ILBOUDO**, rapporteur.

L'an deux mil vingt-quatre, le mardi 02 avril de 11 heures 05 minutes à 13 heures 50 minutes, le lundi 08 avril de 08 heures 27 minutes à 12 heures 17 minutes et le vendredi 19 juillet 2024 de 09 heures 06 minutes à 11 heures 52 minutes, la Commission des finances et du budget (COMFIB) s'est réunie en séances de travail, sous la présidence des députés Moussa NOMBO et Drissa SANOGO, respectivement Président et Vice-président de ladite Commission, à l'effet d'examiner le projet de loi portant autorisation de ratification de l'Accord de prêt signé le 20 octobre 2023 entre le Burkina Faso et l'Association internationale de développement pour le financement du Projet de mobilité et de développement urbain des villes secondaires (PMDUVS).

Auparavant, la COMFIB a tenu une séance d'appropriation sur ledit projet de loi le lundi 28 mars 2024, de 09 heures 17 minutes à 11 heures 59 minutes.

Le Gouvernement était représenté aux séances d'audition et d'adoption du rapport par Monsieur Anûuyirtole 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 du développement durable (CDD), par le député Aboubacar KABRE ;
- la Commission des affaires étrangères, de la défense et de la sécurité (CAEDS), par la députée Sabine OUEDRAOGO/COMPAORE.

Les listes de présence sont jointes en annexe.

Après avoir souhaité la bienvenue à la délégation gouvernementale, le Président de la Commission 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 structuré en quatre points :

- Introduction,
- objectif, zones d'intervention et bénéficiaires du projet,
- description technique du projet,
- coût du projet et caractéristiques du financement.

### **I.1. Introduction**

L'enjeu de la mobilité urbaine est de plus en plus présent dans le quotidien des populations urbaines du Burkina Faso. En effet, le développement et l'expansion rapide des villes au Burkina Faso se traduisent par un afflux massif des populations engendrant un accroissement des besoins de déplacement des personnes et des biens. Cette situation s'est accompagnée d'une augmentation du taux de motorisation avec son corollaire de congestions routières, de longs temps de déplacement, de pollutions diverses et d'accidents de circulation. En effet, dans un contexte d'étalement urbain généralisé, la mobilité dans les villes se caractérise par une forte croissance du parc de véhicules individuels. En 2020, la part du parc des moyens individuels motorisés représentait 95% du parc total de véhicules motorisés, selon l'annuaire statistique 2020 du secteur des transports. Cette situation s'explique en partie par les nombreux défis qui entravent le système des déplacements urbains dans les villes du Burkina Faso. D'autre part, elle s'explique par le faible développement du transport public urbain, l'insuffisance de la professionnalisation des acteurs du transport urbain, l'insuffisance du réseau d'infrastructures du transport urbain (voirie et aires de stationnement faiblement aménagées). Cette situation ne concourt pas à une mobilité urbaine plus sûre et efficace permettant de limiter les accidents de la route et l'empreinte carbone du transport urbain.

Par ailleurs, les villes du Burkina Faso sont dans une dynamique d'urbanisation accélérée. Cette situation empiète sur la capacité des collectivités à faire face aux nombreux défis de développement urbain, notamment la fourniture de services sociaux de base de qualité.

Cet état des lieux s'est dégradé de façon notoire avec les déplacements forcés des populations suite à la crise sécuritaire que traverse le pays. A cette donne s'ajoutent les effets pervers des changements climatiques se manifestant par les dégâts des inondations.

C'est fort de ces constats et conformément aux orientations de la Stratégie nationale de la mobilité urbaine que le Burkina Faso avec l'appui de la Banque mondiale envisage la mise en œuvre du Projet de mobilité et de développement urbain des villes secondaires (PMDUVS), dont l'objectif de développement est d'améliorer la mobilité urbaine, l'accès aux services de base et aux opportunités économiques et de renforcer les capacités institutionnelles de gestion urbaine dans des villes secondaires sélectionnées au Burkina Faso.

## **I.2. Objectif, zones d'intervention et bénéficiaires du projet**

### **I.2.1. Objectif global**

L'objectif de développement du projet est d'améliorer la mobilité urbaine, l'accès aux services de base et aux opportunités économiques et de renforcer les capacités institutionnelles de gestion urbaine dans des villes secondaires sélectionnées au Burkina Faso.

### **I.2.2. Zones d'intervention du projet et bénéficiaires**

Les villes d'intervention du projet ont été choisies sur la base d'une analyse multicritère en fonction :

- de la population totale ;
- de la dynamique du transport urbain ;
- du pourcentage de Personnes déplacées internes (PDI) sur la population totale ;
- de la complémentarité spatiale et thématique avec les autres projets financés par la Banque mondiale et les autres partenaires techniques et financiers ;
- de l'accessibilité des villes en fonction du contexte sécuritaire actuel.

Sur la base de cette analyse, le projet couvre donc les villes de Bobo- Dioulasso, Kaya et Ouahigouya.

Les principaux bénéficiaires seront les habitants des villes de Bobo-Dioulasso, Kaya et Ouahigouya. L'approche centrée sur la population appliquée dans la conception du projet, en mettant l'accent sur les personnes déplacées internes et les plus vulnérables, garantira que la population combinée des trois villes, estimée à un million quatre-cent-trente mille personnes, bénéficiera du projet. Huit cent dix-neuf mille bénéficiaires directs (représentant 52% de la population totale des trois villes), dont deux cent mille personnes déplacées (52% du nombre total de personnes déplacées dans les trois villes), auront accès à des services de

base améliorés. Trois cent mille personnes bénéficieront également d'un meilleur accès aux opportunités économiques.

Vingt mille personnes, dont douze-mille PDI, bénéficieront d'une formation professionnelle et de la fourniture de kits d'entreprise grâce au soutien apporté aux groupes de femmes et aux associations socioprofessionnelles. 11 000 emplois journaliers seront créés tout au long de la mise en œuvre du projet, dont 50% pour les personnes déplacées. La présence de l'État sera renforcée grâce à l'amélioration de la capacité des villes à répondre aux besoins de la population. La Société de transport en commun (SOTRACO) et les ministères sectoriels sont également des principaux bénéficiaires.

### **I.3. Description technique du projet**

#### **I.3.1. Composantes du projet**

Le Projet de mobilité et de développement urbain des villes secondaires (PMDUVS) s'exécutera à travers cinq (5) composantes qui sont :

##### Composante 1 : Services et infrastructures de mobilité urbaine

Cette composante permettra l'amélioration de la mobilité urbaine dans les trois villes en finançant la réhabilitation et la modernisation des routes urbaines et l'amélioration de la sécurité routière. À Bobo-Dioulasso, la composante fournira également un ensemble complet de mesures visant à améliorer les services de transport urbain inclusifs afin qu'ils répondent aux normes de résilience climatique et qu'ils prennent en compte les différents obstacles à la mobilité des femmes et des personnes handicapées. La composante réduira la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre générées par le transport urbain en promouvant un transfert modal des moyens de transport individuels motorisés (voitures, deux-roues) vers des moyens de transport non motorisés et/ou collectifs plus sûrs. Il constituera également une activité pilote pour les véhicules électriques à trois roues afin de résoudre le problème de la connectivité du dernier kilomètre.

##### Sous-composante 1.1 : Services de mobilité urbaine

Cette sous-composante vise à : (i) professionnaliser et organiser les opérateurs de transport urbain à Bobo-Dioulasso, (ii) assister techniquement la SOTRACO et soutenir l'acquisition de bus par le biais d'un Partenariat public privé (PPP) à Bobo-Dioulasso, (iii) conduire des activités pilotes pour les véhicules à trois roues électriques à Bobo-Dioulasso et (iv) mettre en œuvre le plan d'actions genre dans le secteur des transports à Bobo-Dioulasso.

### Sous-composante 1.2 : Infrastructures de mobilité urbaine

Cette sous-composante vise à : (i) réhabiliter des routes urbaines et (ii) construire et réhabiliter des infrastructures et parkings pour l'intermodalité et la logistique du fret urbain.

### Sous-composante 1.3 : Sécurité routière

Cette sous-composante financera les activités qui visent à : (i) digitaliser le système de collecte de données et de l'assistance technique pour les études et (ii) réaliser des inspections/audits de sécurité routière et mettre en œuvre les recommandations, y compris en matière de sensibilisation.

### Composante 2 : Infrastructures urbaines et services de base

Cette composante se concentrera sur l'amélioration des conditions de vie de la population par la fourniture d'infrastructures urbaines sûres, résilientes, vertes, inclusives et de services socio-économiques en utilisant une approche spatiale et centrée sur la population qui prend également en compte la vulnérabilité aux chocs climatiques (par exemple, les inondations et les températures extrêmes). Les quartiers situés le long des routes réhabilitées dans la composante 1 recevront des investissements complémentaires (espaces publics et verts, investissements économiques, écoles, forages, etc.).

### Sous-composante 2.1 : Infrastructures urbaines pour de meilleures conditions de vie

Cette sous-composante vise à : (i) construire et entretenir des systèmes de drainage des eaux pluviales, (ii) réhabiliter et améliorer des espaces verts et publics, (iii) construire et équiper des salles de classe supplémentaires et (iii) construire et équiper le bâtiment municipal de Kaya.

### Sous-composante 2.2 : Infrastructures urbaines et renforcement des capacités pour les opportunités économiques

Cette sous-composante vise à : (i) construire/réhabiliter des infrastructures économiques et (ii) soutenir des groupes de femmes et associations socioprofessionnelles.

### Sous-composante 2.3 : Prévention, suivi et atténuation de l'exploitation et des abus sexuels (EAS) et de la violence basée sur le genre (VBG)

Cette sous-composante vise à réduire les risques potentiels d'EAS et de VBG dans chaque site de projet et à atténuer les risques connexes. Elle va permettre de prévenir les VBG, notamment l'évaluation des besoins et des services disponibles

dans les zones d'intervention du projet, des campagnes de formation et de sensibilisation de la communauté et la fourniture de services de soutien.

### Composante 3 : Renforcement institutionnel

Cette composante mettra à jour et améliorera les cadres existants de planification de la mobilité urbaine et du développement urbain afin de garantir l'utilisation durable et résiliente au changement climatique des terres urbaines le long des corridors sélectionnés, ainsi que le renforcement institutionnel et le renforcement des capacités pour le développement urbain des villes sélectionnées. Les plans seront informés de l'évolution des schémas climatiques et des risques liés au changement climatique et contiendront des mesures spécifiques pour y faire face, y compris l'amélioration des systèmes de drainage pour réduire le risque d'inondations et des solutions basées sur la nature pour réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain et les températures extrêmes.

#### Sous-composante 3.1 : Gestion urbaine

Cette sous-composante permettra de : (i) élaborer les documents de planification de la mobilité urbaine et (ii) mettre à jour les documents de planification urbaine.

#### Sous-composante 3.2 : Renforcement institutionnel, engagement citoyen et renforcement des capacités

Cette sous-composante vise à : (i) développer un Système de gestion des actifs du transport (SGAT), (ii) mettre en place et opérationnaliser l'Agence municipale des grands travaux (AMGT) à Bobo-Dioulasso, (iii) mettre en place et opérationnaliser l'Autorité organisatrice du transport urbain (AOTU) à Bobo-Dioulasso, (iv) développer un programme de Master en transport et mobilité urbaine et (v) renforcer les capacités (formation et acquisition) des trois communes et des structures des ministères concernés.

### Composante 4 : Gestion de la mise en œuvre, suivi et évaluation du projet

Le projet financera les coûts associés (i) au personnel de l'Unité de gestion du projet (UGP), à l'équipement de bureau et aux technologies de l'information et de la communication (TIC), (ii) aux services de conseil pour l'appui fiduciaire du projet et le suivi environnemental et social, y compris le financement des indemnités de réinstallation et les mécanismes de recours, (iii) à la mise à jour des plans de gestion de la sécurité et à leur mise en œuvre, (iv) aux coûts associés au personnel, à l'équipement et aux TIC supplémentaires et (v) à l'assistance technique pour l'assistance à la gestion du projet en matière de passation de marchés, de sauvegardes environnementales et sociales et d'aspects techniques.

Cette composante financera les coûts associés aux services de conseil pour la collecte de données, le suivi et l'établissement de rapports sur les indicateurs de performance du projet, les réunions du comité de pilotage et les réunions techniques. Elle comprendra également une évaluation de l'impact afin d'évaluer le taux de satisfaction exprimé par les bénéficiaires pour les investissements du projet. Aussi, elle appuiera la Direction générale des études et des statistiques sectorielles (DGESS), notamment en matière de renforcement des capacités et dans le suivi externe des activités du projet.

#### Composante 5 : Composante d'intervention d'urgence

A la suite d'une crise ou d'une situation d'urgence admissible, il est prévu un mécanisme pour réaffecter les fonds du projet afin de soutenir les activités d'intervention d'urgence et de reconstruction. Cette composante puiserait dans les ressources non engagées au titre du projet dans d'autres composantes du projet pour couvrir les interventions d'urgence. Sur la base d'un manuel CERC, la mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence sera préparée et répondra à une condition de décaissement pour cette composante.

#### **I.3.2. Résultats attendus**

Les principaux résultats attendus sont :

- 01 cadre réglementaire pour les fournisseurs de transports publics est disponible ;
- 03 instruments de planification et/ou de gestion urbaine intégrant la gestion des risques et la résilience au changement climatique sont mis à jour, développés et approuvés ;
- 65 000 personnes bénéficient quotidiennement de l'amélioration de la mobilité urbaine sur les lignes de transport public sélectionnées ;
- 250 000 personnes bénéficient de l'amélioration des routes résilientes au climat .
- 819 000 personnes ont un meilleur accès aux services de base ;
- 300 000 personnes ont un meilleur accès aux infrastructures économiques construites par le projet ;
- 03 communes disposant d'un budget et d'un comité de gestion dédiés à l'entretien des infrastructures de transport urbain ;
- 90 kilomètres de canaux d'évacuation des eaux pluviales sont construits dans les zones inondables des villes urbaines bénéficiaires ;
- 300 agents de l'Administration publique et des collectivités territoriales sont formés aux niveaux central et local.



## **I.4. Coût du projet et caractéristiques de financement**

### **I.4.1. Coût du projet**

Le projet est financé par la Banque mondiale pour un montant global de cent quatre-vingt-et-un millions trois-cent mille (181 300 000) euros, soit cent dix-huit milliards neuf cent vingt-cinq millions quatre mille cent (118 925 004 100) FCFA sous forme de crédit.

### **I.4.2. Caractéristiques de financement**

Les conditions de financement sont les suivantes :

Montant	181 300 000 euros soit 118 925 004 100 FCFA
Date de signature	20 octobre 2023
Maturité	50 ans
Différé	10 ans
Commission d'engagement	1/2 de 1 % par an sur le solde de financement non retiré
Durée de remboursement	40 ans
Date limite d'entrée en vigueur	120 jours à compter de la signature de l'Accord
Date limite de décaissement	29 septembre 2028

## **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 :** Le 14 juin 2022, l'Assemblée législative de transition a adopté la loi n°012-2022/ALT portant ratification de l'ordonnance n°2021-022/PRES du 31 décembre 2021 portant autorisation de ratification de l'accord de financement, signé le 12 juillet 2021, entre le Burkina Faso et la banque BNP PARIBAS SA/NV, pour la réalisation du projet de mobilité urbaine du Grand-Ouaga (PMUGO). A ce jour, quel bilan (financier et physique) le Gouvernement peut-il faire de la mise en œuvre du projet ?

**Réponse :** Suite aux évènements socio-politiques de septembre 2022 au Burkina Faso, les partenaires financiers (le Fond suédois) portant le projet se sont rétractés occasionnant ainsi des difficultés de démarrage des activités du PMUGO. A ce jour, seule l'avance de démarrage du projet pourra être utilisée. Le processus est en cours au niveau du Ministère en charge de l'Administration territoriale (MATD), tutelle technique du projet.

**Question 2 :** A la lecture de l'exposé des motifs, l'on s'aperçoit que le projet touche plusieurs secteurs relevant de plusieurs départements ministériels notamment les ministères en charge des Transports, de l'Economie, des Infrastructures, de l'Education, de l'Administration territoriale, de l'Environnement, de l'Eau et de l'Assainissement, etc. Le Gouvernement peut-il rassurer la Représentation nationale que l'ancrage institutionnel du projet est en adéquation avec les ambitions qu'il porte ? Comment le Gouvernement compte-t-il impliquer les autres départements ministériels dans la gestion du projet ?

**Réponse :** Dans le processus de formulation du projet, allant de la phase d'identification à celle des négociations, en passant par toutes

les autres étapes, le département en charge de la mobilité urbaine, porteur du présent projet a mis en place une démarche participative et inclusive. En effet, tous les départements ministériels concernés et les communes bénéficiaires ont été fortement impliqués. Des points focaux ont été désignés par chacune des structures (les ministères en charge des transports et de la mobilité urbaine, des infrastructures, de l'urbanisme, de l'éducation, de l'action humanitaire, de l'économie et des finances, des trois communes bénéficiaires, etc.) pour prendre part aux travaux.

Ces représentants des structures concernées ont suivi de bout en bout toutes les étapes de la préparation du projet et ont pris part à toutes les séances de travail. Cela a permis d'aboutir à une formulation collégiale des activités et un arrangement institutionnel inclusif et consensuel avec l'ensemble des départements ministériels concernés et les collectivités.

En effet, de juin 2022 (mission d'identification du projet) à la date de la signature des accords de financement (20 octobre 2023), toutes les structures concernées ont pris part activement aux travaux de préparation du projet. Par ailleurs, lors des travaux de la mission de négociation du projet tenus le 21 août 2023 et dirigés par la DGCOOP (Ministère en charge de l'économie et des finances), l'ensemble des structures et ministères (infrastructures, urbanisme, éducation, action humanitaire, économie et finances, communes de Bobo-Dioulasso, Kaya et Ouahigouya,) ont acté, de façon collégiale et consensuelle, que l'ancrage institutionnel du PMDUVS est porté par le Ministère des Transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière.

En outre, les dispositifs de mise en œuvre et de suivi du projet prévoient la participation de l'ensemble de ces structures concernées. En effet, il est prévu la mise en place d'un Comité de pilotage (CoPil) et d'un Comité technique de suivi (CTS) du projet. Ces instances régissant le fonctionnement du PMDUVS sont des cadres qui permettront une meilleure participation des ministères et des collectivités à la mise en

œuvre et au suivi des activités du projet. Les projets d'arrêté portant création et fonctionnement de ces instances tiennent compte déjà de toutes ces structures concernées pour la mise en œuvre et le suivi des activités.

Aussi, certaines activités seront exécutées de façon explicite par des structures relevant des ministères concernés, sous la supervision de l'Unité de gestion du projet/PMDUVS. A titre d'exemple, les voiries à réaliser dans le cadre de ce projet sont confiées à l'Agence des travaux d'infrastructures du Burkina (AGETIB) qui est une structure du ministère en charge des infrastructures. L'Agence de conseil et de maîtrise d'ouvrage déléguée en bâtiment et aménagement urbain du Burkina (ACOMOD-BURKINA) structure relevant du ministère en charge de l'urbanisme est chargée de la réalisation des infrastructures marchandes.

**Question 3 :** **Dans la composante 5 du projet, il est prévu un mécanisme pour réaffecter les fonds du projet afin de soutenir les activités d'intervention d'urgence et de reconstruction en cas survenue de crise ou de situation d'urgence. Le Gouvernement peut-il éclairer la Représentation nationale sur la nature des crises et des urgences pouvant entraîner le déclenchement d'un tel mécanisme ? Dans l'hypothèse de la mise en œuvre d'un tel mécanisme, qu'en sera-t-il des autres composantes du projet ?**

**Réponse :** En cas de survenue d'une crise ou d'une situation d'urgence admissible telles que les inondations ou les effets pervers d'une sécheresse, le Gouvernement peut demander à la Banque mondiale de réaffecter les fonds du projet pour soutenir les activités d'intervention d'urgence ou de reconstruction.

Cette composante puiserait dans les ressources non engagées au titre du projet dans d'autres composantes du projet pour couvrir les interventions d'urgence. Sur la base d'un manuel Contingent Emergency Response Component (CERC), la mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence sera préparée et

répondra à une condition de décaissement pour cette composante. Dans une telle situation, une requête supplémentaire pourrait être formulée par le Gouvernement pour alimenter les ressources des autres composantes au niveau desquelles les ressources ont été puisées. Une mission d'évaluation et de négociation appréciera cet aspect. En effet, l'objectif de ces réaffectations c'est de tenir compte du contexte de fragilité qui surviendra à la suite de l'éventuelle catastrophe pour une mise en œuvre efficiente des activités du projet.

**Question 4 :** **Dans la sous-composante 1.1. du projet, il est prévu que le projet soutienne l'acquisition de bus pour la ville de Bobo-Dioulasso par le biais d'un PPP. Le Gouvernement peut-il rassurer la Représentation nationale de la viabilité du projet d'acquisition de bus au regard des difficultés économiques que traverse la SOTRACO ?**

**Réponse :** La Société de transport en commun (SOTRACO), dans son format actuel rencontre beaucoup de difficultés dans son exploitation en dépit de la demande qui est de plus en plus croissante. C'est fort de cela que le Gouvernement a entamé un processus de restructuration du capital de la SOTRACO, suite à un audit général de la structure. Le processus doit aboutir à la recapitalisation de la SOTRACO pour que le capital de la société devienne à majorité public afin de permettre à la société de remplir son rôle social de transport public des personnes dans les villes du Burkina Faso. Le processus est presque finalisé et il reste la signature des décrets.

**Question 5 :** **Le Gouvernement peut-il donner les raisons qui justifient l'acquisition des bus avant la réalisation de toutes les infrastructures adaptées notamment les routes et les aires de stationnement ? Cela ne va-t-il pas entraîner des difficultés dans la mise en œuvre du projet ?**

**Réponse :**

La vétusté et l'insuffisance du parc de bus actuels entraînant des surcharges avec des risques d'insécurité pour les usagers commandent qu'un renforcement de la flotte soit fait dans l'urgence. Les travaux de préparation du projet démontrent qu'il est à ce jour nécessaire de renforcer la flotte de bus, au regard de la demande de plus en plus forte. En rappel, au niveau de la ville de Bobo-Dioulasso, près de 14 000 personnes sont transportées par jour par les autobus de la SOTRACO, avec des situations de surcharge surtout au cours des périodes scolaire et universitaire.

Ainsi, dans le schéma d'acquisition des bus, une première flotte de bus sera acquise bien avant la réalisation des infrastructures afin de faciliter le déplacement des populations.

Et une seconde phase d'acquisition de bus suivra à la suite de l'ouverture des nouvelles lignes et la réalisation des infrastructures pour desservir les différentes centralités et les zones périphériques.

**Question 6 :**

**Il est prévu l'élaboration de documents de planification de la mobilité urbaine dans la sous-composante 3-2 du projet. Ne pensez-vous pas que l'existence d'un tel outil était un préalable nécessaire à la formulation du projet ? Si non, sur quelle base le projet a-t-il été monté (composante 3.1) ?**

**Réponse :**

La formulation des activités du projet se justifie par les orientations du document de la Stratégie nationale de la mobilité urbaine (SNMU, 2022-2026). Le diagnostic dressé par ce document a contribué à la maturation du présent projet.

En effet, ce document présente les grands défis de mobilité et de développement urbain auxquels font face les villes du Burkina Faso. Au titre de ces défis, on note la nécessité pour ces villes de disposer de documents et d'outils de planification efficaces tels que les Plans de déplacement urbain (PDU), des plans de stationnement, etc.

Toutefois, une réactualisation des documents de gestion urbaine tels que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) sera effectuée au niveau de certaines de ces villes. Cette nécessité de réactualisation des SDAU a été posée par les structures en charge de l'urbanisme.

Le PMDUVS permettra effectivement d'accompagner ces villes dans l'élaboration desdits documents et in fine des outils de planification de la mobilité urbaine et la réactualisation de documents de gestion urbaine. Le projet facilitera également la vulgarisation des documents qui seront élaborés.

**Question 7 :** **Le Gouvernement peut-il donner plus d'explications sur la sous composante 2.3 (prévention, suivi et atténuation de l'Exploitation et des abus sexuels (EAS) et de la Violence basée sur le genre (VBG) ? La situation des EAS et des VBG dans notre pays est-elle si alarmante pour justifier la prise en compte d'une telle sous-composante dans le projet ?**

**Réponse :** La formulation de cette sous-composante s'inscrit dans une posture de prévention des cas de VBG. En effet, d'éventuels cas d'Exploitation et d'abus sexuels (EAS), et de la Violence basée sur le genre (VBG) qui surviendraient durant la mise en œuvre des activités du projet risquent d'entraîner une suspension du projet conformément aux exigences du partenaire technique et financier. Cette sous-composante vise alors à réduire les risques potentiels d'EAS et de VBG dans chaque site du projet et à atténuer les risques connexes. Elle financera des activités de prévention de la VBG, notamment l'évaluation des besoins et des services disponibles dans les zones du projet, des campagnes de formation et de sensibilisation de la communauté, et la fourniture de services de soutien. Enfin cette sous-composante est en phase avec la stratégie nationale de promotion du genre adoptée par les plus hautes autorités de notre pays.

**Question 8 :** Le Gouvernement peut-il préciser la nature et le nombre d'infrastructures économiques à réaliser au niveau de la sous-composante 2.2 et rassurer la Représentation nationale de la gestion efficiente de ces infrastructures ?

**Réponse :** Dans le cadre de la préparation du projet, une étude portant sur le diagnostic urbain a été réalisée au niveau des trois (03) villes bénéficiaires du projet. Cette étude a permis de définir un certain nombre d'infrastructures économiques à réaliser. Ces investissements ont été définis de manière participative par l'ensemble des parties prenantes au projet.

Ce sont essentiellement :

- l'aménagement d'un (01) terminus de la SOTRACO avec un parking relais, à Bobo-Dioulasso ;
- l'aménagement de six (06) aires de stationnement (04 à Bobo-Dioulasso, 01 à Kaya et 01 à Ouahigouya) ;
- la réhabilitation de trois (03) petits marchés (02 à Bobo-Dioulasso et 01 à Kaya) ;
- l'aménagement de trente (30) unités de périmètres maraichers au profit des femmes PDI.

Le choix de ces types d'infrastructures découle des besoins posés par les communautés à la base. Ainsi, pour une exploitation durable et efficiente des infrastructures, une démarche inclusive et participative est adoptée par le projet. Il est également prévu la mise en place de Comité de gestion (COGES) autonomes au sein des collectivités pour permettre une meilleure prise en charge du projet.

**Question 9 :** Au niveau de la sous-composante 1.1, le Gouvernement peut-il éclairer la Représentation nationale sur les volets « assistance technique à la SOTRACO » et « formation des assistants » ?

**Réponse :** L'assistance technique de la SOTRACO consiste en un renforcement de capacités opérationnelles pour une exploitation efficiente et durable de la société (formations des



machinistes sur la sécurité routière, l'acquisition de logiciels de gestion comptable et de logiciels métiers pour la planification des déplacements, etc.). Il s'agira principalement de (i) concevoir le mécanisme d'acquisition de la flotte de bus électriques (ii) d'explorer différentes structures de PPP ; (iii) de s'appuyer sur les leçons tirées des mécanismes en place ou en cours de mise en œuvre dans d'autres pays (iv) de préparer une analyse financière détaillée, un modèle d'entreprise et des documents d'appel d'offres pour le PPP et (v) de mener des études pour la restructuration du réseau de bus, de fournir des logiciels et de renforcer les capacités de la SOTRACO afin d'améliorer les opérations, l'exploitation et l'entretien des bus. Cependant, une étude est prévue pour mieux peaufiner les dispositions du PPP.

Les résultats attendus à travers cette sous-composante sont :

- 01 texte est adopté pour la réglementation du transport urbain ;
- 01 logiciel de gestion comptable certifié est mis à la disposition de la SOTRACO pour une gestion transparente et efficiente des ressources ;
- 03 logiciels métiers sont acquis et mis à la disposition de la SOTRACO pour une meilleure planification du réseau de transport ;
- 100 machinistes de la SOTRACO sont formés en sécurité routière et l'éco-conduite ;
- 50 autobus urbains de 80 places sont acquis pour le transport urbain des populations ;
- 01 terminus de la SOTRACO avec un parking relais est aménagé à Bobo-Dioulasso ;
- 200 arrêts de bus sont éclairés à travers l'énergie solaire ;
- 50 abribus sont aménagés le long des itinéraires avec un système d'information-voyageur intégré.

**Question 10 : Quelles sont les infrastructures routières et les parkings qui doivent être réhabilités dans le cadre de ce projet (sous-composante 1.2) ?**

**Réponse :**

Ces infrastructures sont principalement des gares routières, des arrêts de bus, des aires de stationnement (parking), des têtes de taxis, etc. A cet effet, à Bobo-Dioulasso, l'aménagement du terminus central de la SOTRACO avec un parking relais est prévu. Également, les sites de stationnement à Tondogosso et Kotédougou seront aménagés pour le stationnement des véhicules poids lourds entrant à Bobo-Dioulasso. Toujours à Bobo-Dioulasso, des espaces dédiés au stationnement dans le plan de lotissement seront aménagés pour le stationnement des voitures particulières et des engins à deux-roues. Également, dans la ville de Bobo-Dioulasso, par exemple, des études techniques pour la réalisation d'une partie de la rocade ont été réalisées en vue d'assurer la connectivité entre les deux centralités, faisant objet de la mise en œuvre du projet. Il s'agit de la centralité route de Ouagadougou et la centralité du port sec. La réalisation de cette section de la rocade a pour fonctionnalité d'assurer une circulation plus fluide des véhicules poids lourds. Les travaux concernent principalement l'aménagement et le bitumage de la rocade de la ville de Bobo-Dioulasso, d'un linéaire de 11, 55 kilomètres et la réalisation de travaux connexes/aménagements divers notamment les aires de stationnement, abris bus (30 unités), parkings pour stationnement de véhicules des riverains et des usagers, etc.

D'autres sites, à Kaya et Ouahigouya, seront également aménagés en parking. Durant la mise en œuvre du projet d'autres voiries feront l'objet d'aménagement notamment 10,2 km à Kaya et 10,2 km à Ouahigouya.

**Question 11 :** **En quoi consistera la digitalisation des systèmes de données en matière de sensibilisation ?**

**Réponse :**

Il s'agit de l'amélioration et de la numérisation du système de collecte de données sur les accidents, sur la base des conclusions d'une étude financée dans le cadre du projet de transport et développement des infrastructures urbaines (PTDIU), afin d'améliorer la sécurité routière à travers un suivi dynamique et la mise en place d'un système d'alerte pour une

prise en charge rapide des victimes et pour une prévention des éventuels accidents.

Le PMDUVS permettra de réaliser également des audits et des inspections de la sécurité routière suivi de corrections de voiries pour des routes plus sûres.

**Question 12 :** **Le projet prévoit la construction et l'équipement du bâtiment municipal de Kaya (sous composante 2.1). De quel bâtiment s'agit-il ?**

**Réponse :** Il s'agissait au départ du bâtiment principal abritant la mairie de Kaya. En effet, du fait des déplacements forcés des populations, le personnel des communes rurales affectées par la situation sécuritaire, se retrouve confinés dans le bâtiment de la mairie de Kaya ; d'où le besoin d'augmentation des capacités d'accueil de la mairie. Toutefois, en accord avec les orientations des plus grandes autorités, un nouveau site sera trouvé avec la contribution des autorités locales en vue de construire un nouveau bâtiment qui abritera la mairie de Kaya en lieu et place de la réhabilitation de l'ancien bâtiment.

**Question 13 :** **Quels sont les critères d'éligibilité des groupes de femmes et d'associations socio-professionnelles à soutenir dans le cadre de ce projet ? Quelles sont les modalités dudit soutien ?**

**Réponse :** Le principal critère de sélection des groupes de femmes et associations est celui de la fragilité sociale. En rappel, il existe une base de données établie par le Secrétariat permanent du Conseil national de secours d'urgence (SP/CONASUR) tenant compte de ces cibles avec des critères et catégorisations consacrés. Et le choix final sera fait avec le concours du SP/CONASUR qui est la structure chargée de la question conformément aux dispositions nationales en la matière,

notamment les orientations de la Stratégie nationale pour le relèvement des PDI et des communautés d'accueil (2023-2027) et la Stratégie nationale genre (2020-2024).

En rappel, le SP/CONASUR est partie prenante au présent projet depuis la phase de préparation.

**Question 14 :** **Ce projet de mobilité urbaine tient-il compte de l'occupation anarchique du domaine public ? Quelles sont les mesures envisagées pour assurer une plus grande fluidité du trafic urbain ?**

**Réponse :** Le projet vise à assurer une mobilité sûre aux populations, cela suppose que toutes les conditions adéquates doivent être réunies pour assurer le déplacement des populations. Aussi, dans la mise en œuvre des activités de ce projet, il est prévu que les profils de voiries à réhabiliter et même à réaliser favorisent des servitudes qui soient dégagées pour permettre un meilleur stationnement et une fluidité des déplacements. Cela contribuera largement à garantir une fluidité du trafic. Toutefois, le renforcement de capacités des corps de contrôles (la police municipale et la police nationale) par des acquisitions et des formations est prévu pour lutter contre l'occupation du domaine public par des usagers.

**Question 15 :** **Le système de drainage des eaux pluviales évoqué dans le présent projet est-il le même que celui existant (caniveaux non couverts) ? Si oui, n'est-il pas envisageable d'améliorer ce système de drainage par des caniveaux couverts ?**

**Réponse :** Selon les conclusions des études techniques faites par l'Agence des travaux des infrastructures du Burkina (AGETIB), concernant les caniveaux de drainage des eaux pluviales à réaliser, il est prévu la couverture de l'ensemble des caniveaux côtoyant les concessions. Seulement les grands collecteurs comme les canaux trapézoïdaux et certains caniveaux rectangulaires de plus de 2,5 mètres de largeur ne

seront pas couverts mais des gardes corps de protection seront réalisés pour ceux côtoyant les habitations.

**Question 16 :** **Dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet, comment le Gouvernement compte-t-il concrètement développer un programme de master en transport et mobilité urbaine ? Cela relève-t-il de la compétence du ministère des transports ?**

**Réponse :** Le diagnostic du sous-secteur de la mobilité urbaine présenté par la Stratégie nationale de la mobilité urbaine (2022-2026) présente le défi de la formation et de l'expertise tant au niveau des ministères que des communes.

A travers ce programme de master qui sera développé avec le concours du ministère en charge de l'enseignement supérieur, des problématiques spécifiques en lien avec le transport et la mobilité urbaine seront prises en compte. Les modalités d'accès au programme de formation seront définies avec l'ensemble des parties prenantes.

**Question 17 :** **En quoi consistera le renforcement des capacités (formation et acquisition) des trois communes et structures des ministères concernés (sous-composante 3.2) ?**

**Réponse :** Il est prévu le renforcement de capacités au plan institutionnel et au plan des ressources humaines et matérielles.

Il s'agira notamment de :

- développer un Système de gestion des actifs du transport (SGAT) ;
- mettre en place et opérationnaliser l'Agence municipale des grands travaux (AMGT) à Bobo-Dioulasso ;
- mettre en place et opérationnaliser l'Autorité organisatrice du transport urbain (AOTU) à Bobo-Dioulasso ;
- développer un programme de Master en transport et mobilité urbaine ;

- renforcer les capacités (formation et acquisition) des trois communes et des structures des ministères concernés.

Les formations vont porter sur des thématiques tenant compte des besoins actuels des ministères et des communes bénéficiaires. Il s'agira de programmes de certification. Les acquisitions portent sur des outillages spécifiques techniques (GPS différentiels, logiciels métiers, traceurs, etc.).

**Question 18 :** « Les plans seront informés des schémas climatiques ». De quoi s'agit-il (composante 3) ?

**Réponse :** Cela signifie que dans le cadre de l'élaboration et de l'actualisation des différents documents de planification de la mobilité et du développement urbain, la dynamique d'évolution des changements climatiques sera prise en compte.

**Question 19 :** Le Gouvernement peut-il donner la déclinaison financière de ce projet par composantes et par sous-composantes ?

**Réponse :** La déclinaison financière est ainsi présentée :

- Composante 1 : Services et infrastructures de mobilité urbaine (99,5 millions de dollars Us soit 59,7 milliards de FCFA)
- Composante 2 : Infrastructure urbaine et services de base (79,3 millions de dollars soit 47,58 milliards de FCFA)
- Composante 3 : Renforcement institutionnel (8,7 millions de dollars soit 5,22 milliards de FCFA)
- Composante 4 : Soutien à la gestion du projet (10,5 millions de dollars soit 6,3 milliards)
- Composante 5 : CERC (0 million de dollars)

**Question 20 :** Dans le cadre de ce projet, au niveau de la composante 4, il est question du suivi environnemental et social, alors que nulle part, il n'est fait mention d'un plan de gestion environnemental et social (PGES). Comment se fera donc ce suivi ?

**Réponse :**

Dans le cadre de la préparation de ce projet, tous les documents en lien avec le suivi et les sauvegardes environnementale et sociale ont été élaborés et validés par les instances nationales notamment l'Agence nationale des évaluations environnementales (ANEVE).

A cet effet, les documents et études suivants ont été réalisés et validés :

- le Plan de mobilisation des parties prenantes (PMPP) ;
- les Procédures de gestion de la main d'œuvre (PGMO) ;
- le Plan d'engagement environnemental et social (PEES) ;
- le Plan d'action de réinstallation (PAR) ;
- les Etudes d'impact environnemental et social (EIES) ;
- le Cadre de gestion environnementale et sociale (CGES) ;
- le Cadre de politique de réinstallation (CPR).

Par ailleurs, par arrêté n°2024-113/MEEA/SG/ANEVE du 12 février 2023, l'ANEVE donnait un avis favorable sur la faisabilité environnementale du sous-projet d'exécution des 25 kilomètres d'ouvrages d'assainissement et de drainage des eaux pluviales dans la ville de Kaya au profit du PMDUVS.

**Question 21 :** **En quoi consiste l'assistance technique pour l'assistance à la gestion du projet en matière de passation des marchés, de sauvegardes environnementale et sociale et d'aspects techniques (composante 4) ? Quelle est la pertinence d'une telle assistance ?**

**Réponse :**

Au cours de la préparation du projet, une mission d'audit et d'évaluation de capacités des communes bénéficiaires a décelé un certain nombre de limites et d'insuffisance au niveau de la passation des marchés et de la prise en compte des questions environnementales et sociales.

Ainsi, sur la base de cette évaluation et tenant compte du besoin exprimé par ces communes bénéficiaires, une assistance technique sera fournie à celles-ci à travers des formations et des appuis rapprochés dans l'optique d'atteindre les résultats escomptés et pour une autonomisation réelle de ces communes.

**Question 22 :** **Le Gouvernement peut-il éclairer la Représentation nationale sur la notion de « villes secondaires » ? La ville de Bobo-Dioulasso peut-elle être considérée comme ville secondaire ?**

**Réponse :** Dans la nomenclature urbaine et conformément à la catégorisation des villes au Burkina Faso selon la Stratégie nationale de l'habitat et du développement urbain (2021-2025), nous avons : les villes métropoles, les villes moyennes assimilables aux villes secondaires et les petites villes.

Cependant, au regard des résultats visés, un regroupement a été fait autour des villes de Bobo-Dioulasso, Kaya et Ouahigouya, même si celle de Bobo-Dioulasso est considérée au même titre que Ouagadougou aujourd'hui, à savoir une ville métropole. L'objectif est de prendre en compte les défis de déplacements actuels et dans une dynamique de rééquilibrage des projets et programmes d'intervention.

**Question 23 :** **Le Gouvernement dispose-t-il d'un plan pour éviter l'occupation anarchique des abords des rues et carrefours importants par certaines personnes vulnérables (mendiants et enfants en situation de rue) dans les villes concernées par le projet ?**

**Réponse :** A travers la mise en œuvre du projet notamment la sous-composante 1.3 (sécurité routière), il est prévu des campagnes de sensibilisation au profit de la population en général et des personnes vulnérables en particulier. Cependant, la question



des personnes vulnérables relève des attributions du Ministère chargé de l'action sociale tandis que la régulation des occupations du territoire incombe au Ministère chargé de l'Administration territoriale. Le Ministère en charge des transports ne peut contribuer qu'à travers des actions de sensibilisation.

**Question 24 :**      **Que renferme la notion de « routes résilientes au climat » ?**

**Réponse :**            Il s'agit des routes dont l'aménagement et l'entretien tiennent compte des intempéries climatiques et dérivés (chaleur, inondations, érosion, etc.). Ainsi, la voirie à réaliser et à entretenir dans le cadre du projet tiendra compte des facteurs de dégradation liés aux phénomènes climatiques. Cela vise à avoir des routes durables.

**Question 25 :**      **Au niveau de la sous-composante 1.1, il est prévu de conduire des activités pilotes pour les véhicules à trois roues électriques à Bobo-Dioulasso. Quelles sont les raisons qui ont prévalu à ce choix ?**

**Réponse :**            Cela se justifie par la volonté de la gestion du dernier kilomètre. Il s'agira d'une phase pilote au cours de laquelle des lignes spécifiques seront définies pour l'exploitation de ces véhicules trois roues électriques. Ils vont assurer le déplacement des usagers des arrêts de bus aux domiciles. Il s'agira de véhicules trois roues dont les caractéristiques techniques seront définies et aptes au transport des personnes avec toutes les exigences de la sécurité routière.

Ce type de logistique facilitera une complémentarité avec les autobus de la SOTRACO et les taxis communaux. Par ailleurs, ils proposeront une offre en phase avec la bourse des ménages.

A cet effet, une étude complémentaire est prévue avant le lancement de la phase pilote qui sera strictement circonscrite.

Ces innovations découlent également des besoins et des souhaits des usagers, des acteurs et de la collectivité.

Le choix des trois roues électriques découle des recommandations de deux études de référence : i) l'étude diagnostique de la mobilité urbaine réalisée dans le cadre de la préparation du PMDUVS et ii) l'étude sur l'électromobilité des deux et trois roues réalisée en 2021. De la première étude, on note une part modale importante des trois roues pour le déplacement des usagers. Cependant, ce type d'engins présente des risques de sécurité routière. Alors, tenant compte de l'attachement des usagers aux trois roues, dû au fait de leur flexibilité et facilité d'accessibilité aux quartiers, la première étude a recommandé l'expérimentation d'une phase pilote de trois roues adaptées au transport de personnes. Il s'agira d'un essai encadré sur des lignes spécifiques avec des engins trois roues dont les caractéristiques techniques sont en phase avec le transport des personnes. Quant au choix de l'électrique, il découle des recommandations de la seconde étude qui stipulent que l'orientation vers l'électrique dans le domaine des transports facilite la prise en compte de l'empreinte carbone dans les politiques de mobilité urbaine, dans un contexte de changement climatique.

Les résultats attendus sous cette composante sont :

- 65 000 personnes bénéficient quotidiennement de l'amélioration de la mobilité urbaine sur les lignes de transport public sélectionnées ;
- 2 500 chauffeurs de taxis sont formés et organisés en micro-entreprises de transport urbain ;
- 1 000 conducteurs de tricycles sont sensibilisés et encadrés sur les enjeux de la sécurité routière ;
- 150 véhicules trois roues adaptés (e3W) sont acquis et mis à la disposition des usagers pour la gestion du dernier kilomètre, à travers une phase pilote.

**Question 26 :** Que renferme l'expression « *plan d'action genre dans le secteur de transport* » contenue dans la description technique du présent projet ?

**Réponse :** La préparation du projet a permis de procéder à une évaluation genre qui a abouti à l'élaboration d'un plan d'action genre du PMDUVS.

Le plan d'action genre fait référence à la prise en compte des femmes, des enfants, des personnes handicapées et de toute autre personne à mobilité réduite à travers la mise en œuvre d'un certain nombre d'activités (aménagement des infrastructures de transport, sensibilisation, information, etc.). En rappel, la nature du projet est du genre sensible et non transformateur.

**Question 27 :** Comment le mécanisme de recours et de plaintes lors du règlement des indemnités de réinstallation sera-t-il mis en œuvre ?

**Réponse :** Les manuels de gestion du projet prévoient la mise en place d'un mécanisme de gestion des plaintes (MGP). Cela facilitera une prise en charge réelle des besoins et préoccupations de potentielles Personnes affectées par le projet (PAP) durant toute la période de mise en œuvre du projet.

Les modalités de mise en œuvre du mécanisme de gestion seront définies et validées au cours du processus de son élaboration avec l'ensemble des parties prenantes.

**Question 28 :** Dans la composante 1, le projet entend améliorer les services de transport inclusifs afin qu'ils répondent aux normes de résilience climatique et qu'ils prennent en compte les obstacles à la mobilité des femmes et des personnes handicapées. Comment cela va-t-il se traduire concrètement sur le terrain ?

**Réponse :**

Le plan d'action genre, élaboré au cours de la préparation du projet, vise à prendre en compte les difficultés de déplacements des femmes, des enfants et des personnes handicapées. Il s'agit entre autres du renforcement de l'éclairage public des arrêts de bus pour un déplacement plus sécurisé des femmes et des enfants, l'aménagement des infrastructures de transport urbain (arrêts de bus, gares routières, etc.) tenant compte des flexibilités et commodités pour assurer la mobilité des femmes, des enfants, des personnes du troisième âge et les personnes handicapées.

Le projet tient compte de la politique des personnes à mobilité réduite (PMR) En effet, pour le choix de la logistique roulante (type d'autobus), ces commodités seront prises en compte avec des rampes d'accès et un aménagement inclusif des arrêts de bus et des gares routières pour faciliter la montée/descente et le déplacement des PMR.

**Question 29 :** **Qu'entend-on par « connectivité du dernier kilomètre » ?**

**Réponse :**

Il s'agit d'assurer un meilleur déplacement des personnes et de leurs biens du dernier arrêt de bus à leur domicile ou à leur lieu de travail. En rappel, le dernier kilomètre est une terminologie consacrée par le lexique des transports, désignant le dernier segment d'acheminement de marchandises ou de parcours du déplacement des personnes du dernier point d'embarquement (débarquement) à leur maison (travail). A travers le projet, des systèmes de mobilité (infrastructures et moyens de déplacement) seront développés pour assurer ce segment.

**Question 30 :** **Le Gouvernement a-t-il mené des concertations avec les principaux et réels bénéficiaires quand on sait que beaucoup d'infrastructures sont réalisées à coût de milliards mais ne sont pas exploitées (marché de fruits et légumes, gare routière, marché de bétail, etc.) ?**

**Réponse :**

De l'identification des activités à la formulation, plusieurs filtres ont été mis en veille : l'objectivité des investissements et la faisabilité et l'engagement citoyen des bénéficiaires dans la réussite et la durabilité des activités. Cette démarche permet une gouvernance vertueuse et une pleine exploitation des infrastructures qui seront réalisées.

En rappel, dans le cadre de la préparation du projet, un document intitulé « cartographie des acteurs » fut élaboré prenant en compte les PDI à travers un diagnostic urbain. Les conclusions de cette étude ont permis d'avoir une vue d'ensemble des catégories de bénéficiaires dans les différentes villes d'intervention du projet et leurs attentes.

De même, depuis la phase d'identification à la phase de préparation, la phase d'évaluation et la mise en vigueur, toutes les parties concernées et bénéficiaires ont été associées.

Au niveau des collectivités, il s'agit essentiellement des Présidents des délégations spéciales des trois communes (Kaya, Ouahigouya et Bobo-Dioulasso), les secrétaires généraux et les points focaux notamment les directeurs des services techniques municipaux qui étaient invités systématiquement aux activités, visites de sites et autres ateliers. Aussi, certains cadres des collectivités étaient invités en fonction de leurs domaines de compétence.

**Question 31 :** **Comment le Gouvernement entend-il mettre en œuvre la sous-composante 2.3 du projet ?**

**Réponse :**

La sous-composante 2.3 intitulée « *la prévention, suivi et atténuation de l'exploitation et des abus sexuels (EAS) et de la violence basée sur le genre (VBG)* » sera mise en œuvre à travers des séances d'information et de sensibilisation.

Tel qu'aborder au niveau de la question numéro 7, cette sous-composante vise à réduire les risques potentiels d'EAS et de VBG au niveau des trois communes bénéficiaires du projet et à atténuer les risques connexes. Elle va permettre de prévenir les VBG, notamment l'évaluation des besoins et des services

disponibles dans les zones d'intervention du projet, des campagnes de formation et de sensibilisation de la communauté et la fourniture de services de soutien.

A cet effet, cette sous-composante consistera à la mise en place d'un Mécanisme de gestion des plaintes (MGP) qui va décrire tout le processus pour permettre aux usagers de s'en approprier et d'y avoir recours en cas de nécessité.

Ainsi durant toute la mise en œuvre du projet, les acteurs pourront y avoir recours en fonction des modalités et des procédures mis en place par le MGP.

**Question 32 :** **La durée de remboursement du prêt est de 40 ans. Le Gouvernement peut-il rassurer la Représentation nationale que dans la planification cet investissement va permettre de résoudre les problèmes de mobilité urbaine dans les zones concernées pendant la même période ?**

**Réponse :** Dans le cadre du projet, tous les aménagements et réalisations seront faits en tenant compte du critère de durabilité avec un accent particulier sur la qualité des matériaux et des aménagements. Ces dispositions permettront de donner une garantie durable aux infrastructures pour répondre aux besoins des usagers.

Par ailleurs, l'Objectif de développement du projet (ODP) est d'« *améliorer la mobilité urbaine, l'accès aux services sociaux de base et aux opportunités économiques et de renforcer les capacités institutionnelles de gestions urbaines dans les villes sélectionnées du Burkina Faso* ». Il consistera à agir sous deux dimensions :

Primo : par des actions ponctuelles pour résoudre les problèmes de mobilité sûr dans l'urgence par l'amélioration de la sécurité des déplacements, de même que l'accessibilité aux services sociaux de bases à travers des actions comme la mise en œuvre d'activités à effets rapides (les éclairages publics, les clôtures, les forages, etc.).

Secundo : par des actions à moyen et long termes à travers la professionnalisation des acteurs du secteur des transports urbains, la gestion du dernier kilomètre, de même que la réorganisation des lignes d'exploitation de la SOTRACO, le renforcement du parc d'autobus urbains et le processus de digitalisation des données de la sécurité routière.

A travers ce projet, nous avons l'assurance que des progrès énormes seront faits en matière d'amélioration de la mobilité urbaine de façon durable.

**Question 33 :** **Dans la composante 1, il est dit que le projet permettra de répondre aux problèmes de résilience climatique. Le Gouvernement a-t-il prévu une campagne de communication et de sensibilisation pour amener les populations à adhérer à ce projet ambitieux ?**

**Réponse :** Dans la mise en œuvre des activités du projet, un plan de communication sera élaboré et suivi par un spécialiste en communication qui sera également recruté. Par ailleurs, les dispositifs de suivi du projet prévoient des consultations publiques qui sont également des cadres d'information, d'échanges directs et de sensibilisation. Le plan de communication portera sur un ensemble d'actions, dont :

- la sensibilisation sur le concept des solutions basées sur la nature (développement des infrastructures vertes, construction de voiries durables, protection et renforcement des écosystèmes urbains, verdissement des villes et amélioration de la vue sur le paysage urbain) ;
- le renforcement des capacités des acteurs locaux sur la gestion des effets liés aux changements climatiques et la sensibilisation des populations sur la gestion des ordures ménagères notamment en lien avec l'entretien des canaux d'assainissement.

**Question 34 :** La composante 4 du projet est relative à la gestion de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation. Quel est le mode de recrutement du personnel de l'Unité de gestion du projet ?

**Réponse :** Au regard des dispositions de la réglementation nationale portant sur la gestion des projets et programmes et considérant la catégorie du présent projet (catégorie 2), le personnel est recruté par appel à candidature conformément aux dispositions de l'article 80 du décret n°2021-1383/PRES/PM/MEFP du 31 décembre 2021 portant réglementation générale des projets et programmes de développement exécutés au Burkina Faso.

### **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 regard du montant du prêt et des différentes composantes du projet, la COMFIB note qu'il s'agit d'un projet très ambitieux qui concerne plusieurs départements ministériels. C'est pourquoi, elle recommande au Gouvernement de prendre des dispositions idoines pour l'implication effective desdits départements ministériels dans la mise en œuvre du projet. De ce point de vue, la mise en place d'un cadre de concertation permanente entre les services techniques des départements ministériels concernés par le projet est recommandée.

Par ailleurs, la COMFIB reste convaincue que l'utilisation à bon escient des crédits en vue notamment de la réalisation d'infrastructures durables et de qualité, permettra d'atteindre les objectifs du projet à savoir :

- l'amélioration de la mobilité urbaine ;
- l'accès des populations bénéficiaires aux services de base et aux opportunités économiques ;
- le renforcement des capacités institutionnelles de gestion urbaine dans les villes concernées par le projet.



Par conséquent, elle recommande à la séance plénière d'autoriser la ratification de l'accord de prêt par l'adoption du présent projet de loi.

Ouagadougou, le 19 juillet 2024

Le président



**Moussa NOMBO**

Le rapporteur



**Anne Marie Joseph TRAORE/ILBOUDO**

## **ANNEXE : LISTES DE PRESENCE**

### **SEANCE D'APPROPRIATION DU DOSSIER DU LUNDI 25 MARS 2024**

#### **Liste des députés présents**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	SANOGO Drissa	Vice-président
2.	NASSOURI Daaga	Membre
3.	TRAORE/ILBOUDO Anne-Marie Joseph	Membre
4.	FOFANA Haoua	Membre
5.	OUEDRAOGO Mahamadi	Membre
6.	DIALLO Daouda	Membre

#### **Liste des députés absents excusés**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	NOMBO Moussa	Président
2.	YARO Mamadou	Rapporteur général
3.	KONSEIBO/TIENDREBEOGO Félicienne Marie Pélagie	1 <sup>re</sup> Secrétaire
4.	HAMA Ly	2 <sup>e</sup> Secrétaire
5.	KONE Diakalia	Membre
6.	TRAORE Sephorah Anita Soumaï	Membre
7.	SAVADOGO Yacouba	Membre
8.	NIKIEMA Wendyellé Ambroise	Membre
9.	ZOUNGRANA Nemata Brigitte	Membre
10.	TAPSOBA Issaka	Membre

## **SEANCE D'AUDITION DU GOUVERNEMENT DU MARDI 02 AVRIL 2024**

### **Liste des députés présents**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	NOMBO Moussa	Président
2.	SANOGO Drissa	Vice-président
3.	DIALLO Daouda	Membre
4.	FOFANA Haoua	Membre
5.	TRAORE/ILBOUDO Anne Marie Joseph	Membre
6.	NASSOURI Daaga	Membre
7.	OUEDRAOGO Mahamady	Membre
<b>Députés des Commissions générales saisies pour avis</b>		
1.	KABRE Aboubacar	CDD
2.	SOME Aimé Y.	CGSASH
3.	OUEDRAOGO/COMPAORE Sabine	CAEDS

### **Liste des députés absents excusés (retenus par les travaux des CEP)**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	YARO Mamadou	Rapporteur général
2.	KONSEIBO/TIENDREBEOGO Félicienne Marie Pélagie	1 <sup>re</sup> Secrétaire
3.	HAMA Ly	2 <sup>e</sup> Secrétaire
4.	SAVADOGO Yacouba	Membre
5.	TAPSOBA Issaka	Membre
6.	NIKIEMA Wendyellé Ambroise	Membre
7.	ZOUNGRANA Nemata Brigitte	Membre

### **Liste des députés absents**

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

## **LISTE DES MEMBRES DE LA DELEGATION GOUVERNEMENTALE**

<b>N°</b>	<b>NOM &amp; PRENOM (S)</b>	<b>QUALITE</b>
1.	SOMDA A. Roland	Ministre
2.	SAWADOGO W. Abel	Coordonnateur PMDUVS
3.	SAWADOGO Joseph	Dir.Cab.
4.	OUEDRAOGO K. Alice	SG
5.	TOE Jean Victorien	CT/MTMUSR
6.	TANOU Mariam	DG/ESS
7.	BOUNDIOA Jacques	Directeur de la Coordinat° projets, program et partenariat
8.	SOME N. Conrad	DG/Mobilité urbaine
9.	BALO Mohamed Ibrahim	DEP/MTMUSR
10.	TIENDREBEOGO Viviane	Directrice Com/MTMUSR
11.	SIRI Youssouf	Directeur/DGCOOP
12.	YAMEOGO Seogo	DGCOOP/MEFP
13.	SANDWIDI Pascal	DGCOOP/MEFP
14.	ZOUNGRANA Patrice	Agent DGRI
15.	CONGO Maïmouna	Agent DGRI

## **SEANCE D'ADOPTION DU RAPPORT DU LUNDI 08 AVRIL 2024**

### **Liste des députés présents**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	NOMBO Moussa	Président
2.	SANOGO Drissa	Vice-président
3.	DIALLO Daouda	Membre
4.	TRAORE Séphorah Anité Soumaï	Membre
5.	TRAORE/ILBOUDO Anne Marie Joseph	Membre
6.	NASSOURI Daaga	Membre
7.	OUEDRAOGO Mahamadi	Membre
<b>Députés des Commissions générales saisies pour avis</b>		
1.	KABRE Aboubacar	CDD
2.	SOME Aimé Y.	CGSASH
3.	OUEDRAOGO/COMPAORE Sabine	CAEDS

### **Liste des députés absents excusés (retenus par les travaux des CEP)**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	YARO Mamadou	Rapporteur général
2.	KONSEIBO/TIENDREBEOGO Félicienne Marie Pélagie	1 <sup>re</sup> Secrétaire
3.	HAMA Ly	2 <sup>e</sup> Secrétaire
4.	SAVADOGO Yacouba	Membre
5.	TAPSOBA Issaka	Membre
6.	NIKIEMA Wendyellé Ambroise	Membre
7.	ZOUNGRANA Nemata Brigitte	Membre

### **Liste des députés absents**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	FOFANA Haoua	Membre
2.	TRAORE Séphorah Anita Soumaï	Membre

## **LISTE DES MEMBRES DE LA DELEGATION GOUVERNEMENTALE**

<b>N°</b>	<b>NOM &amp; PRENOM (S)</b>	<b>QUALITE</b>
1.	SOMDA A. Roland	Ministre
2.	OUEDRAOGO Kiswendsida Alice	Secrétaire générale
3.	TOE Jean Victorien	RP/CT/MTMUSR
4.	TANOU Mariam	DG/ESS
5.	BOUNDIOA Jacques	Directeur de la Coordinat° projets, program et partenariat
6.	SOME M. Conrad	DG/Mobilité urbaine
7.	BALLO Mohamed Ibrahim	DEP/MTMUSR
8.	TIENDREBEOGO Viviane	Directrice Com/MTMUSR
9.	YAMEOGO Salfo	DGCOOP/MEFP
10.	SAWADOGO W. Abel	Coordonnateur PMDUVS
11.	CONGO Maïmouna	Agent DGRI

## **LISTE DU PERSONNEL ADMINISTRATIF**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	VEBAMBA Sylvain	Conseiller spécial du PALT
2.	BALBONE Idrissa	Conseiller parlementaire
3.	TINDANO/ZOUNDI Louise	Administrateur parlementaire/COMFIB
4.	TRAORE/LOLO Mata	Administrateur parlementaire/ COMFIB
5.	BAKYONO/BAYALA Estelle	Administrateur parlementaire/CAEDS
6.	DIRA Yacouba	Administrateur parlementaire/CGSASH
7.	BARRY Moussa	Stagiaire

## **SEANCE D'ADOPTION DU RAPPORT DU VENDREDI 19 JUILLET 2024**

### **Liste des députés présents**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	SANOOGO Drissa	Vice-président
2.	YARO Mamadou	Rapporteur général
3.	HAMA Ly	2 <sup>e</sup> Secrétaire
4.	DIALLO Daouda	Membre
5.	TRAORE Séphorah Anité Soumaï	Membre
6.	TRAORE/ILBOUDO Anne Marie Joseph	Membre
7.	KONE Diakalia	Membre
8.	ZOUNGRANA Nemata Brigitte	Membre
9.	OUEDRAOGO Mahamady	Membre
<b>Députés des Commissions générales saisies pour avis</b>		
1.	KABRE Aboubacar	CDD
2.	OUEDRAOGO/COMPAORE Sabine	CAEDS

### **Liste des députés absents**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	NOMBO Moussa	Président
2.	FOFANA Haoua	Membre
3.	KONSEIBO/TIENDREBEOGO Félicienne Marie Pélagie	1 <sup>re</sup> Secrétaire
4.	NASSOURI Daaga	Membre
5.	NIKIEMA Wendyellé Ambroise	Membre
6.	TAPSOBA Issaka	Membre

## **LISTE DES MEMBRES DE LA DELEGATION GOUVERNEMENTALE**

<b>N°</b>	<b>NOM &amp; PRENOM (S)</b>	<b>QUALITE</b>
1.	SOMDA A. Roland	Ministre
2.	OUEDRAOGO Kiswendsida Alice	Secrétaire générale
3.	SAWADOGO Joseph	Directeur de Cabinet
4.	TOE Jean Victorien	CT/CAB/MTMUSR
5.	TANOOU Mariam	DGESS/MTMUSR
6.	BOUNDIOA Jacques	Directeur de la Coordinat° projets, program. et partenariat
7.	SOME M. Conrad	DGMU/ MTMUSR
8.	BALLO Mohamed Ibrahim	DEP/MTMUSR
9.	TIENDREBEOGO Viviane	Directrice Com/MTMUSR
10.	YAMEOGO Salfo	DGCOOP/MEFP
11.	SAWADOGO W. Abel	Coordonnateur PMDUVS
12.	SAWADOGO Arouna	Chargé d'Etudes

## **LISTE DU PERSONNEL ADMINISTRATIF**

<b>N°</b>	<b>NOM ET PRENOMS</b>	<b>QUALITE</b>
1.	YARO Evertin	Conseiller parlementaire
2.	BALBONE Idrissa	Conseiller parlementaire
3.	TRAORE/LOLO Mata	Administrateur parlementaire
4.	BAKYONO/BAYALA Estelle	Administrateur parlementaire/CAEDS
5.	OUEDRAOGO/OUEDRAOGO Aimé Edwige	Administrateur parlementaire/CDD