

MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES ET
DU DESENCLAVEMENT

BURKINA FASO

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

Unité – Progrès – Justice

DIRECTION DES ÉTUDES ET DE LA
PLANIFICATION

N° 2007 – **001183** /MID/SG/DEP

Programme Régional de Facilitation des Transports et du Transit Routier en Afrique de l’Ouest

NOTE DE PRESENTATION SUR LES TRAVAUX DE RENFORCEMENT DE LA ROUTE OUAGADOUGOU – SAKOINSE

Le Gouvernement du Burkina Faso porte à l’attention de toutes les entreprises de travaux publics qu’un appel d’offres sera bientôt lancé pour les **travaux de renforcement de la route nationale n°1 entre Ouagadougou et Sakoinsé**, longue de 56 km.

Le Burkina Faso est un pays enclavé qui s’étend sur 274.200 km², en Afrique sahélienne. La morphologie du pays présente un relief peu marqué. La plupart du pays est une pénéplaine dont l’altitude ne dépasse pas les 400 m. La zone de la route en étude est presque entièrement plane.

La distance depuis les côtes du Golfe de Guinée, où se situent les principaux ports les plus accessibles, est de plus de 500 km. Ces mêmes ports desservent également le Mali et le Niger et la plupart des liaisons routières traversent le territoire du Burkina Faso. De ce fait, le réseau routier est particulièrement sollicité, tant par le trafic national que par celui de transit. La voie la plus empruntée par les transports internationaux était celle ivoirienne, mais depuis la crise survenue dans ce pays, les trafics se sont détournés vers d’autres destinations. Les

débouchés alternatifs sont, en ordre d'importance, le Togo (port de Lomé), le Bénin (port de Cotonou) et le Ghana (ports de Tema et Takoradi).

De par sa situation géographique, le pays est une zone de transit assurant la liaison entre la zone sahélienne et les zones côtières. D'où l'importance de son réseau routier pour toute la sous-région.

Le tronçon de route considéré se trouve sur l'artère principale du pays reliant la capitale Ouagadougou à la capitale économique Bobo-Dioulasso.

La chaussée actuelle est constituée de deux voies de 3,5 m de large et des accotements d'une moyenne de 1 m. Le revêtement est une couche de 5 cm de béton bitumineux. Les couches d'assise sont constituées de grave latéritique sélectionnée. L'état structurel n'est pas des meilleurs. L'entretien courant, très dynamique, a dû à plusieurs reprises boucher les nombreux nids de poule apparus sur la chaussée.

Les travaux prévus consistent en un renforcement de la chaussée et en un élargissement pour conserver la route au gabarit.

La route sera amenée à un gabarit de 7 m de chaussée et 1,0 m d'accotements de part et d'autre en rase campagne. Dans les traversées d'agglomération, la chaussée élargie et des pistes cyclables seront aménagées. La structure de chaussée retenue est une grave bitume GB3 en couche de base sur la chaussée existante et un revêtement en béton bitumineux.

Consistance des travaux :

- Déblai : 65 000 m³
- Remblai : 10 000 m³
- Purges : 8 000 m³
- Couche de forme : 40 000 m³
- Grave bitume 0/14 : 85 000 m³
- Béton bitumineux 0/10 : 20 000 m³
- Enduit superficiel bicouche : 150 000 m²
- Enduit superficiel monocouche : 220 000 m²
- Béton armé de ciment : 900 m³
- Panneaux de signalisation : 150 unités
- Glissières de sécurité : 5000 ml

Actuellement, le PIB par habitant, au Burkina Faso, est évalué à environ 225 EURO, soit inférieur à 150.000 FCFA. Le pays ne possède pratiquement pas de ressources naturelles à forte valeur économique et l'activité dominante est celle de l'agriculture, dont le coton est son principal produit d'exportation. Malgré cette situation, la stabilité du pays, les remises des émigrants et l'aide des bailleurs de fonds ont permis à l'économie de progresser sensiblement depuis plus d'une décennie.

En outre, le Gouvernement est en train d'adopter des stratégies pour combattre la pauvreté, notamment :

- une croissance économique plus accélérée et fondée sur une majeure équité ;
- une majeure possibilité d'accès pour toute la population aux services sociaux de base ;
- la création de plus grandes opportunités d'emplois et de majeures activités génératrices de revenus, pour l'ensemble de la population.

Croissance économique

Malgré les handicaps climatiques, le Burkina Faso a enregistré des résultats économiques assez remarquables ces dernières années. L'économie burkinabé, au cours de la période (1991-1998), a favorablement réagi aux mesures de libéralisation ainsi qu'aux réformes économiques, financières et structurelles engagées par l'Etat depuis 1991 et visant à assainir la gestion des finances publiques et à relancer les activités de production.

Entre 1995 et 2001, la croissance moyenne de l'économie du Burkina Faso était généralement supérieure à 5%. C'est le secteur agricole, notamment la production cotonnière, qui a été le moteur de la croissance économique. Après 2001, des facteurs exogènes (baisse du cours du dollar et la hausse du prix des hydrocarbures, crise ivoirienne, invasion acridienne, mauvaises pluviométries), sont venus ralentir cette progression ramenant ainsi la croissance à une moyenne de 3,9%. Pendant cette période le taux d'inflation est passé de 3% à 2%,

Par ailleurs, le gouvernement informe les entreprises que de nombreux projets sont en cours d'études, en vue de bitumer progressivement à long terme un réseau d'environ 10 000 km de route en terre et de renforcer 2 000 km de routes bitumées suivant le chronogramme suivant :

<i>Route en projet de bitumage</i>	<i>Linéaire [km]</i>	<i>Période prévisionnelle</i>
Koudougou – Dédougou	130	2008 – 2010
Dédougou – Tougan	80	2008 – 2010
Dédougou – Nouna – Djibasso – Frt Mali	140	2008 – 2010
Kantchari – Diapaga – Frt Bénin	150	2008 – 2010
Kongoussi – Djibo – Baraboulé – Frt Mali	160	2008 – 2011
Rocade Nord et Sud Est à Ouagadougou	20	2008 – 2009
Ouahigouya – Thiou – Frt du Mali	60	2009 – 2010
Banfora – Sindou	50	2009 – 2010

Tougan – Ouahigouya	100	2009 – 2011
Banfora – Mangodara	100	2009 – 2011
Koudougou – Sabou – Léo	140	2009 – 2012
Koudougou – Réo – Tougan	140	2010 – 2012
Ouéssa – Léo	80	2010 – 2012
Autoroute Ouaga – Bobo, première tranche	30	2010 – 2012

Ouagadougou, le 22 novembre 2007

Le Directeur des Études et de la Planification

Adama KEÏTA