

**MINISTERE DES TRANSPORTS,
DE LA MOBILITE URBAINE
ET DE LA SECURITE ROUTIERE**

CABINET

**DECLARATION LIMINAIRE DE LA
CONFERENCE DE PRESSE SUR LE
PROJET D'INTERCONNEXION
FERROVIAIRE BURKINA FASO-GHANA**

**Monsieur le Ministre du Développement du
Chemin de Fer de la République du Ghana ;**

**Chers Amis de la Presse du Burkina Faso et
du Ghana ;**

**Distingués Invités en vos rang, grade et titre
considéré ;**

Mesdames et Messieurs ;

Avant tout propos, permettez-moi de réitérer mes sentiments d'amitié et de reconnaissance à Monsieur le Ministre du Développement du Chemin de Fer du Ghana, Monsieur John Peter AMEWU qui, aussitôt après la confirmation de sa nomination par le Parlement, a décidé d'effectuer son tout premier déplacement extérieur à Ouagadougou, afin d'échanger avec les Autorités burkinabè sur l'état d'avancement du projet d'interconnexion ferroviaire et les perspectives.

Je voudrais aussi saisir cette opportunité pour rendre un hommage appuyé à tous les journalistes de la presse écrite et de l'audio-visuelle qui ne ménagent aucun effort pour assurer une visibilité des actions menées

quotidiennement par mon département en soutien à l'essor socio-économique du pays.

Mesdames et messieurs ;

Théoriquement, il existe une corrélation entre croissance économique et transport, puis entre croissance démographique et besoins de mobilité durable à l'intérieur des Etats et entre eux.

Les transports jouent un rôle central dans le développement national et local équilibré en permettant d'accéder matériellement aux marchés, sans quoi aucun échange ne serait possible.

En effet, vous serez d'avis avec moi que tout programme de développement est voué à

l'échec si les biens produits ne peuvent être acheminés vers les marchés par manque d'infrastructures et de services de transport adéquats.

Dans cet ordre d'idée, il me plait de rappeler quelques atouts du chemin de fer :

- il est plus compétitif que la route pour l'acheminement des produits pondéreux (céréales, engrais, ciment, hydrocarbures, fibres de coton) sur des distances relativement longues en raison de la forte dégressivité des coûts en fonction de la distance à parcourir ;
- exploité dans des conditions normales, il permet d'évacuer rapidement des

tonnages plus importants, notamment par la composition de trains blocs;

- il présente une fiabilité sécuritaire pour les personnes et les biens, et est moins polluant.

Au regard de ces avantages comparatifs, les gouvernements burkinabè et ghanéen, sous le leadership éclairé de leurs Présidents, se sont résolument engagés depuis 2018, dans la construction d'une nouvelle ligne moderne entre le Port de Tema au Ghana et Ouagadougou au Burkina Faso pour favoriser le brassage de leurs peuples déjà unis par des liens multiséculaires sur les plans historique et géographique.

Ledit projet sera déroulé sur la base des principes directeurs ci-après :

- sélection par appel d'offres international précédé de pré-qualification, d'un partenaire privé chargé, sur fonds propres, de construire, exploiter et transférer en fin de concession, la liaison ferroviaire ;
- le recrutement d'une mission d'assistance-conseil pour assister les deux gouvernements dans les domaines de l'ingénierie ferroviaire, l'analyse juridique et l'évaluation économique-financière.

C'est le lieu ici de magnifier la vision intégratrice et panafricaniste de leurs Excellences Messieurs **Roch Marc Christian KABORE**, Président du Faso, et **Nana Addo Dankwa AKUFO-ADDO**, Président de la République du Ghana.

A l'issue de leurs visites d'amitié et de travail qu'ils ont mutuellement effectuées les 4 et 5 mai 2017 à Ouagadougou et les 17 et 18 septembre 2018 à Accra, le plan d'actions de mise en œuvre du projet qui s'en est suivi, a permis d'obtenir des résultats dont je me fais le devoir de vous rendre compte, avant d'aborder les perspectives et ce, afin de nourrir les échanges qui se feront avec vous, les journalistes.

I. Etat d'exécution des activités programmées

Après la finalisation et l'adoption des termes de références du projet d'interconnexion ferroviaire ainsi que de la mission d'assistance technique, les activités ci-après ont été exécutées :

1. Proposition de tracé de la liaison ferroviaire

Sous réserve des résultats des études techniques détaillées, la proposition de l'itinéraire en territoire burkinabé part de Ouagadougou, dessert Kombissiri, Manga, Béguédo, Garango, Tenkodogo, Bagré-Pôle, Zabré, Pô, et se termine au lien frontalier Dakola-Paga, soit une distance totale d'environ 320 km.

Quant au tracé en territoire Ghanéen, il débute au Port de Tema, longe la partie Est du pays et chemine vers le port fluvial d'Akosombo pour desservir Ho et Yendi au nord. La ligne rejoint ensuite Tamalé pour emprunter la colonne vertébrale centrale et continuer jusqu'à Paga en passant par Walewale, Bolgatanga et Navrongo, soit une distance totale de 782 km. Il faut noter qu'environ 90 km entre le Port de Tema et Akosombo sont déjà en construction sur fonds propres du Gouvernement Ghanéen.

2. Recrutement d'une mission d'assistance technique du projet

Eu égard à la complexité et à la haute technicité du projet d'interconnexion ferroviaire, le Burkina Faso et le Ghana ont pris la sage et prudente décision de s'attacher l'expertise du consortium italo-ghanéen, Team Engineering/Vision Consult, pour leur fournir des services d'assistance-conseil en ingénierie ferroviaire, juridique et économique-financier dans la dynamique d'une mise en œuvre efficiente et intelligente du projet.

Plus précisément, la mission de l'Assistant Technique porte sur la réalisation des études préliminaires et de faisabilité, l'appui à la sélection du partenaire privé, la validation des

études techniques, le suivi-contrôle et la réception des travaux de construction de la liaison ferroviaire.

3.Sélection du partenaire privé du projet

Suite à l'avis à manifestation d'intérêt dans le cadre de l'appel d'offres international précédé de pré-qualification, seize (16) entreprises ont manifesté leur intérêt pour le projet. Le Comité conjoint d'expert qui a travaillé alternativement au Burkina Faso et au Ghana, appuyé par la mission d'assistance technique, a fait l'évaluation multicritère des entreprises, permettant de retenir douze (12) entreprises dans cette phase. Par la suite, ces douze (12) entreprises ont été évaluées sur la base de plusieurs autres critères par le même Comité

conjoint d'experts, appuyé par la mission d'assistance technique, permettant de retenir à la fin de l'analyse trois (03) entreprises consortiums, techniquement aptes et financièrement fortes pour réaliser le projet.

Ces trois Consortiums ont été qualifiés en 2019 pour la suite de la sélection du partenaire privé chargé de construire et d'exploiter la liaison ferroviaire. Il s'agit des consortiums China Railway n°10, African Global Development et Frontline Capital Advisors.

4. Validation des livrables de la mission d'assistance technique

Le Comité Conjoint d'Experts (CCE) a examiné et/ou validé entre avril 2018 et octobre 2020, le :

- *rapport préliminaire définissant les critères minimaux de conception de l'infrastructure ferroviaire ;*
- *Dossier de Demande de Qualification (DDQ) ayant servi à la qualification des soumissionnaires ;*
- *rapport d'étude de pré faisabilité qui définit les lignes directrices de réalisation de l'étude de faisabilité ;*
- *rapport d'étude de faisabilité en ses volets étude de trafic, étude technique, modèle financier, le cadre juridique et institutionnel ;*
- *projet d'Accord de concession, référentiel contractuel qui liera les Etats au partenaire privé du projet ;*
- *projet de Dossier de Demande Proposition (DDP) qui servira de base pour la formulation des offres techniques et financières des trois (03) soumissionnaires qualifiés.*

5. Caractéristiques techniques du projet

Le projet sera entièrement exécuté dans le respect des règles de l'art et dans les standards internationaux comme suit :

- *Vitesse trains voyageurs 160 km/h et trains marchandises 120km/h*
- *Nature de la ligne : voie unique à écartement normal 1435 millimètres*
- *Rails type UIC 60*
- *Charge à l'essieu : 25 tonnes (OA) et 23 tonnes (Voie)*
- *Système de télécommunications et de signalisation par câbles à fibres optiques*
- *Emprise du couloir 60m*
- *55 gares dont 10 au Burkina Faso.*

II. Perspectives et diligences à accomplir en 2021

1.Parachèvement du processus de sélection du partenaire privé

Sur la base du Dossier de Demande Proposition (DDP), les trois (03) soumissionnaires qualifiés formuleront leurs offres techniques et financières dont l'examen permettra de retenir au final, un partenaire pour la phase de négociation du contrat de partenariat public-privé.

2.Mise à disposition de l'emprise de la voie ferrée

Le domaine public ferroviaire est du ressort réservé de l'Etat qui en est le propriétaire à titre imprescriptible. Aussi, l'obligation de constitution dudit domaine pour les besoins de la construction et de l'exploitation de la ligne

ferroviaire entre Ouagadougou-Bagré Pôle-Dakola, doit être satisfaite par l'Etat à travers l'expropriation et l'indemnisation des propriétaires terriens situés sur le long du tracé.

3.Régime fiscal et douanier du projet

Pour la phase de construction de la liaison ferroviaire, il est nécessaire d'accompagner le partenaire privé, par l'établissement d'un régime fiscal et douanier particulier harmonisé en s'inspirant des dispositions favorables du code des investissements applicables au Burkina Faso et au Ghana.

4.Montage financier du projet

Dans le domaine de la construction ferroviaire, il est généralement admis que pour que projet soit attractif pour un partenaire technique et financier, Les études préliminaires et de faisabilité doivent démontrer que le projet a un Taux de Rentabilité Interne (TRI) minimal de 12,81 %. Dans le cas du projet d'interconnexion ferroviaire Ouagadougou-Tema, le Comité conjoint d'experts a recommandé lors de la dernière réunion tenue à Bogatanga, que chacun des deux Etats mette à disposition les terrains nécessaires à la construction de l'infrastructures. En plus des terrains, le potentiel minéralier de fer du Ghana, de manganèse et de phosphate au Burkina Faso

ont permis ainsi de remonter le taux de rentabilité interne au-dessus de 14% à nos jours.

CONCLUSION

Mesdames et Messieurs ;

Chers Journalistes ;

Au terme de l'étude de faisabilité, les projections de la demande de trafic passagers sont estimées entre deux (2) et trois (3) millions de passagers par an. Quant au fret, les prévisions de transport se chiffrent entre sept (7) et dix-sept (17) millions de tonne l'an. Les résultats de l'étude de faisabilité indiquent que le projet est économiquement viable avec une

grande contribution des économies générées à la société dans son ensemble.

Par ailleurs, la réalisation de l'interconnexion ferroviaire entre le Burkina Faso et la République du Ghana, permettra d'atteindre les objectifs suivants :

- L'amélioration de la balance commerciale des deux pays à travers une facilitation des transports et l'optimisation des couts d'exploitation des véhicules automobiles par le basculement des surcharges sur le chemin de fer ;
- La stabilisation des couts de transport entraînant une réduction du prix des marchandises ;

- La création de plus de trente mille (30.000) emplois directs et indirects pendant la phase de construction, l'amélioration des conditions économiques des zones traversées et la création d'activités génératrices de revenus dans les gares et tout le long du chemin de fer ;
- L'amélioration de l'écoulement des produits de la zone de Bagré-Pole sur le marché ;
- L'amélioration des exportations de minerais vers les ports ;
- L'amélioration de la sécurité et de la sûreté des transports terrestres ;
- La réduction de la pauvreté locale ;

- La préservation du réseau routier, sujet à des dégradations précoces résultant des surcharges.

Merci pour votre attention soutenue. Moi et Mon Homologue du Ghana se tiennent à votre disposition pour apporter les réponses à vos questions.

Vincent T. DABILGOU
Commandeur de l'Ordre National