#### **BURKINA FASO**

Unité - Progrès - Justice



## MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ URBAINE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## Tableau de bord statistique 2017du secteur des transports



Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière. Secrétariat Général

Direction Générale des Études et des Statistiques Sectorielles

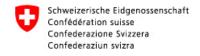
BURKINA FASO Unité - Progrès -Justice



# Tableau de bord statistique 2017 du secteur des transports

Réalisé avec l'appui financier de la Banque Mondiale et de la Coopération Suisse à travers le Projet de transport et de développement des infrastructures urbaines (*PTDIU*) et avec l'assistance technique du Programme d'appui à la gestion publique et aux statistiques (*PAGPS*) financé par l'Union Européenne







#### **AVANT-PROPOS**



Le secteur des transports occupe une place stratégique dans le dispositif institutionnel de conduite des politiques de développement de notre pays. Dans le souci d'optimiser les performances du secteur en matière de prise de décision et de contribuer à une réalisation efficiente de ses objectifs conformément aux orientations du Plan National de Développement Economique et Social (PNDES), le présent tableau de bord a été élaboré en complément à l'annuaire statistique 2017 du ministère.

Afin de garantir sa qualité, son élaboration a obéit à un processus participatif décliné en deux étapes à savoir : (i) l'organisation d'un atelier technique d'élaboration du premier draft qui a regroupé les représentants des structures clés du système statistique du secteur des transports y compris l'Institut National de la Statistique et de la Démographie (INSD) et le Programme d'Appui à la Gestion Publique et aux Statistiques; (ii) l'organisation d'un atelier de validation avec l'ensemble des partis prenantes.

Il est articulé autour des principaux points suivants: les ressources du ministère, le parc de transport, les infrastructures de transport, les activités de transport, la sécurité routière, la climatologie, les licences d'affaires, la consommation d'hydrocarbures et les données socioéconomiques.

Ce tableau de bord, le premier du département depuis sa création en 2016, concerne les données de 2008 à 2017. Il constitue un outil supplémentaire d'information et d'orientation pour les usagers, les chercheurs et les porteurs de projets du secteur des transports. J'en appelle donc à son appropriation et à sa bonne exploitation pour une réalisation efficiente des objectifs du secteur dans le cadre du PNDES.

L'élaboration de ce document a été rendu possible grâce à l'accompagnement des partenaires techniques et financiers, notamment le programme d'appui à la gestion publique et aux statistiques, à qui je renouvelle mes remerciements. Mes remerciements vont également à l'endroit des agents du ministère et à tous les acteurs qui ont contribué à l'élaboration de ce document.

Vincent Timbindi DABILGOU

Le Ministre lobilité Urb

Officier de l'Ordre National

## TABLE DES MATIERES

А١	/ANT-PROPOSErreur! Signet	non défini.
TA	BLE DES MATIERES	6
SI	GLES ET ABRÉVIATIONS	8
LIS	STE DES TABLEAUX	10
LIS	STE DES GRAPHIQUES	11
LIS	STE DES CARTES	12
	SUME EXECUTIFErreur! Signet	
	IIFFRES CLES	
	DNTEXTE	
1.	LES MOYENS DU MINISTERE	
١.		
	<ul><li>1.1. Ressources humaines</li><li>1.2. Ressources financières</li></ul>	
^		
2.	PARC DE TRANSPORTS	
	2.1. Parc de véhicules routiers	
	2.1.1. Immatriculation de véhicules automobiles par genre	
	2.2. Immatriculation des engins à deux roues	
	2.2.1. Immatriculations des tricycles des villes de Ouagadougou et Bobo-Dio 28	vuiasso
	2.2.2. Immatriculations des véhicules par source d'énergie dans les villes de	
	Ouagadougou et Bobo-Dioulasso	
	2.2.3. Âge des véhicules selon le parc 2017 dans les villes de Ouagadougou e	
	Dioulasso	
	2.2.5. Parc de Taxis automobiles par chef-lieu de région	
	2.3. Parc d'avions	33
3.	INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	35
	3.1. Infrastructures routières	35
	3.1.1. Réseau routier classé	35
	3.1.2. Voiries urbaines	
	3.1.3. Lignes de bus de la SOTRACO	
	3.1.4. Gares routières dans les chefs-lieux de régions du Burkina Faso	
	Infrastructures aéroportuaires     Infrastructures ferroviaires	
4.	ACTIVITES DE TRANSPORT	
	4.1. Transport global	
	4.1.1. Trafic global à l'importation et l'exportation par mode de transport	
	4.2. Transport maritime	
	4.2.1. Trafic maritime à l'importation	
	4.2.2. Transport routier	
	4.3.1. Trafic routier à l'importation	
	4.3.2. Trafic routier à l'exportation	
	4.3.3. Chargements de camions selon la nationalité	
	4.4. Transport Ferroviaire	
	4.4.1. Trafic ferroviaire à l'importation	
	4.4.2. Trafic ferroviaire à l'exportation	59
	4.4.3. Trafic ferroviaire de passagers	61
	4.5 Transport aérien	62

GI	ossaire .		85
9.	DONI	NEES SOCIOECONOMIQUES	83
	8.1. 8.2.	Consommation d'hydrocarbure par mode de transport	82
8.	CON	SOMMATION D'HYDROCARBURES	
	7.1.1	. Admis aux permis de conduire par catégories	<i>79</i>
7.	7.1.	NCES D'AFFAIRESPermis	
	6.4.	Vents	
	6.3.	Température	
	6.2.	Insolation	
6.	<b>CLIM</b> 6.1.	ATOLOGIE Précipitation	
	5.3.	Sauvegarde du patrimoine routier	
	5.2.	Contrôles techniques des véhicules	
	5.1.	Accident de la route	69
5.	SECI	JRITE ROUTIERE	69
	4.6.	Transport urbain en bus	
	4.5.3 aéro	B. Trafic du fret aérien (embarqué et débarqué) et des colis postaux aux ports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso	65
		ılasso	64
	4.5.2	ulasso	02
	4.5.1		
	157	Trafic gérien de passagers dans les géroports de Quagadousou et de Pol	ha

#### SIGLES ET ABRÉVIATIONS

°C : Degré Celsius % : Pourcentage

**ANAC** : Agence nationale de l'aviation civile **ANAM** : Agence nationale de la météorologie

**BF** : Burkina Faso

**CBC** : Conseil burkinabè des chargeurs

**Cc** : Centimètre cube

**CCI-BF** : Chambre de commerce et d'industrie du Burkina Faso

**CCVA** : Centre de contrôle des véhicules automobiles

CI : Côte d'Ivoire

**CIDPH** : Comité interministériel de détermination des prix des hydrocarbures

**DAF** : Direction de l'administration des finances

**DDO** : Distillate diesel oil

**DGESS** : Direction générale des études et des statistiques sectorielles

**DGIR** : Direction générale des infrastructures routières

**DGNET** : Direction générale de la normalisation et des études techniques

**DGPR** : Direction générale des pistes rurales

**DGTTM** : Direction générale des transports terrestres et maritimes

**DRH** : Direction des ressources humaines

**DRTMU** : Direction régionale des transports et de la mobilité urbaine **EBCVM** : Enquête burkinabè sur les conditions de vie des ménages

**EVP** : Equivalent vingt pieds

**F CFA** : Franc de la communauté financière africaine

FNST/ATU-B : Fédération nationale des syndicats des taximen et des acteurs du transport urbain du Burkina

IHPC : Indice harmonisé des prix à la consommation

INSD : Institut national de la statistique et de la démographie

Jet A1 : Kérosène ou carburant destiné aux avions à réaction

Km : Kilomètre

KWH : Kilowatt heure

m³ : Mètre cube

mens. : Mensuel

MI : Ministère des infrastructures

MINEFID : Ministère de l'économie, des finances et du développement

mm : Millimètre

m/s : Mètre par seconde

MTMUSR : Ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière

na : Non applicablend : Non disponiblenda : Non désigné ailleurs

**ONASER** : Office national de la sécurité routière

**ONTTB** : Organisation nationale des transports terrestres du Burkina

OTRAF : Organisation des transporteurs routiers du Faso

PEA : Permis d'exploitation aérienne PTAC : Poids total autorisé en charge

**PTDIU**: Projet de transport et de développement des infrastructures urbaines

QUIBB : Questionnaire unifié des indicateurs de base du bien-être

SH : Système harmonisé

SITARAIL : Société internationale de transport africain par rail

**SNTRVB** : Syndicat national des transporteurs routiers de voyageurs du Burkina

**SONABEL** : Société nationale d'électricité du Burkina **SONABHY** : Société nationale burkinabè d'hydrocarbures

**SOTRACO** : Société de transports en commun

**SPCT/RH** : Syndicats des propriétaires et chauffeurs des taxis de la région des Hauts -Bassins

SP-PST : Secrétariat permanent du programme sectoriel des transports

**Temp.** : Température

TTC : Toutes taxes comprises

**UCRB** : Union des chauffeurs routiers du Burkina

**UNATRAF**: Union nationale des transporteurs routiers autonomes du Faso

VA : Valeur ajoutée

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Première mise en circulation de véhicules automobiles par genre en 2017	24
Tableau 2: Évolution des PMC des engins à deux roues par région de 2016 à 2017	
Tableau 3: Immatriculations des tricycles dans les villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso	
Tableau 4: Source d'énergie par genre de véhicule immatriculé en 2017	
Tableau 5: Répartition des types de véhicules selon les classes d'âge en 2017	
Tableau 6: Évolution du nombre de taxis par chef-lieu de région	
Tableau 7: Évolution du nombre d'avions immatriculés au Burkina Faso par type d'usage	
Tableau 8: Réseau routier classé par classification administrative	
Tableau 9: Voiries aménagées par région (km)	
Tableau 10: Évolution du nombre de gares routières dans les chefs-lieux de régions du Burkina Faso	
Tableau 11 : Évolution du nombre d'aérodromes au Burkina Faso de 2008 à 2017	
Tableau 12: Importations maritimes de 2017 par port de transit en tonnes	47
Tableau 13: Exportations maritimes de 2017 par port de transit en tonnes	
Tableau 14: Importations routières en 2017 par axe d'échange	
Tableau 15 : Exportations routières de 2017 en tonnes	
Tableau 16 : Nombre de camions selon la nationalité en 2017	55
Tableau 17: Importations ferroviaires en 2017 par gare	57
Tableau 18 : Exportations ferroviaires en 2017	59
Tableau 19 :Trafic des passagers par voie ferroviaire en 2017	61
Tableau 20 : Évolution du nombre de décès sur place	69
Tableau 21: Évolution des Contrôles techniques réalisés par localité en 2017	71
Tableau 22 : Évolution du nombre de véhicules poids lourds contrôlés à la charge au Burkina Faso	72
Tableau 23 : Classification du nombre des vents mesurés aux heures synoptiques	78
Tableau 24 : Évolution de la variation annuelle de consommation d'hydrocarbure par mode de transport de	2009
à 2017	
Tableau 25 :Vente des hydrocarbures en 2017 en millier de Tep	82

## LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1: Évolution de la structure du personnel du ministère par sexeexe	
Graphique 2: Ștructure du personnel du ministère par tranches d'âges en 2017	
Graphique 3: Évolution du taux d'encadrement	
Graphique 4: Structure du personnel du ministère par type d'emploi	
Graphique 5 : structure de la dotation budgétaire en 2017	
Graphique 6: Structure de l'exécution budgétaire en 2017	. 23
Graphique 8 : Évolution des immatriculations des voitures particulières de 2008 à 2017	. 24
Graphique 9: Évolution des PMC des véhicules de transport de marchandises de 2008 à 2017	
Graphique 10 : Évolution du nombre de véhicules poids lourds immatriculés à Ouagadougou et à Bobo Dioulas de 2008 à 2017	
Graphique 11: Évolution des premières mises en circulation des deux roues et de la population de 2008 à 2017	
Graphique 11: Evolution des premières mises en circulation des deux roues et de la population de 2000 à 2017. Graphique 12: Variation des premières mises en circulation des deux roues en 2017 par rapport à 2016	
Graphique 13: Évolution des premières mises en circulation des tricycles dans les villes de Ouagadougou et	. 20
Bobo-Dioulasso de 2014 à 2017	. 28
Graphique 14: Ratio de la source d'énergie consommée selon le type de véhicule	
Graphique 15: Répartition du parc automobile par tranche d'âge en 2017	. 31
Graphique 16: Évolution du nombre d'avions immatriculés au Burkina Faso par type d'usage de 2008 à 2017	. 33
Graphique 17: Répartition du nombre d'avions immatriculés au Burkina Faso par type d'usage en 2017	
Graphique 18: Évolution du nombre de compagnies aériennes desservant les aéroports du Burkina Faso de 20	
à 2017	
Graphique 19 : Évolution du linéaire des routes classées (en km) de 2008 à 2017	
Graphique 20 : Répartition de la densité des routes nationales par région en 2017 (en km)	. 35
Graphique 21 : Répartition des routes classées selon la classification administrative en 2017 (%)	. 35
Graphique 22 : Répartition des routes classées selon la classification technique en 2017 (%)	. 35
Graphique 23: Voiries aménagées par région en 2016 (km)	. 37
Graphique 24 : Evolution du nombre de bus et d'abribus par ligne de 2008 à 2017 Graphique 25: Évolution du nombre de gares dans les chefs-lieux de région de 2008 à 2017	. 39 40
Graphique 26. Évolution du nombre de gares dans les cheis-lieux de région de 2006 à 2017 Graphique 26: Évolution des proportions de gares aménagées dans les chefs-lieux de région de 2008 à 2017	
Graphique 20. Evolution des proportions de gares amenagees dans les cheis-lieux de region de 2006 à 2017 Graphique 27 : Évolution du nombre d'aérodromes de 2008 à 2017	
Graphique 28 : Répartition du nombre d'aérodromes en 2017	42
Graphique 29 : Évolution du nombre de gares de train	
Graphique 30 : Évolution du linéaire du réseau ferré national (en km)	. 44
Graphique 31 : Évolution des importations	. 45
Graphique 32 : Répartition des importations	
Graphique 33: Évolution comparative des exportations terrestres par mode de transport de 2010 à 2017	
Graphique 34: Répartition des exportations	. 45
Graphique 35 : Répartition des importations maritimes en 2017 par port de transit	. 47
Graphique 36 : Évolution de l'ensemble des importations maritimes sur les dix dernières années (milliers de	
tonnes) de 2008 à 2017	. 47
Graphique 37 : Évolution des importations maritimes sur les trois principaux ports de transit du Burkina Faso d	
2008 à 2017 en milliers de tonnes	
Graphique 36 : Répartition des exportations maritimes par port de transit en 2017 Graphique 39 : Évolution de l'ensemble des  exportations maritimes sur les dix dernières années	.49 .40
Graphique 40 : Évolution de la structure des exportations maritimes sur les dix dernieres affices Graphique 40 : Évolution de la structure des exportations maritimes par port de transit de 2008 à 2017 en tonne	. <del>1</del> 3
Graphique 41 : Répartition des importations routières par axe en 2017	
Graphique 42: Évolution de l'ensemble des importations routières sur les dix dernières années	
Graphique 43: Évolution des importations routières sur les principaux axes de 2008 à 2017 en tonnes	
Graphique 44 : Répartition par axe d'échange des exportations routières en 2017	
Graphique 45: Évolution de l'ensemble des exportations routières sur les dix dernières années en tonnes	
Graphique 46: Évolution comparative des exportations routières sur les principaux corridors de 2013 à 2017	
Graphique 47 : Répartition de nombre de camions en 2017 selon la nationalité	
Graphique 48 : Évolution du nombre de camions de 2010 à 2017	
Graphique 49: Évolution de la structure du nombre de camions selon la nationalité de 2010-2017	
Graphique 50: Répartition des importations ferroviaires par gare de déchargement en 2017	
Graphique 51 : Évolution des importations ferroviaires de 2009 à 2017 en tonnes	
Graphique 52 : Évolution des importations ferroviaires dans les deux (02) principales gares de déchargement d	
2009 à 2017 en tonnes	
Graphique 53: Repartition des cinq principaux groupes de produits d'exportation par rail en 2017 Graphique 54 : Évolution des importations ferroviaires de 2009 à 2017 en tonnes	
Graphique 54 : Evolution des importations ferroviaires de 2009 à 2017 en tonnes Graphique 55: Évolution des exportations par rail de 2009 à 2017 en tonnes	
Graphique 56 : Répartition du trafic des passagers par voie ferroviaire en 2017	61.
Graphique 50 : Repartition du trafic des passagers par voie ferroviaire en 2017	
Graphique 58 : Évolution du trafic aérien de passagers de Ouagadougou (en milliers) en 2008, 2016 et 2017	
Graphique 59: Évolution du trafic aérien de passagers de Bobo Dioulasso (en milliers) en 2008, 2016 et 2017	
Graphique 60: Évolution du volume global du trafic aérien de passagers de Ouagadougou et Bobo Dioulasso e	n
milliers en 2008, 2016 et 2017	
Graphique 61 : Évolution du nombre de mouvements d'avions des aéroports de 2008 à 2017 (en milliers)	

Graphique 62 : Répartition des mouvements d'avions des aéroports en 2017	65 65 017 65 67
Graphique 68 : Évolution du nombre de passagers transportés (en milliers) de 2008 à 2017	67 69
Graphique 71: Évolution du nombre des accidents constaté par site de 2008 à 2017 Graphique 72: Évolution du nombre de décès sur place pour 100 000 habitants de 2008 à 2017 Graphique 73: Évolution du nombre de décès sur place pour 10 000 véhicules (Véhicules automobiles, tricycle 2 roues) de 2008 à 2017	69 es, 69
Graphique 74 : Nombre d'accidents par type de confits en 2017	69 71 71
Graphique 77 : Évolution du nombre de véhicules contrôlés à la charge par localité en 2017 Graphique 78: Pourcentage de véhicules en surcharge au Burkina Faso par rapport au seuil de tolérance de 20 et au PTAC de 2011 à 2017	72 0% 72
Graphique 79: Cumul annuel de précipitations associé au nombre de jours de pluie dans les stations synoptiques 2017	74 s. 74
Graphique 81 : Anomalie du cumul pluviométrique de 2017 par rapport à la moyenne 2008-2017 dans les stati- synoptiques	74 les
stations synoptiques Graphique 83 : Évolution des températures maximales moyennes annuelles des stations synoptiques de Bobo Dioulasso, Bogandé, Boromo, Dédougou et Dori de 2008 à 2017	)- 77
Fada N'Gourma, Gaoua, Ouagadougou, Ouahigouya et Pô de 2008 à 2017	77 -
Graphique 86 : Évolution des températures maximales moyennes annuelles des stations synoptiques de Boror Fada N'Gourma, Gaoua, Ouagadougou, Ouahigouya et Pô de 2008 à 2017	mo, 77
à 2017	79 en
Graphique 89 : Évolution du nombre de dossiers de candidatures au permis de conduire à Ouagadougou et Bo Dioulasso de 2010 à 2017	
Duagadougou et Bobo Dioulasso en 2017	81 81 82
Graphique 94 : Évolution des ventes des hydrocarbures liquides en milliers de Tep Graphique 95: Évolution du taux de croissance de la valeur ajoutée de la branche transport de 2008 à 2017 Graphique 96: Part (%)des transport dans le PIB de 2008 à 2017	83 83 8 à
2017	83
LISTE DES CARTES	
Carte 1: Réseau des aérodromes du Burkina Faso	72

#### RESUME EXECUTIF

#### Les moyens du ministère

En 2017, le ministère a un effectif en personnel de 499 dont 120 femmes et 379 hommes.

Au titre du budget de l'Etat, le ministère a bénéficié en 2017 d'une dotation de 1 milliard 927 millions de F CFA dont 1 milliard 719 millions destinés aux dépenses courantes et 208 millions aux dépenses en capital

#### Parc de transports

Le nombre de véhicules automobiles immatriculé au Burkina Faso en 2017 est de 30 914, celui des véhicules à deux roues dont la cylindrée est supérieure ou égale à 50 cc est de 278 324.

De 2016 à 2017, on constate une augmentation importante de l'ensemble des véhicules de 14 %.

#### Infrastructures de transport

Le réseau routier classé du Burkina Faso, en 2017, est de 15 304 km dont 3 650 km sont bitumés, soit 24% du réseau. Il est constitué de 6 728 km de routes nationales, 3 550 km de routes régionales et 5 026 km de routes départementales.

Le réseau ferré total est long de 622 km. Le réseau en exploitation est de 517 km.

Le nombre d'aéroports desservis par vols direct à partir du Burkina Faso est de 23 en 2017. Par rapport à 2016 on note une augmentation de 21%.

#### Activités de transport

En 2017, le fret burkinabé est dominé par celui du sous-secteur routier, 87% des importations et 75% des exportations.

De 2016 à 2017, les importations routières ont augmenté de 20% et celles des exportations de 4%.

#### Sécurité routière

En 2017, 14 768 accidents ont été constatés dans les seules villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. De 2016 à 2017, on note une augmentation de 12% du nombre d'accidents à Ouagadougou et une baisse de 4% à Bobo-Dioulasso. Concernant le nombre de tués pour 100 000 habitants, on remarque une augmentation de 7% entre 2016 et 2017

#### Climatologie

Entre 2016 et 2017, on observe une baisse générale des hauteurs et du nombre de jours de pluie sur l'ensemble des stations d'observation. Les baisses sont respectivement de 13% et 7%. Les baisses des hauteurs de pluies sont surtout importantes à Bobo Dioulasso (-509 mm) à Pô (-239 mm) et à Gaoua (-197 mm). Par contre, on observe une hausse générale de la durée d'insolation

moyenne annuelle de 7,8% en 2017 par rapport à 2016. Notons que cette hausse a été plus marquée à la station de Bobo Dioulasso (+42 min) et. Dédougou (+18 min).

#### Licences d'affaires

En 2017, 35 319 personnes sont admises au permis de conduire à Ouagadougou et à Bobo Dioulasso. Le permis de catégorie A1BC, est le plus demandé (90%) et le plus délivré (91%) en 2017

#### Consommation d'hydrocarbures

En 2017, le transport routier consomme 93% du volume d'hydrocarbure. Le gas-oil, est l'hydrocarbure le plus vendu avec 598,8 milliers de tep. La vente des hydrocarbures a augmenté de 20% entre 2016 et 2017

#### Données socioéconomiques

En 2017, la branche transport a contribué à 82,3 milliards de F CFA à la formation de la richesse nationale. Entre 2016 et 2017 elle a augmenté de 5%

## CHIFFRES CLÉS

	200 8	200 9	201 0	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6	201 7
Parc de véhi	icules a	automo	obiles e	et de de	eux rou	es au n	iveau r	national		
Total véhicules automobil es	nd	nd	194 942	213 508	237 619	263 197	289 287	317 111	344 184	375 163
Total 2 roues(cyli ndrée > ou= 50cc)	nd	nd	689 808	868 088	1 072 966	1 282 706	1 521 048	1 789 181	2 051 103	2 329 427
Parc de taxi	4 roue	s dans	les ch	efs-lieu	ıx de ré	égion d	u Burk	ina		
Total taxi	nd	nd	nd	nd	3 257	4 059	4 668	4 890	5 714	6 122
Réseau rout	ier clas	ssé par	classif	fication	admin	istrativ	e (en k	cm)		
RN	6 728	6 728	6 728	6 728	6 728	6 728	6 728	6 728	6 728	6 728
RR	3 544	3 544	3 544	3 550	3 550	3 550	3 550	3 550	3 550	3 550
RD	5 015	5 016	5 017	5 026	5 026	5 026	5 026	5 026	5 026	5 026
Linéaire de	voiries	amén	agées a	au Burk	kina(kn	n)				
Total	46,6	52, 4		302, 4	421	448, 4	568, 8	709, 3	756, 6	nd
		Lin	éaire du	réseau	ferré na	tional (e	n km)			
Exploité	517	517	517	517	517	517	517	517	517	517
Non exploité	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
Transport routier : Importations et exportations de marchandises (en milliers de tonnes)										
Importatio ns	105 1	130 4	106 2	157 5	184 4	243 2	265 5	270 1	285 0	341 0
Exportatio ns	nd	195	190	204	176	296	304	422	365	378
Transport	aérien	: Passag	gers dan	s les aér	oports d	e Ouaga	dougou	et Bobo	-Dioula	sso
Embarqué s	173	179	190	186	228	239	249	223	229	257

	200 8	200 9	201 0	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6	201 7
Débarqués	169	175	190	194	222	237	236	205	228	246
Transport fe	erroviai	ire : Fr	et (en	milliers	s de tor	nnes)				
Burkina - RCI	nd	125	126	86	92	88	106	108	108	127
RCI - Burkina	nd	329	473	388	633	624	567	534	488	500
Transport m de tonnes)	naritime	e : Imp	ortatio	ons et e	xportat	cions de	e march	nandise	s (en m	nilliers
Importatio ns	830	846	138 7	172 4	140 9	166 3	187 8	197 8	242 2	283 2
Exportatio ns	180	237	281	290	149	260	342	384	370	393
Accidents d	e la rou	ıte cor	nstatés	par site	)					
Ouagadou gou	4 855	6 132	5 961	5 082	8 216	107 92	108 12	108 43	104 75	116 93
Bobo-	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3
Dioulasso	<b>710</b>	893	232	881	372	237	359	<b>590</b>	202	075
Sites non précisés	1 905	893 3 292	3 873	881 4 040	4 632	5 727	5 014	5 043	4 700	5 113
Sites non	1 905	3 292	3 873	4	4	5	5	5	4	5
Sites non précisés	1 905 onduire	3 292 e déliv 15	3 873	4	4	5 727 39	5 014 37	5	4	5
Sites non précisés Permis de c Permis de	1 905 onduire 13 534	3 292 e déliv 15 463	3 873 rés 18 934	4 040 18 855	4 632 29 192	5 727 39 482	5 014 37 152	5 043 39 794	47 47 418	5 113 48 594
Sites non précisés Permis de c Permis de conduire Consommat	1 905 onduire 13 534	3 292 e déliv 15 463	3 873 rés 18 934 iits éne	4 040 18 855	4 632 29 192 es du s	5 727 39 482 secteur	5 014 37 152 des tra	5 043 39 794 ansport	47 47 418	5 113 48 594
Sites non précisés Permis de c Permis de conduire Consommat de tep)	1 905 onduire 13 534 cion de	3 292 e déliv 15 463 produ 98, 2	3 873 rés 18 934 iits éne 106, 0	4 040 18 855 rgétiqu	4 632 29 192 es du s	5 727 39 482 secteur 106, 5	5 014 37 152 des tra 102, 7	5 043 39 794 ansport	47 47 418 s (en m	5 113 48 594 nilliers
Sites non précisés Permis de c Permis de conduire Consommat de tep) DDO	1 905 onduire 13 534 cion de	3 292 e déliv 15 463 produ 98, 2 26,	3 873 rés 18 934 uits éne 106, 0 23,7	4 040 18 855 rgétiqu 92,1	4 632 29 192 des du s 110, 4 17,8	5 727 39 482 secteur 106, 5 10,7	5 014 37 152 des tra 102, 7 8,8	5 043 39 794 ansports 84,8 7,3	47 47 418 s (en m	5 113 48 594 milliers 43,1 7,7

Valeur ajoutée de la branche transport et de la valeur ajoutée du secteur tertiaire (en milliards FCFA) à prix courant

	200 8	200 9	201 0	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6	201 7
Secteur tertiaire	150 3,4	162 3	168 1,4		204 9,6	227 7,9	_	249 1,9	267 6,1	301 0,1
Branche transports	76,2	68, 9	64,3	61,7	93,3	96,2	98,5	78,4	78,4	82,3

#### **CONTEXTE**

Le gouvernement du Burkina Faso s'est doté depuis 2016 du Plan National de Développement Economique et Social (PNDES) pour la période 2016-2020. Ce référentiel de développement qui vient remplacer la Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable (SCADD), s'inscrit dans une dynamique de transformation structurelle de l'économie burkinabé. Une telle option impliquera de la part de l'État, des politiques volontaristes et un rôle très actif du secteur privé dans l'accroissement des investissements productifs dans les secteurs porteurs et innovants, ainsi que dans l'accroissement qualitatif du capital humain.

Le secteur des transports, secteur de soutien à la production constitue un maillon très important dans la chaîne de développement économique et social de notre pays qui est sans littorale et qui sert en plus de pays de transit pour d'autres pays enclavés comme le Mali et le Niger.

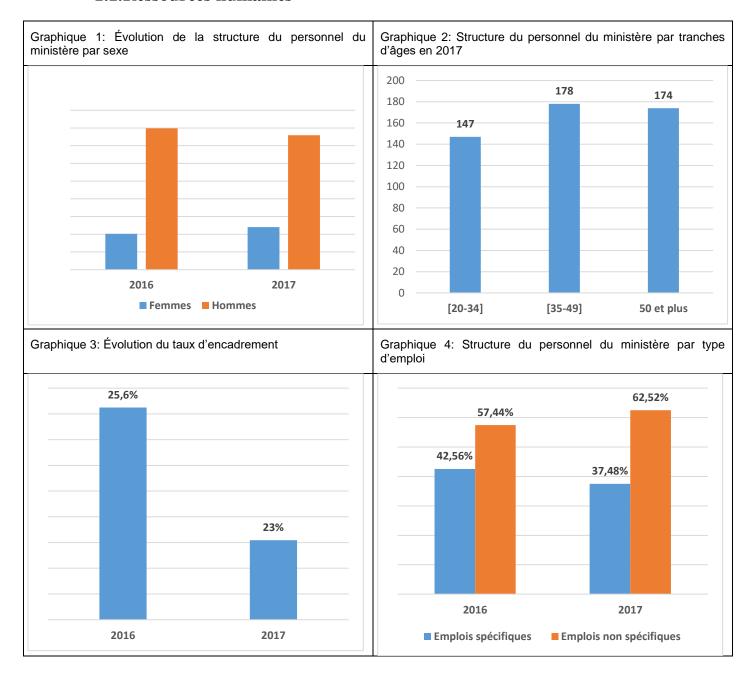
Le développement du secteur des transports passe donc nécessairement par une bonne maitrise de données statistiques qui se doivent d'être fiables et à jours.

La réalisation du tableau de bord statistique 2017 du secteur des transports émane d'un besoin accru d'informations au niveau national pour conduire les projets et programmes de développement du secteur. La production de cet important document, permettra ainsi le suivi et l'évaluation des impacts des mesures de lutte contre la pauvreté à travers la mise en œuvre des politiques « Commerces et services marchands » et « Infrastructures de transports, de communication et d'habitat » dans leur mission de soutien et d'appui à la production.

Le tableau de bord apparait donc comme un outil approprié pour l'accompagnement de la mise en œuvre du PNDES et des politiques de développement du secteur des transports. Le présent tableau de bord est le résultat d'un processus inclusif qui a impliqué les différentes structures du Ministère. C'est un outil de dialogue et de plaidoyer qui rappelle les engagements et les efforts qui restent à fournir dans le domaine des transports de manière générale.

#### 1. LES MOYENS DU MINISTÈRE

#### 1.1.Ressources humaines



- Augmentation sensible du personnel féminin en 2017 ;
- Vieillissement du personnel;
- Baisse du taux d'encadrement en 2017 ;
- Prédominance des emplois non spécifiques.

#### Commentaire général

Le Ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la securité routière (MTMUSR) compte en 2017 un effectif de 499 agents en activité dont 24 % de femmes. Comparé à 2016, l'effectif des femmes a augmenté en 2017 contrairement à celui des hommes qui a enregistré une legère baisse, dégageant ainsi un effectif de 19 agents de plus en 2017.

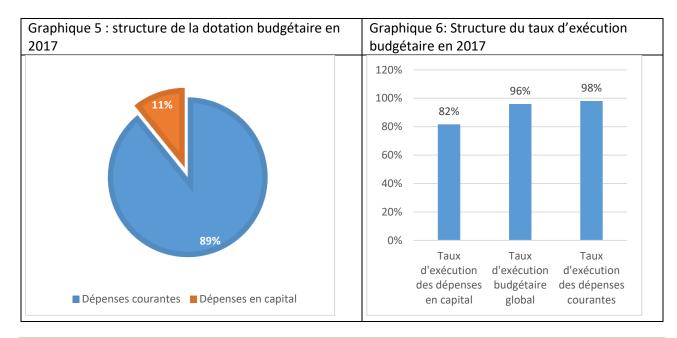
Considérant l'âge de la retraite en moyenne à 60 ans, 34,9% du personnel actuel ira à la retraite dans les huit (08) prochaines années. Cette situation de vieillissement du personnel nécessite une programmation cohérente de recrutement en vue d'assurer le renouvellement continue du personnel au cours des 10 prochaines années.

La proportion du personnel d'encadrement baisse en 2017. Le nombre d'agents sous l'encadrement d'un cadre supérieur passe de 3,9 en 2016 à 4,3 en 2017. Cette évolution du taux d'encadrement augmente les charges dévolues au personnel d'encadrement et réduit l'efficacité dans l'exécution des différentes missions. Du reste, en 2017, le taux d'encadrement reste simillaire à celui de la fonction publique en général.

L'exercice des principales missions du ministère exige un niveau de qualification et de technicité élévé du personnel dans les emplois spécifiques du département. En 2017, la proportion du personnel spécifique du ministère est de 37,5%. Autrement dit, 62,5% de l'effectif du ministère est un personnel d'appui ou de soutien. Par rapport à 2016, elle est même en baisse, passant de 42,6% à 37,5% en 2017.

**Source :** Direction des ressources humaines/MTMUSR

#### 1.2. Ressources financières



#### **Points saillants**

- Faible dotation budgétaire du ministère ;
- Faible proportion de la dotation en capital (11% du budget)
- Fort taux d'exécution budgétaire.

#### Commentaire général

Les ressources financières du ministère se caractérisent par une faible dotation des dépenses en capital (dépenses d'investissement et d'équipement). En 2017, seulement 9,2% des dotations budgétaires est consacré aux investissements et équippements. A titre de comparaison, dans le budget, en 2017, 31% du budget national est consacré aux dépenses d'investissement.

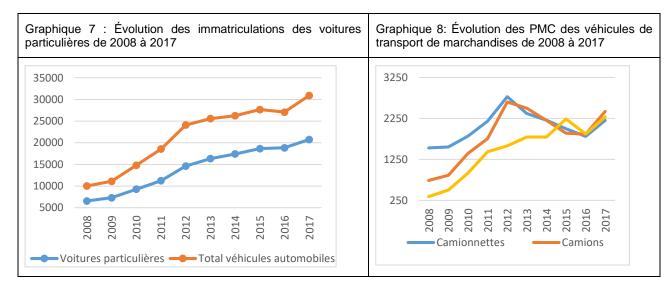
Aussi, le taux d'exécution des dépenses d'investissement est relativement faible. En effet, les dépenses en capital en 2017 ont été executées à 81,7% contre un taux d'exécution des dépenses courantes de 98,1%.

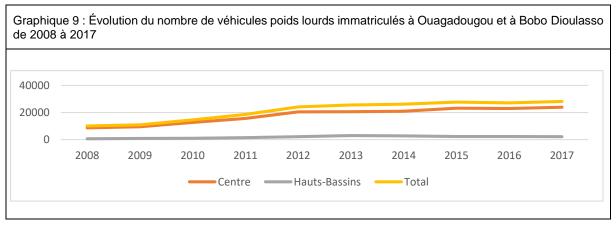
#### 2. PARC DE TRANSPORTS

#### 2.1 Parc de véhicules routiers

#### 2.1.1. Immatriculation de véhicules automobiles par genre

Tableau 1: Première mise en circulation de véhicules automobiles par genre en 2017								
Voitures	2017	Proportion par genre	Variation/2016					
Voitures particulières	20762	67%	10%					
Camionnettes	2204	7%	22%					
Camions	2422	8%	30%					
Transport en commun	787	3%	22%					
Tracteurs routiers	2287	7%	22%					
Remorques	9	0%	-18%					
Semi-remorques	1824	6%	22%					
Véhicules spéciaux	579	2%	29%					
Autres automobiles	2	0%	na					
Véhicule agricole	38	0%	-52%					
Total véhicules automobiles	30 914	100%	14%					





- Prédominance des voitures particulières en 2017, 67% des PMC ;
- Croissance de 14% des PMC des véhicules automobiles par rapport à 2016 ;
- Les camions, plus fort taux de croissance par rapport à 2016 (+30%);
- 93% des immatriculations des poids lourds dans les régions du Centre (Ouagadougou) et des Hauts Bassins (Bobo Dioulasso) respectivement 85% et 8% en 2017.

#### Commentaire général

Les voitures particulières sont les plus immatriculées au Burkina Faso. En 2017, elles representent 67% des nouvelles immatriculations qui sont de 30 914. Ce nombre a augmenté de 14% par rapport à 2016.

Les véhicules de transport ont le taux de croissance d'immatriculation le plus élévé entre 2016 et 2017.

Les deux villes les plus peuplées du pays concentrent l'essentiel des immatriculations de véhicules poids lourds en 2017 et ceux sur la période 2008 – 2017. Entre 2016 et 2017, les immatriculations des poids lourds à Ouagadougou ont augmenté de 4% et ceux de Bobo Dioulasso ont baissé de 6%.

Sur la période 2008 - 2017, les immatriculations des poids lourds se sont accrues. Toutefois, sur la période 2009 - 2012, la croissance est plus importante, +30% en moyenne. Entre 2012 - 2015, la croissance est plus faible avec une moyenne de 5%. Entre 2015 et 2016 les immatriculations ont baissé de 2%.

Le Burkina Faso, pays de l'interland et de transit pour le Mali et le Niger pour leur commerce international, se doit de developper ces moyens d'approvisionnement à travers le renouvellement et l'augmentation de son parc de véhicule poids lourds.

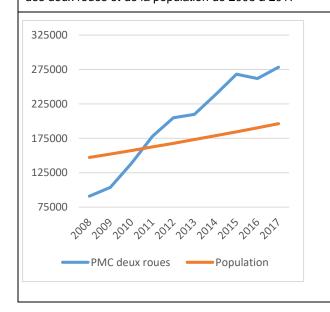
#### 2.1.2. Immatriculation des engins à deux roues

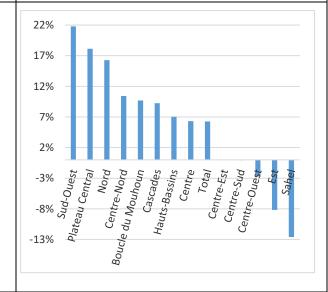
Tableau 2: Évolution des PMC des engins à deux roues par région de 2016 à 2017

Tableau 2. Evolution ues i vic des englis à deux roues par region de 2010 à 2017					
Régions	2017	Proportion par région	Variation/2016		
Boucle du Mouhoun	17 180	6%	10%		
Cascades	11 871	4%	9%		
Centre	100 822	36%	6%		
Centre-Est	10 115	4%	0%		
Centre-Nord	16 781	6%	10%		
Centre-Ouest	16 090	6%	-3%		
Centre-Sud	4 704	2%	0%		
Est	10 424	4%	-8%		
Hauts-Bassins	40 175	14%	7%		
Nord	21 534	8%	16%		
Plateau Central	9 760	4%	18%		
Sahel	8 727	3%	-13%		
Sud-Ouest	10 141	4%	22%		
Burkina Faso	27 8324	100%	6%		

Graphique 10: Évolution des premières mises en circulation des deux roues et de la population de 2008 à 2017

Graphique 11: Variation des premières mises en circulation des deux roues en 2017 par rapport à 2016





- Région du Centre, plus forte proportion des PMC d'engins à deux roues en 2017 (36%), suivi de la région des Hauts-Bassins (14%);
- Forte croissance des PMC des engins à deux roues sur la période 2008 2017 ;
- Les régions du Centre-Sud, du Sahel, des Cascades, du Centre-Est, de l'Est, du Plateau-Central et du Sud-Ouest, plus faible proportion de PMC en 2017;
- Baisse des immatriculations dans les régions du Centre-Ouest, de l'Est et du Sahel.

#### Commentaire général

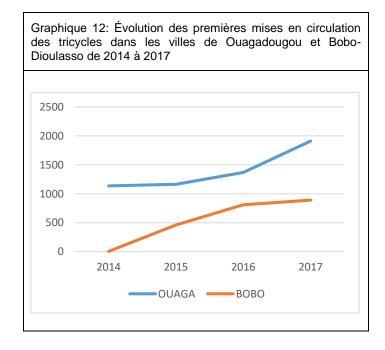
Les régions les plus peuplées du pays que sont celles du Centre (13,6%) et des Hauts-Bassins (10,6%) sont également celles qui ont la plus forte proportion de PMC d'engins à deux roues en 2017. Les régions les moins peuplées du pays, notamment les régions des Cascades, du Sud-Ouest, du Plateau Central et du Sahel sont également celles qui ont le taux de PMC le plus faible d'engins à deux roues en 2017.

Entre 2016 et 2017, les plus fortes croissances sont celles de la région du Sud-Ouest (+22%) et du Plateau central (+18%).

Sur la période 2008 à 2017, les immatriculations ont progressé de 12% en moyenne par an. Elles croissent plus vite que la population. Les engins à deux roues sont les moyens de transport privilégiés des Burkinabè étant donné que le transport en commun, pour la mobilité urbaine, n'est pas developpé. Ce mode de transport individuel, de plus en plus grandissant, n'est pas sans conséquence sur l'économie burkinabè et plus pour l'environnement. La promotion du transport en commun comme envisagé par l'Etat à travers l'acquisition massive de bus au profit des populations des grands centre urbains et la création d'une Direction Générale de la Mobilité Urbaine (DGMU) est à même de réduire les dépenses de transport des Burkinabè et de sauvegarder l'environnement.

#### 2.1.3. Immatriculations des tricycles des villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso

Tableau 3: Immatriculations des tricycles dans les villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso							
Villes	Villes 2017 Proportion par ville Proportion/2016 moyenne annu entre 2014 et 2						
Ouagadougou	1910	68%	40%	12%			
Bobo Dioulasso	889	32%	10%	286%			
Total	2799	100%	28%	25%			



- En 2017, plus de tricycles immatriculés à Ouagadougou (68%) qu'à Bobo Dioulasso (32%);
- Taux de croissance des immatriculations de tricycles plus important à Ouagadougou (+40%) qu'à Bobo Dioulasso (+10%) entre 2016 et 2017;
- Entre 2014 et 2017, évolution croissante des immatriculations de tricycles à Ouagadougou et à Bobo Dioulasso.

#### Commentaire général

Le nombre d'immatriculations de tricycle à Ouagadougou est plus important que celui de Bobo Dioulasso en 2017 et sur la période 2014 – 2017.

Le taux de croissance des immatriculations de la ville de Ouagadougou (+40%) est plus élévé que celui de la ville de Bobo Dioulasso (+10%) entre 2016 et 2017. A contrario, sur la période 2014 - 2016, les immatriculations des tricycles de la ville de Bobo Dioulasso croissent plus vite que celles de la ville de Ouagadougou.

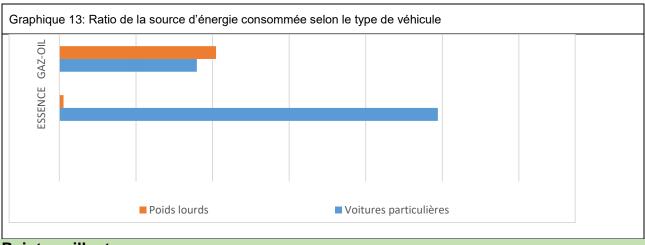
Cette nouvelle offre de service de transport aux citadins des deux grandes villes du Burkina Faso, de plus en plus grandissante et plus accesible, se fait au détriment de l'activité des taxis automobiles. Ces derniers voyant leurs chiffres d'affaires diminuer vont sortir du secteur induisant ainsi une baisse du parc de taxis automobiles.

## 2.1.4. Immatriculations des véhicules par source d'énergie dans les villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso

Tableau 4: Source d'énergie par genre de véhicule immatriculé en 2017

Essence Gaso

	Essence		Gasoil		
Genres	PMC 2017	% consommation	PMC 2017	% consommation	
Voitures particulières	17860	98,8%	4323	35,9%	
Camionnettes	145	0,8%	2044	17,0%	
Camions	10	0,1%	2228	18,5%	
Transports en commun	26	0,1%	751	6,2%	
Tracteurs routiers	6	0,0%	2128	17,7%	
Semi-remorques	20	0,1%	3	0,0%	
Véhicules spéciaux	3	0,0%	470	3,9%	
Autres	1	0,0%	6	0,0%	
Véhicules agricoles	2	0,0%	85	0,7%	
Total	18071	100,0%	12038	100,00%	



#### **Points saillants**

- Voitures particulières, quasi-totalité des véhicules à essence (99%) en 2017 ;
- Poids lourds, véhicules à gasoil.

#### Commentaire général

En 2017, 60% de véhicules immatriculés consomment de l'essence contre 40% pour le gasoil.

99% des véhicules automobiles à essence sont des voitures particulères. Cependant la quasi-totalité des véhicules poids lourds consomment du gasoil (99%).

L'essence est la principale source d'énergie pour 57% des voitures particulières.

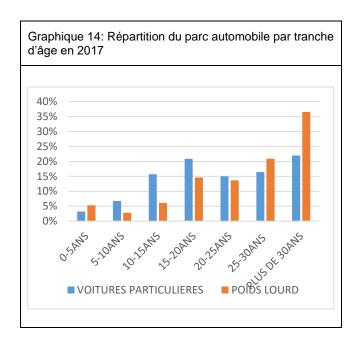
#### 2.1.5. Âge des véhicules selon le parc 2017 dans les villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso

Tableau 5: Répartition des types de véhicules selon les classes d'âge en 2017

Genre

0-5ans
510152025-30ans
Plus de

Genre		10ans	15ans	20ans	25ans		30ans
Voitures particulières	3%	7%	16%	21%	15%	16%	22%
Poids lourd	5%	3%	6%	15%	14%	21%	37%
Tous genres	5%	7%	13%	18%	14%	17%	26%



#### **Points saillants**

• Vétusté du parc automobile du Burkina en 2017, 88% des véhicules vieux de plus de 10 ans.

#### Commentaire général

Le parc des véhicules au Burkina est, en 2017, de 375 163 véhicules.

Ce parc est vétuste en raison de ce que 93% des voitures particulières et 90% des poids lourds ont plus de 10 ans.

Cette vestusté du parc augmente le coût d'exploitation des véhicules et polue l'atmosphère par le rejet de gaz d'échappement de vieux moteurs.

Par ailleurs, cela constitue un frein au developpement économique du pays. Le Burkina doit travailler au rajeunissement de son parc automobile.

#### 2.1.6. Parc de taxis automobiles par chef-lieu de région

Tableau 6: Évolution du nombre de taxis par chef-lieu de région					
Chefs-lieux	Nombre de taxis en 2017	Variation 2016/2017			
Banfora	12	Na			
Bobo Dioulasso	767	-21%			
Dédougou	1	0%			
Dori	0	Na			
Fada N'Gourma	0	Na			
Gaoua	12	20%			
Kaya	3	0%			
Koudougou	30	58%			
Manga	0	Na			
Ouagadougou	5 297	13%			
Ouahigouya	6	Na%			
Tenkodogo	23	-23%			
Ziniaré	1	Na			
Total	6 152	8%			

#### **Points saillants**

- Ville de Ouagadougou, 86% du parc de taxi.
- Pas de taxis automobiles dans les villes de Fada N'Gourma, Manga et Dori.

#### Commentaire général

Le nombre de taxis automobiles à Tenkodogo et à Bobo-Dioulasso est en baisse du fait de l'apparition des taxis motos à Tenkodogo et des tricycles à Bobo-Dioulasso.

Sur 6 122 taxis automobiles, 87% sont localisés à Ouagadougou et 12% à Bobo-Dioulasso soit 99% du parc.

**Source :** Direction générale des études et des statistiques sectorielles (DGESSMTMUSR)

#### 2.2. Parc d'avions

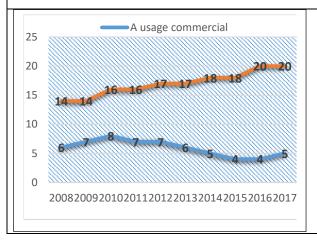
Tableau 7: Évolution du nombre d'avions immatriculés au Burkina Faso par type d'usage

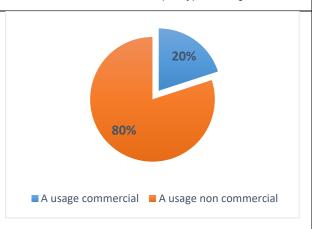
Type d'immatriculation	Situation en 2017	Variation relative par rapport en 2016	Variation relative par rapport en 2008
A usage commercial	5	25%	-17%
A usage non commercial	20	0%	43%
Total	25	4%	25%

Source: Registre d'immatriculation des avions

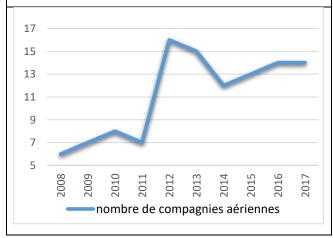
Graphique 15: Évolution du nombre d'avions immatriculés au Burkina Faso par type d'usage de 2008 à 2017 imma

Graphique 16: Répartition du nombre d'avions immatriculés au Burkina Faso par type d'usage en 2017





Graphique 17: Évolution du nombre de compagnies aériennes desservant les aéroports du Burkina Faso de 2008 à 2017



- 25 avions dans le registre d'immatriculation des avions en 2017 dont 20% à usage commercial ;
- En 2017, le Burkina Faso, desservi par14 compagnies aériennes.

#### Commentaire général

En 2017, le nombre d'avions immatriculés au Burkina Faso est de 25. Il a augmenté d'un avion par rapport à 2016 et de six par rapport à 2008. Cependant, les immatriculations des aéronefs à usage non commercial ont reculé de deux en 2017. En moyenne, trois aéronefs immatriculés sur quatre sont à usage non commercial entre 2008 et 2017.

Le nombre de compagnies aériennes régulières desservant les aéroports de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso est passé de 6 à 14 entre 2008 et 2017 avec un pic de 16 compagnies aériennes en 2016. Entre 2016 et 2017, aucune compagnie supplémentaire n'a été enregistrée.

**Source :** Agence nationale de l'aviation civile (ANAC/MTMUSR)

#### 2 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

#### 2.1 Infrastructures routières

#### 2.1.1. Réseau routier classé

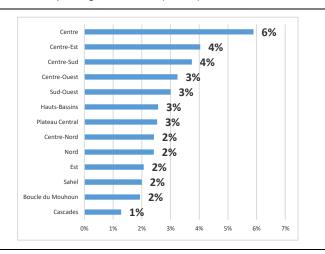
Tableau 8: Réseau routier classé par classification administrative

Routes	2017	Ecart (km) / 2016	Ecart (km) / 2008	Variation (%)/ 2016	Variation (%)/ 2008
Routes nationales	6 728	0	0	0,0	0,0%
Routes régionales	3 550	0	6	0,0	0,2%
Routes départementales	5 026	0	11	0,0	0,2%
Ensemble	15 304	0	17	0,0	0,1%

Graphique 18 : Évolution du linéaire des routes classées (en km) de 2008 à 2017

2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017

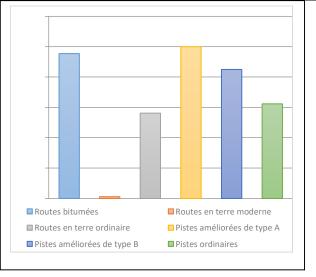
Graphique 19 : Répartition de la densité des routes nationales par région en 2017 (en km)



Graphique 20 : Répartition des routes classées selon la classification administrative en 2017 (%)



Graphique 21 : Répartition des routes classées selon la classification technique en 2017 (%)



- Densité du réseau routier classé de 5,6 km pour 100 km² contre 4,7 km pour 100 km² pour l'ensemble des pays de l'UEMOA;
- Linéaire du réseau routier classé inchangé entre 2016 et 2017 ;
- Faibles variations des linéaires des routes nationales, régionales et départementales depuis 2008 ;
- Domination des routes en terre, 76,2% du réseau en 2017 ;
- Région du Centre : plus dense en routes nationales et routes nationales revêtues.

#### Commentaire général

La linéaire du réseau routier classé est de 15 304 km en 2017. Ce linéaire est resté constant entre 2016 et 2017. Par contre, entre 2008 et 2017 le linéaire des routes régionales a augmenté de 6 km et les départementales de 11.

Cette augmentation du linéaire du réseau routier classé résulte d'une remesure exhaustive du réseau avec un système de mesure plus précis faisant passer le linéaire de 15 287 km en 2008 à 15 304 km en 2011 et reste invariable jusqu'à 2017.

Les routes nationales représentent 44% du linéaire des routes selon la classification administrative en 2017. Les routes nationales, de par leur prépondérance et leur fonction, constituent un levier de développement puissant au regard de la position géographique du Burkina Faso qui est sans façade maritime et sert en plus de pays de transit pour d'autres pays enclavés comme le Mali et le Niger pour leur commerce extérieur avec les pays côtiers.

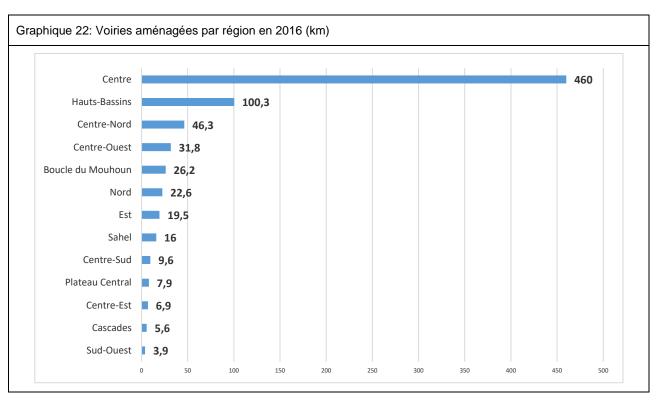
Selon la classification technique, les routes bitumées et les pistes améliorées de type A occupent respectivement 24% et 25% du réseau routier classé. Cette classification révèle une faible couverture du réseau en routes bitumées induisant un coût élevé de l'exploitation des véhicules et un temps de parcours plus élevé. Cela constituerait une entrave au développement économique du pays.

La région du Centre est la plus dense en matière de routes nationales qui sont de 6 km pour 100 km<sup>2</sup> et de 10 km pour 100 km<sup>2</sup> pour les routes nationales bitumées. Cette forte densité de routes nationales et de routes nationales bitumées s'explique par le fait que tous les corridors du pays partent de Ouagadougou, chef-lieu de la région du Centre et capitale politique et administrative du pays.

**Source :** Direction générale de la normalisation et des études techniques (DGNET/MI)

#### 2.1.2 Voiries urbaines

Tableau 9: Voiries aménagées par région (km)						
Région	2016	Ecart (km) / 2015	Ecart (km) / 2008	Variation (%) / 2015	Variation (%) / 2008	
Boucle du Mouhoun	26,2	0	24,4	0%	1356%	
Cascades	5,6	0	2	0%	56%	
Centre	460	10	nd	2%	nd	
Centre-Est	6,9	0	0	0%	0%	
Centre-Nord	46,3	37,3	37,3	414%	414%	
Centre-Ouest	31,8	0	29,6	0%	1345%	
Centre-Sud	9,6	0	9,6	0%	nd	
Est	19,5	0	5,4	0%	38%	
Hauts-Bassins	100,3	0	nd	0%	nd	
Nord	22,6	0	nd	0%	nd	
Plateau Central	7,9	0	2,8	0%	55%	
Sahel	16	0	16	0%	nd	
Sud-Ouest	3,9	0	0	0%	0%	
Burkina Faso	756,6	47,3	nd	7%	nd	



- 756,6 km de linéaire cumulé de voiries aménagées au Burkina Faso en 2016 ;
- Accroissement du linéaire des voiries aménagées (+7%,47,3 km), entre 2015 et 2016 ;
- 61% du linéaire des voiries aménagées du pays dans la ville de Ouagadougou et 13% à Bobo-Dioulasso en 2016;
- Accroissement du linéaire de voiries aménagées dans les régions de la Boucle du Mouhoun, du Centre-Ouest et du Centre-Nord sur la période 2008-2016.

#### Commentaire général

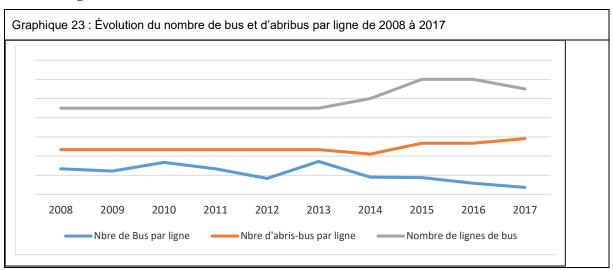
L'aménagement de 37,3 km de voirie dans la région du Centre-Nord et de 10 km dans la région du Centre entre 2015 et 2016 a induit une croissance du linéaire de voirie de 7%.

Les régions du Centre et des Hauts-Bassins concentrent l'essentiel du linéaire des voiries aménagées du pays dans les deux grands centres urbains de Ouagadougou (61%) et de Bobo Dioulasso (13%).

Sur la période 2008-2016, le linéaire de voiries a augmenté dans les villes des régions ayant abrité les festivités nationales du 11 décembre. L'aménagement des voiries urbaines favorise la promotion du transport en commun et facilite la mobilité urbaine.

**Source :** Direction générale de la normalisation et des études techniques (DGNET/MI)

#### 2.1.3. Lignes de bus de la SOTRACO



#### **Points saillants**

- Augmentation du nombre de lignes de bus ;
- Augmentation du nombre d'abribus ;
- Baisse du nombre de bus fonctionnels.

#### Commentaire général

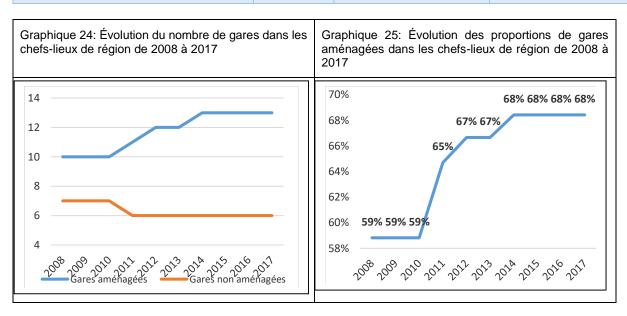
Sur la période 2008 à 2016, le nombre de lignes de bus de la SOTRACO a augmenté de 9 à 12 et les abribus de 42 à 64.

Le nombre de bus fonctionnels a baissé de 21 à 8 sur la période de 2015 à 2017 en raison de la vétusté du parc. Cette dynamique baissière a induit la diminution du nombre de lignes de bus qui est passé de 12 à 11 sur la même période.

**Source :** Société de transport en communs (SOTRACO)

#### 2.1.3 Gares routières dans les chefs-lieux de régions du Burkina Faso

Tableau 10: Évolution du nombre de gares routières dans les chefs-lieux de régions du Burkina Faso 2017 Variation (%) /2016 Variation (%) /2008 Chef-lieu de région **Banfora** 2 0% 100% **Bobo-Dioulasso** 1 0% 0% Dédougou 1 0% 0% Dori 1 0% 0% Fada N'Gourma 1 0% 0% Gaoua 1 0% 0% 1 0% 0% Kaya Koudougou 1 0% 0% Manga 1 0% 0% Ouagadougou 4 0% 0% 2 **Ouahigouya** 0% 100% **Tenkodogo** 1 0% 0% Ziniaré 2 0% 0% **TOTAL** 19



- 68% des gares routières des chefs-lieux de régions aménagées ;
- Au moins une gare routière aménagée dans 85% des chefs-lieux de régions ;
- Plus grand nombre de gares routières à Ouagadougou.

#### Commentaire général

Le nombre de gares routières dans les chefs-lieux de régions n'a pas varié entre 2016 et 2017.

La proportion de gares aménagées évolue de façon croissante. Elle est passée de 59% en 2008 à 68% en 2017. Sur la même période, seules les villes de Banfora et de Ouahigouya ont construit chacune une nouvelle gare routière.

Ouagadougou possède quatre gares représentant le plus grand nombre de gares routières dont trois aménagées.

Par contre, Bobo-Dioulasso, capitale économique du pays, ne possède qu'une seule gare non aménagée.

**Source :** Direction générale des études et des statistiques sectorielles (DGESSMTMUSR)

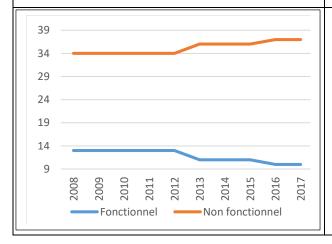
## 2.2 Infrastructures aéroportuaires

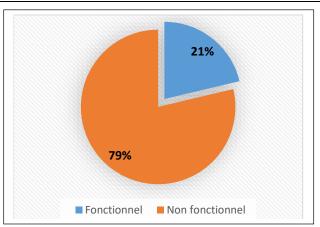
Tableau 11 : Évolution du nombre d'aérodromes au Burkina Faso de 2008 à 2017

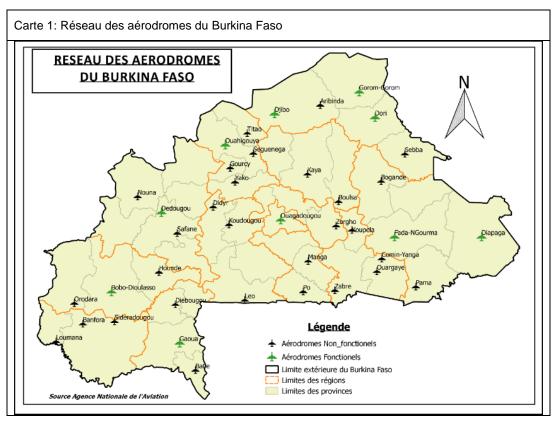
Aérodromes	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fonctionnel	13	13	13	13	13	11	11	11	10	10
Non fonctionnel	34	34	34	34	34	36	36	36	37	37
Totaux	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
Proportion des aérodromes fonctionnels	28%	28%	28%	28%	28%	23%	23%	23%	21%	21%

Graphique 26 : Évolution du nombre d'aérodromes de 2008 à 2017

Graphique 27 : Répartition du nombre d'aérodromes en 2017







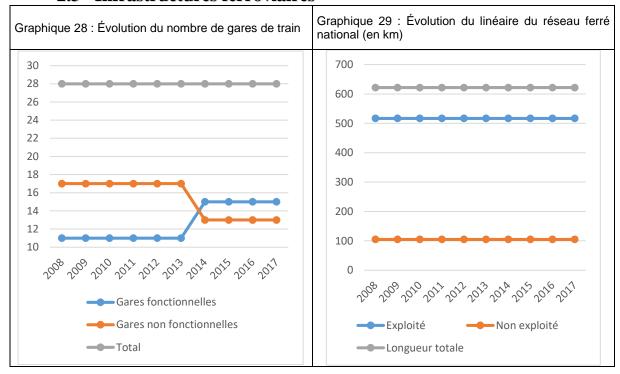
- Deux aéroports internationaux en 2017 ;
- 47 aérodromes dont 79% non fonctionnels.

#### Commentaire général

Le nombre d'aérodromes fonctionnels est en baisse entre 2008 et 2017 passant de 13 à 10 en 2017. Sur la période, trois aérodromes sur quatre sont non fonctionnels.

En plus des deux aéroports internationaux de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso, le réseau des aérodromes fonctionnels comprend ceux de Dédougou, Diapaga, Djibo, Dori, Fada N'Gourma Gaoua, Gorom-Gorom et Ouahigouya.

#### 2.3 Infrastructures ferroviaires



#### **Points saillants**

- Constance de la longueur du réseau ferroviaire du Burkina Faso depuis 2008 ;
- Constance du nombre de gares de train au Burkina Faso depuis 2008;
- Constance de l'effectif de voitures voyageurs depuis 2013.

#### Commentaire général

La longueur du réseau ferroviaire du Burkina est restée constante depuis 2008 à 622 km exploité à 83%.

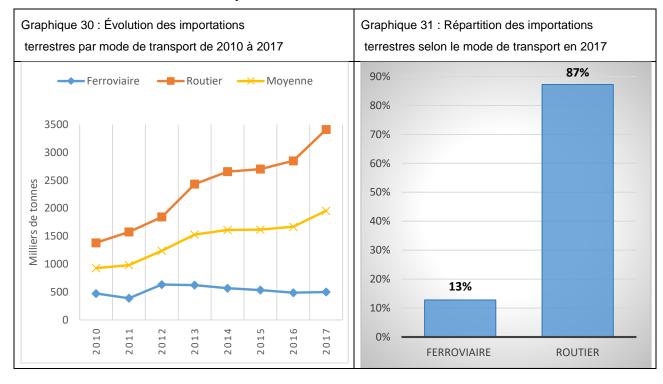
Depuis 2008, le nombre de gares de train au Burkina Faso est resté constant à 28 tandis que le nombre de gares fonctionnelles a augmenté depuis 2013. Il est passé de 11 à 15 et faisant passer le taux à 54%. Cette augmentation de nombre de gares ferroviaires fait suite à une demande de l'Etat Burkinabé de dessenclaver certaines zones du pays situées sur la voie ferroviaire par la train.

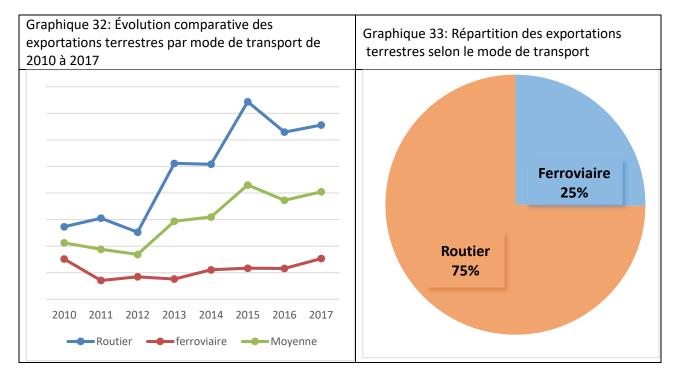
Source : Société de gestion du patrimoine ferroviaire du Burkina (SOPAFER-B/MTMUSR)

## 3. ACTIVITÉS DE TRANSPORT

## 3.1. Transport global

# 3.1.1. Trafic global à l'importation et à l'exportation par mode de transport





• L'essentiel du trafic global terrestre du Burkina Faso par la route en 2017 (87% des importations et 75% des exportations).

#### Commentaire général

Depuis 2010, le trafic global terrestre burkinabè passe principalement par la route. En 2017, il représente 87% des importations et 75% des exportations.

Entre 2010 et 2017, le trafic routier est de plus en plus croissant.

Le Burkina Faso est desservi par une seule voie ferroviaire : la liaison Abidjan – Ouagadougou. Cette voie le rattache au seul port d'Abidjan, alors que son approvisionnement se fait également à partir des ports de Tema et de Takoradi au Ghana et ceux de Lomé et de Cotonou respectivement au Togo et au Bénin.

Le trafic terrreste de marchandises est dominé par la route du fait du rattachement du Burkina Faso par la route à quatre ports sur cinq. Aussi, la vetusté de la voie ferrée Abidjan – Ouagadougou entraîne un temps de parcours de plus en plus élevé, induisant une baisse de la demande du trafic de fret ferroviaire.

#### Notes méthodologiques

**Concept :** Voir glossaire en annexe.

<u>Répartition par mode de transport :</u> Rapport entre le tonnage des importations d'un mode de transport et le total de l'ensemble des importations du Burkina.

<u>Taux de croissance (TC)</u>: Mesure l'évolution d'une grandeur numérique entre deux données ; il est exprimé en pourcentage (%). C'est la différence entre la valeur de départ – la valeur d'arrivée rapporté à la valeur de départ, le tout multiplié par 100. C'est le taux de variation ou taux d'évolution.

**Sources statistiques :** Bulletin Statistique 2017, Conseil Burkinabè des Chargeurs.

<u>Source :</u> Conseil burkinabè des chargeurs (CBC /MTMUSR)

## 3.2. Transport maritime

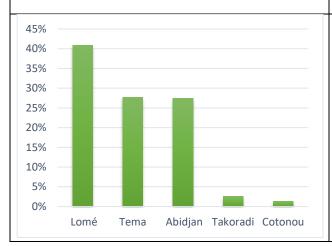
#### 3.2.1. Trafic maritime à l'importation

Tableau 12: Importations maritimes de 2017 par port de transit en tonnes

Ports de	Situation en	Variation relative par rapport à		
transit	2017	2008	2016	
Cotonou	37 196	950%	-3%	
Lomé	1 158 572	302%	23%	
Abidjan	778 122	310%	17%	
Tema	786 277	138%	11%	
Takoradi	71 991	291%	16%	
Ensemble	2 832 160	241%	17%	

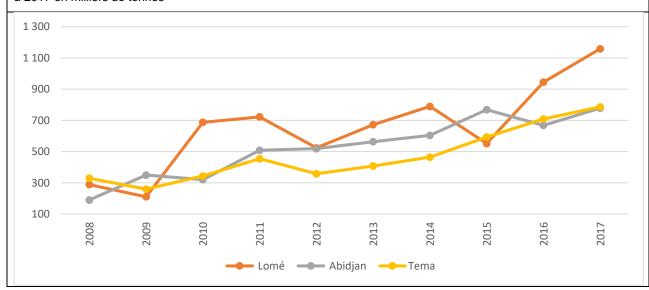
Graphique 34 : Répartition des importations maritimes en 2017 par port de transit Graphique 35 : Évolument des importations maritimes en maritimes sur les dix

Graphique 35 : Évolution de l'ensemble des importations maritimes sur les dix dernières années (milliers de tonnes) de 2008 à 2017





Graphique 36 : Évolution des importations maritimes sur les trois principaux ports de transit du Burkina Faso de 2008 à 2017 en milliers de tonnes



- Hausse de 17% des importations maritimes en 2017 ;
- Triplement des importations maritimes en 10 ans ;
- Fortes hausses dans les ports de Lomé et de Tema ;
- Deux cinquièmes des importations via Lomé.

#### Commentaire général

En 2017, le tonnage des importations maritimes burkinabé a augmenté de 17% par rapport à 2016 passant de 2 422,7 milliers de tonnes à 2 832,7.

Excepté 2009 et 2015, le port de Lomé est le plus utilisé par les chargeurs. En 2017, il a accueilli 41% des importations de marchandises. Il est suivi respectivement de Tema (28%) et d'Abidjan (27%).

En 2017, le volume des importations maritimes a augmenté sur l'ensemble des ports à l'exception de Cotonou. L'augmentation est plus élevée au port de Lomé avec 23%.

A partir de 2013, les importations maritimes du pays progressent à un rythme annuel de 16%. Avec un niveau de 829,9 milliers de tonnes en 2008, le tonnage des importations a été multiplié par 3,5.

#### Notes méthodologiques

Concept: Voir glossaire en annexe.

<u>Répartition par port de transit</u>: Rapport entre le tonnage des importations en transit d'un port et le total de l'ensemble des importations maritimes du Burkina.

<u>Taux de variation</u>: Mesure de l'évolution d'une grandeur numérique entre deux données, il est exprimé en pourcentage (%). C'est la différence entre la valeur de départ – la valeur d'arrivée rapportée à la valeur de départ, le tout multiplié par 100. Il s'agit du taux de croissance ou taux d'évolution.

Sources statistiques : Bulletin Statistique 2017, Conseil Burkinabè des Chargeurs.

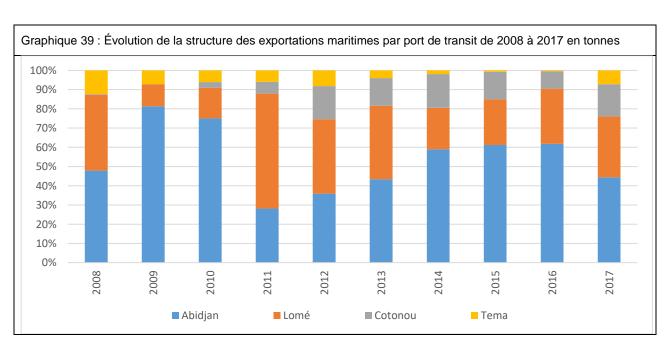
Source : Conseil burkinabè des chargeurs (CBC /MTMUSR)

## 3.2.2. Trafic maritime à l'exportation

Tableau 13: Exportations maritimes de 2017 par port de transit en tonnes

Ports de transit	Situation en	Variation relative par rapport à	
	2017	2008	2016
Cotonou	65 538	8249%	97%
Lomé	124 833	76%	17%
Abidjan	174 629	102%	-24%
Tema	28 311	27%	1452%
Ensemble	393 310	118%	6%

Graphique 37 : Répartition des exportations maritimes par Graphique 38 : Évolution de l'ensemble des exportations port de transit en 2017 maritimes sur les dix dernières années 50% 400 44% 45% 40% 350 32% 35% 30% 300 25% 17% 20% 250 15% 7% 10% 200 5% 0% 150 Abidjan Cotonou Lomé Tema Ensemble 100



- Hausse de 6% du tonnage des exportations du Burkina Faso par voie maritime en 2017 ;
- Doublement des exportations maritimes entre 2008 et 2010 ;
- Abidjan, port le plus utilisé par les chargeurs burkinabè pour leurs opérations d'exportation en 2017.

#### Commentaire général

Le tonnage des exportations maritimes du Burkina Faso a accru de 6% passant de 369,8 milliers de tonnes à 393,3 entre 2016 et 2017.

En 2017, le port d'Abidjan a été le plus utilisé pour le transit des marchandises burkinabè à l'exportation avec 44% du trafic. Il est suivi de Lomé avec 32%.

Excepté le port d'Abidjan qui a enregistré une variation baissière de 24%, le volume des exportations a augmenté.

De façon générale, les exportations maritimes du Burkina ont progressé de 118 points passant de 180,02 milliers de tonnes à 393,3 milliers en 2017.

#### Notes méthodologiques

Concept: Voir glossaire en annexe.

**Répartition par port de transit :** Rapport entre le tonnage des exportations en transit d'un port et le total de l'ensemble des exportations maritimes du Burkina.

<u>Taux de croissance (TC)</u>: Mesure de l'évolution d'une grandeur numérique entre deux données ; il est exprimé en pourcentage (%). C'est la différence entre la valeur de départ – la valeur d'arrivée rapportée à la valeur de départ, le tout multiplié par 100. Il s'agit du taux de variation ou taux d'évolution.

Source statistique : Bulletin Statistique 2017, Conseil Burkinabè des Chargeurs.

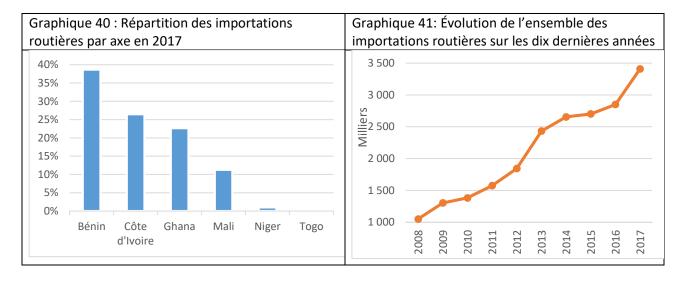
<u>Source :</u> Conseil burkinabè des chargeurs (CBC /MTMUSR)

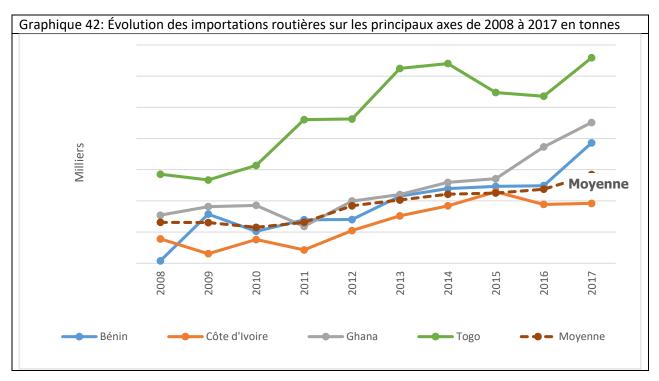
## 3.3. Transport routier

#### 3.3.1. Trafic routier à l'importation

Tableau 14: Importations routières en 2017 par axe d'échangeAxeSituation enVariation relative par rapport à201720082016Bénin771 7184806%55%

AAC	Situation Cn	variation relative par rapport a		
	2017	2008	2016	
Bénin	771 718	4806%	55%	
Côte d'Ivoire	384 151	146%	2%	
Ghana	902 371	193%	21%	
Mali	33 520	na	-79%	
Niger	401	na	604%	
Togo	1 317 893	131%	23%	
Ensemble	3 410 054	224%	20%	





- Hausse du tonnage du trafic routier à l'importation du Burkina Faso de 20% en 2017;
- Triplement du volume des importations burkinabé par voie routière en 10 ans ;
- Corridor togolais, le plus utilisé par les chargeurs burkinabè pour leurs opérations d'importation routière.

#### Commentaire général

Le tonnage des importations routières du Burkina Faso a augmenté de 20% passant de 2 849,9 milliers de tonnes en 2016 à 3 410,05 en 2017.

En 2017, le corridor togolais est le plus utilisé par les chargeurs pour leurs importations routières avec 38,65% du trafic.

De 2008 à 2017, les importations routières ont progressé de façon continue passant du simple au triple.

Entre 2008 et 2017, sur l'ensemble des axes d'échange excepté celui du Mali/Burkina, les importations ont augmenté.

#### Notes méthodologiques

**Concept :** Voir glossaire en annexe.

<u>Répartition par axe</u>: Rapport entre le tonnage des importations routières sur un axe donné et le total de l'ensemble des importations routières du Burkina.

<u>Taux de variation</u>: Mesure de l'évolution d'une grandeur numérique entre deux données, il est exprimé en pourcentage (%). C'est la différence entre la valeur de départ – la valeur d'arrivée rapportée à la valeur de départ, le tout multiplié par 100. Il s'agit du taux de croissance ou taux d'évolution.

**Source statistique :** Bulletin Statistique 2017, Conseil Burkinabè des Chargeurs.

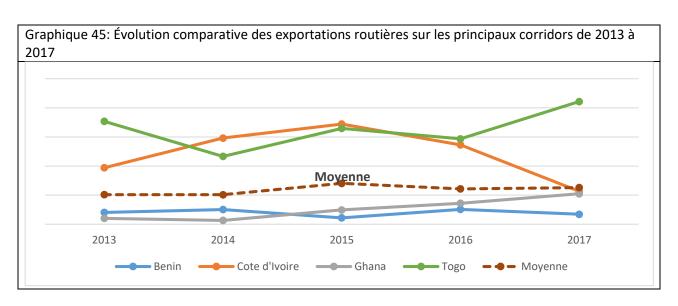
Source : Conseil burkinabè des chargeurs (CBC /MTMUSR)

## 3.3.2. Trafic routier à l'exportation

Tableau 15 : Exportations routières de 2017 en tonnes

Axes	Situation en	Variation relative par rapport à		
	2017	2011	2016	
Bénin/Burkina	17 161	302%	-33%	
Côte d'Ivoire/Burkina	56 493	3273%	-59%	
Ghana/Burkina	52 427	526%	46%	
Mali/Burkina	40 958	172%	108%	
Niger/Burkina	150	-84%	20%	
Togo/Burkina	210 773	22%	44%	
Ensemble	377 963	86%	4%	

Graphique 43 : Répartition par axe d'échange des Graphique 44: Évolution de l'ensemble des exportations routières en 2017 exportations routières sur les dix dernières années en tonnes TOGO COTE D'IVOIRE **GHANA** MALI **BENIN** NIGER 2010 2013 2015 2016 2017 2011 2012 2014 0% 20% 40% 60%



- Hausse de 4% des exportations routières entre 2016 et 2017 ;
- Accroissement de 86% des exportations routières entre 2011 et 2017 ;
- Plus de la moitié des exportations routières passées par l'axe d'échange Togo/Burkina Faso en 2017.

#### Commentaire général

Le tonnage des exportations des produits burkinabè par la route s'est accru de 4% passant de 364,6 milliers de tonnes en 2016 à 377,9 en 2017. Les variations à la hausse vont de 20% à 108% et concernent les corridors ghanéen, malien, nigérien, et togolais. En 2017, 56% des exportations routières du Burkina Faso est passé par le corridor togolais. Le corridor nigérien est le moins utilisé.

Le volume des exportations routières de marchandises burkinabè a augmenté entre 2011 et 2017 de 86%. Sur l'ensemble des axes d'échange, à l'exception des corridors ivoirien et nigérien, le niveau du tonnage des exportations burkinabè a augmenté.

#### Notes méthodologiques

**Concept :** Voir glossaire en annexe.

<u>Répartition par axe :</u> Rapport entre le tonnage des exportations routières sur un axe d'échange donné sur le total de l'ensemble des exportations routières du Burkina.

<u>Taux de croissance (TC) :</u> Mesure de l'évolution d'une grandeur numérique entre deux données, il est exprimé en pourcentage (%). C'est la différence entre la valeur de départ – la valeur d'arrivée rapportée à la valeur de départ, le tout multiplié par 100. Il s'agit du taux de variation ou taux d'évolution.

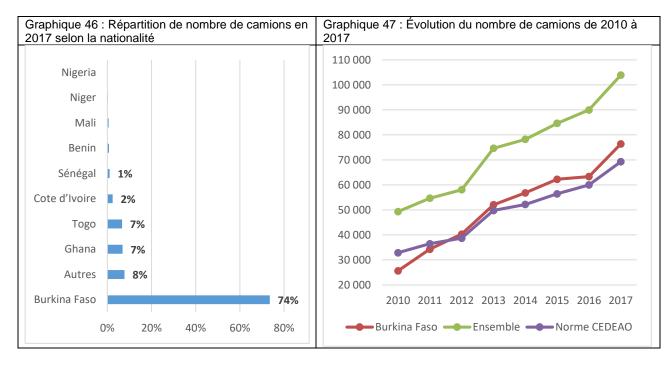
**Sources statistiques :** Bulletin statistique 2017, Conseil Burkinabè des Chargeurs.

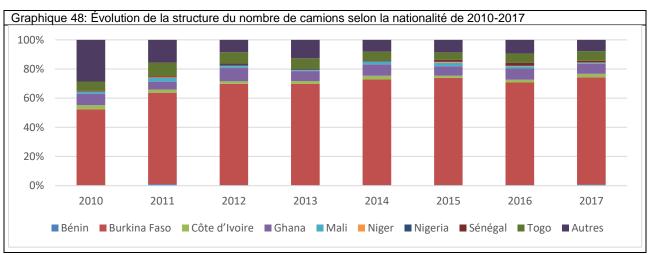
<u>Source :</u> Conseil burkinabè des chargeurs (CBC /MTMUSR)

## 3.3.3. Chargements de camions selon la nationalité

Tableau 16 : Nombre de camions selon la nationalité en 2017

Nationalité	Situation en	Variation relative	ve par rapport à
Nationalite	2017	2010	2016
Bénin	792	383%	149%
Burkina Faso	76 358	198%	21%
Côte d'Ivoire	2 521	79%	50%
Ghana	7 143	82%	2%
Mali	646	17%	-53%
Niger	228	126%	29%
Nigeria	73	-14%	-21%
Sénégal	1 106	532%	-37%
Togo	6 924	118%	21%
Autres	8 097	-43%	-5%
Ensemble	103 888	111%	15%





- Les camions transportant le fret burkinabè composés en majorité de nationalité burkinabè ;
- Forte baisse des camions maliens (-53%) et sénégalais (-37%) entre 2016 et 2017 ;
- Hausse des camions béninois (149%) entre 2016 et 2017 ;
- Camions burkinabè, 74% des chargements en 2017.

#### Commentaire général

En 2017, 73,5% des camions transportant le fret burkinabè sont de nationalité burkinabè. Cette même situation a été observée sur la période 2010-2017 et se justifie par la règlementation qui définit la répartition du fret dans l'espace CEDEAO (les 2/3, 1/3 et 50%, 50%).

#### Notes méthodologiques

Concept: Voir glossaire en annexe.

<u>Variation</u>: Ecart entre la valeur de la variable au cours d'une année donnée et la valeur de cette même variable au cours d'une année antérieure (dite de base), rapportée à cette même valeur de l'année de base. Il s'agit du taux de croissance ou taux d'évolution. Il est exprimé en %.

**Norme CEDEAO :** il s'agit du quota en vigueur sur la répartition du fret dans l'espace CEDEAO (la règle de répartition un tiers, deux tiers et 50% ; 50%)

<u>Autre</u>: la variable 'autre" est constituée des camions d'autres nationalités ne figurant pas dans le tableau ci-dessus et des camions à nu en importation vers le Burkina non encore immatriculés et transportant une cargaison.

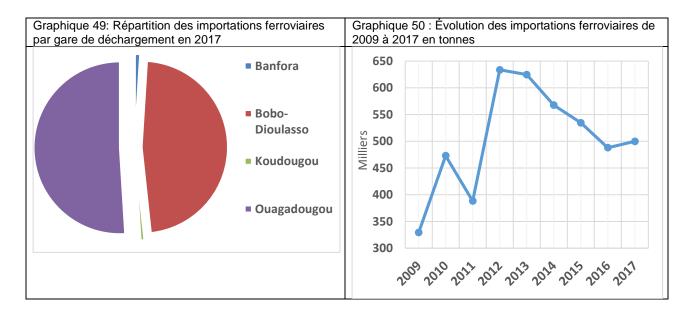
**Sources statistiques :** Bulletin statistique 2017, Conseil Burkinabè des Chargeurs.

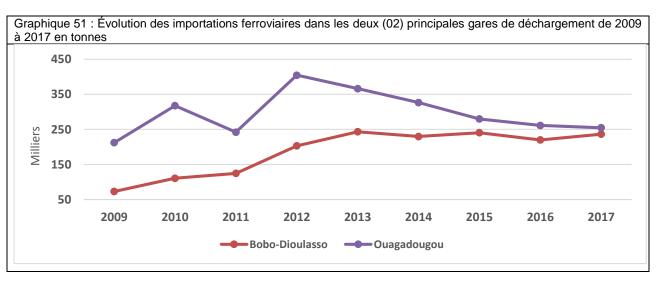
<u>Source :</u> Conseil burkinabè des chargeurs (CBC /MTMUSR)

## 3.4. Transport ferroviaire

#### 3.4.1. Trafic ferroviaire à l'importation

Tableau 17: Importations ferroviaires en 2017 par gare					
Gares	Situation en	Variation relative par rapport à			
	2017	2009	2016		
Banfora	4 942	-86%	111%		
Bobo-Dioulasso	236 364	223%	7%		
Koudougou	3 606	-56%	-14%		
Ouagadougou	254 727	20%	-3%		
Ensemble	499 640	52%	2%		





- Hausse du trafic ferroviaire à l'importation de 2% en 2017 ;
- Doublement des importations ferroviaires en 10 ans ;
- Majorité des produits d'importation par rail déchargée à Ouagadougou.

#### Commentaire général

Le tonnage des importations du Burkina Faso par voie ferrée a augmenté de 2 points de 2016 à 2017, passant de 487,8 milliers de tonnes à 499,64 milliers.

En 2017, la gare ferroviaire de Ouagadougou est la plus utilisée par les chargeurs pour leurs importations avec 51% du total du trafic. Ouagadougou et Bobo Dioulasso forment les grands pôles de déchargement de marchandises à l'importation par voie ferrée.

De 2009 à 2017, les importations ferroviaires ont doublé atteignant un taux de croissance de 52%. Sur la même période, le tonnage des importations a enregistré plusieurs phases dans leur évolution. En effet de 2009 à 2010, les importations par le rail ont progressé de 44% avant de baisser de 18% en 2011. Cette situation observée entre 2010 et 2011 est imputable à la crise postélectorale en Côte d'Ivoire qui a entraîné la fermeture des frontières terrestres entre les deux pays.

De 2011 à 2012, l'accroissement du trafic ferroviaire à destination du Burkina Faso a repris avec un taux de 63% avant d'enregistrer une tendance baissière d'un rythme annuel de 6% entre 2012 et 2016.

Entre 2009 et 2017, les écarts en termes de tonnage importé entre les gares ferroviaires de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso sont progressivement réduits au profit de Bobo Dioulasso, ce qui explique une hausse progressive des chargements effectués à Bobo Dioulasso.

#### Notes méthodologiques

**Concept :** Voir glossaire en annexe.

<u>Répartition par gare :</u> Rapport entre le tonnage des importations ferroviaires pour une gare de déchargement donné sur le total de l'ensemble des importations ferroviaires du Burkina.

<u>Taux de croissance(TC)</u>: Mesure l'évolution d'une grandeur numérique entre deux données, il est donné en pourcentage. C'est la différence entre la valeur de départ – la valeur d'arrivé rapporté à la valeur de départ, le tout multiplié par 100. Il s'agit du taux de variation ou taux d'évolution. Il est exprimé en %.

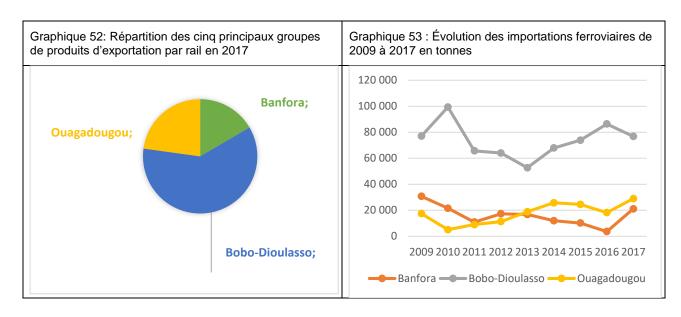
**Sources statistiques :** Bulletin statistique 2017, Conseil Burkinabè des Chargeurs.

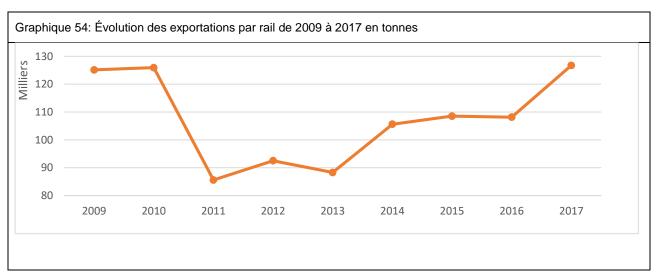
Source : Conseil burkinabè des chargeurs (CBC /MTMUSR)

## 3.4.2. Trafic ferroviaire à l'exportation

Tableau 18: Exportations ferroviaires en 2017

•			
GARES	Situation en	Variation relative par rapport à	
	2017	2009	2016
Banfora	21 020	-31,60%	479,86%
Bobo-Dioulasso	76 801	-0,25%	-11,05%
Ouagadougou	28 910	66,08%	59,27%
Ensemble	126 731	1,28%	17,21%





- Hausse du tonnage du trafic ferroviaire au départ du Burkina Faso en 2017 ;
- La majorité des exportations ferroviaires chargée à Bobo Dioulasso.

#### Commentaire général

Les exportations du Burkina Faso par voie ferrée ont augmenté de 17% en 2017.

Depuis 2009, la majorité des produits à l'exportation sont chargés à la gare ferroviaire de Bobo Dioulasso. En 2017, les chargements à Bobo Dioulasso représentent 61% du trafic total.

Sur la période 2009-2017, par voie ferrée, le tonnage des exportions a varié pratiquement dans le même sens que les importations. En effet de 2009 à 2010, le tonnage des exportations a augmenté de 1% avant de baisser de 32% en 2011. Cette chute est due principalement à la fermeture des frontières terrestres entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire suite à la crise ivoiro-ivoirienne qui a secoué le pays en 2010-2011.

L'accroissement des exportations a repris entre 2011 et 2012, enregistrant un taux de 8%, puis une baisse de 5% entre 2012 et 2013 et une croissance continue à partir de 2013 à l'exception de la période 2015-2016 (-0,3%).

#### Notes méthodologiques

**Concept :** Voir glossaire en annexe.

<u>Répartition par gare</u>: Rapport entre le tonnage des exportations ferroviaires pour une gare de déchargement donné sur le total de l'ensemble des exportations ferroviaires du Burkina.

<u>Taux de variation:</u> Mesure de l'évolution d'une grandeur numérique entre deux données, il est exprimé en pourcentage. C'est la différence entre la valeur de départ – la valeur d'arrivée rapportée à la valeur de départ, le tout multiplié par 100. Il s'agit du taux de croissance ou taux d'évolution.

**Source statistique :** Bulletin statistique 2017, Conseil Burkinabè des Chargeurs.

Source : Conseil burkinabè des chargeurs (CBC /MTMUSR)

#### 3.4.3. Trafic ferroviaire de passagers

Tableau 19 :Trafic des passagers par voie ferroviaire en 2017					
Sens du trafic	Situation en 2017	Variation relativ	e par rapport à		
Sens du tranc	Situation en 2017	2013	2016		
Burkina Faso- Côte d'Ivoire	59 738	-35%	-9%		
Côte d'Ivoire-Burkina Faso	70 526	-36%	-16%		

-35%

-13%

130 264

Graphique 55 : Répartition du trafic des passagers par voie ferroviaire en 2017	Graphique 56 : Évolution du trafic de passagers par voie ferroviaire de 2013 à 2017		
54% 46%	120 000 110		
<ul> <li>Burkina Faso- Côte d'Ivoire</li> </ul>	Burkina Faso- Côte d'Ivoire		
<ul> <li>Côte d'Ivoire-Burkina Faso</li> </ul>	Côte d'Ivoire-Burkina Faso		

#### **Points saillants**

**Total** 

- En 2017, 130 264 voyageurs par train dont 54% entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso;
- Baisse du trafic ferroviaire de passagers de 13% entre 2016 et 2017 et de 35% entre 2013 et 2017

#### Commentaire général

En 2017, le nombre de personnes ayant voyagé par train est de 130 264 et 54% de ces passagers sont à destination du Burkina Faso.

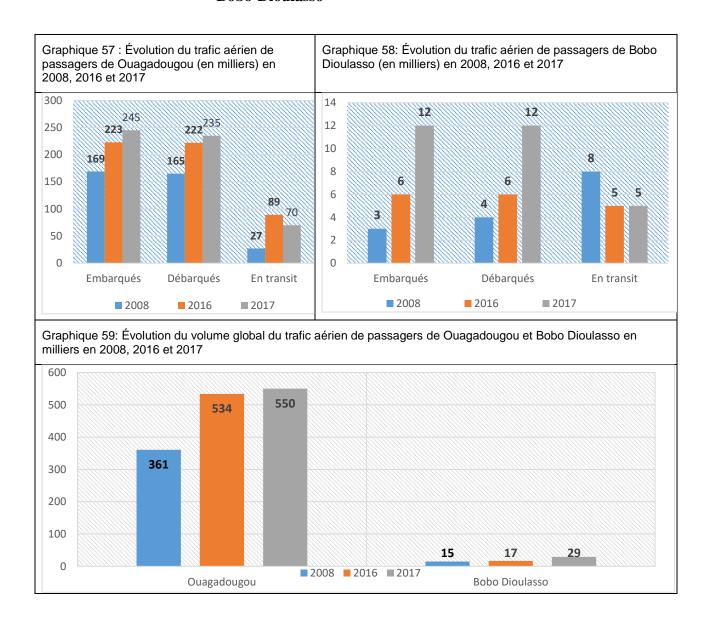
Le nombre de passagers par train baisse de façon continue depuis 2013. Cette tendaance baissière s'établit à 13% entre 2016 et 2017 et est 35% entre 2013 et 2017.

Le nombre de voitures voyageurs est resté constant de 2008 à 2012 avant de régresser de 25 à 22 en 2017. La vetusté de la ligne ferroviaire rend le temps de parcours plus long. Cela induirait une baisse de la demande de transport voyageurs par train malgré l'augmentation du nombre de gares fonctionnelles sur le territoire burkinabè, passant de 11 à 15

Source : Société de transport Ivoiro-Burkinabé (STIB)

## 3.5. Transport aérien

## 3.5.1. Trafic aérien de passagers dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso



- Hausse du volume global du trafic aérien de passagers en 2017 ;
- Doublement du volume de trafic de passagers de Bobo-Dioulasso entre 2008 et 2017 ;
- Faible niveau du trafic aérien domestique de passagers ;
- Augmentation du trafic domestique de passagers en 2017.

#### Commentaire général

Les aéroports de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso sont les seules infrastructures aéroportuaires de classe internationale. Ils constituent les uniques ouvertures aériennes du pays sur l'extérieur.

Le nombre total de passagers en 2017 est de 579 405.

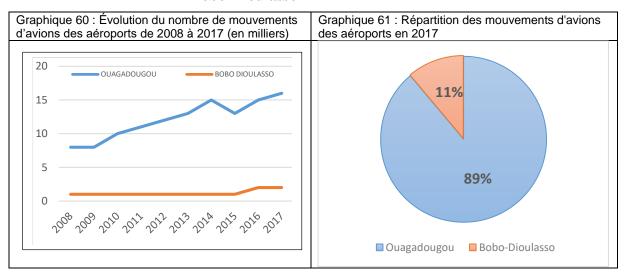
De 2008 à 2017, le nombre de passagers aériens débarqués est supérieur à celui des passagers embarqués. Le transit est classé en troisième position.

Le volume global du trafic aérien de passagers de Ouagadougou a augmenté de 3% en 2017 par rapport à 2016 et de 52% par rapport à 2008. Celui de Bobo Dioulasso est également en progression, 71% en 2017 et 93% entre 2008 et 2017.

Ouagadougou a le trafic aérien de passagers le plus important. Il représente 95% du trafic global en 2017. Vient en second ordre d'importance l'aéroport international de Bobo-Dioulasso, handicapé par sa proximité d'avec Ouagadougou (distante de 360 km) et le faible développement de l'activité socio-économique. En effet l'exploitation de la ligne est jugée non rentable pour les compagnies aériennes.

Le volume du trafic aérien domestique de passagers est de 13 951 soit 2% du volume du trafic aérien global de passagers. La proximité entre les deux aéroports du pays est à l'origine de cette faiblesse du trafic domestique.

## 3.5.2. Mouvements d'avions dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso



#### **Points saillants**

- En 2017, 18 000 mouvements commerciaux et non commerciaux d'avions ;
- Aéroport de Ouagadougou, 89% des mouvements d'avions en 2017 ;
- Hausse des mouvements d'avions dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso de 13% dont 7% à Ouagadougou entre 2016 et 2017.

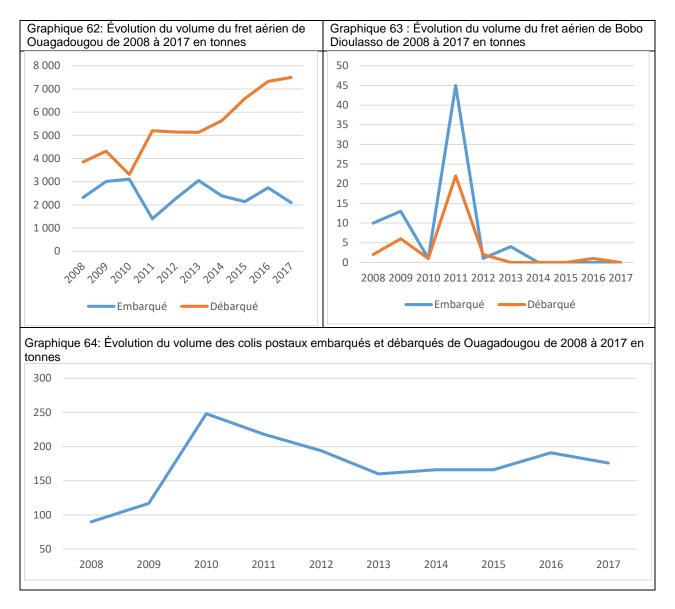
#### Commentaire général

Entre 2016 et 2017, les mouvements d'avions ont augmenté de 7% à l'aéroport international de Ouagadougou et sont restés constants à Bobo-Dioulasso.

Les mouvements d'avions dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso ont plus que doublé sur la période 2008 – 2017, passant de 8 000 à 18 000. Cependant, entre 2014 et 2015 ces mouvements ont baissé de 13% à Ouagadougou. Sur la période 2015 et 2017, ils ont augmenté de 23%.

L'aéroport de Ouagadougou concentre 89% des mouvements d'avions en 2017.

# 3.5.3. Trafic du fret aérien (embarqué et débarqué) et des colis postaux aux aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso



- Fret débarqué à Ouagadougou, 3,6 fois supérieur au fret embarqué en 2017 ;
- Fret débarqué à Ouagadougou, toujours supérieur au fret embarqué entre 2008 et 2017 ;
- Très forte augmentation du volume de fret à Bobo Dioulasso en 2011 ;
- Faiblesse du niveau de trafic aérien du fret à Bobo Dioulasso à partir de 2012 ;
- Baisse du volume des colis postaux de 2010 à 2013.

#### Commentaire général

Le fret aérien burkinabè est dominé par celui de l'aéroport de Ouagadougou. Il représente 99,9% du total du fret enrégistré de 2008 à 2017.

Le fret aérien débarqué est chaque année supérieur à celui du fret embarqué sur la période 2008 à 2017 à Ouagadougou.

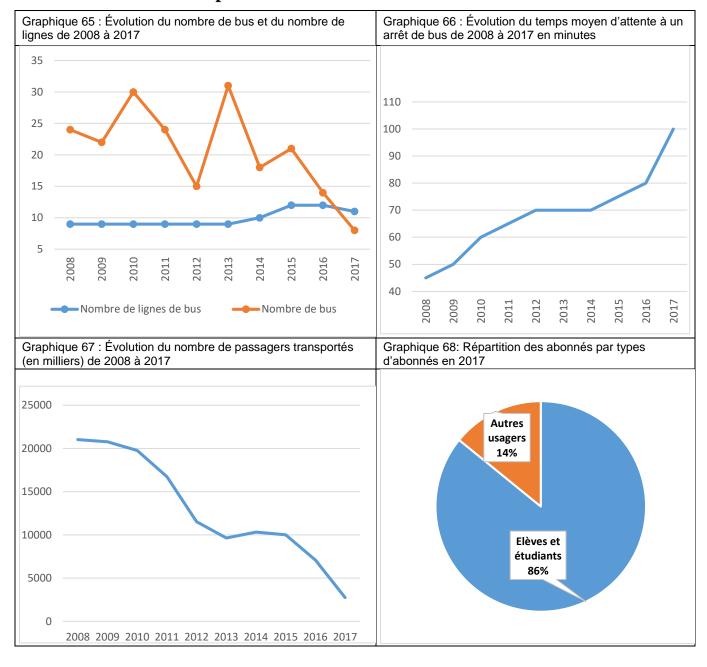
En 2010, le fret embarqué a augmenté et celui débarqué a baissé pour s'établir chacun respectivement à 3 116 et 3 317 tonnes.

Les importations aériennes à Ouagadougou ont augmenté continuellement à partir de 2010, passant de 3 317 tonnes à 7 500 tonnes en 2017. Les exportations ont évolué en dents de scie oscillant de 3 116 tonnes en 2010 à 2 097 tonnes 2017 avec un creux de 1 402 tonnes en 2011.

Le transport aérien du fret est faible à Bobo Dioulasso, surtout à partir de 2012. La valeur la plus significative est observée en 2011 avec 45 tonnes de fret embarqué et 22 tonnes de fret débarqué.

Entre 2008 et 2010, les colis postaux à l'aéroport de Ouagadougou sont passés de 90 tonnes à 248 et ont baissé à partir de 2010 jusqu'à 176 tonnes en 2017 avec un pic de 191 tonnes en 2016.

## 3.6. Transport urbain en bus



- Dégradation des conditions de transport ;
- 86% des usagers de la SOTRACO en 2017 constitué d'élèves et d'étudiants.

#### Commentaire général

Le nombre de bus fonctionnels évolue en dents de scie avec une forte baisse sur les quatre dernières années. La vétusté du parc sur la période 2014 – 2017 et la faible vitesse commerciale occasionnent des temps d'attente très élevés pour les usagers. En 2017, le temps d'attente moyen à un arrêt de bus est de 100 minutes contre 45 minutes en 2008. Dans la même année, on enregistre un ratio de 0,73 bus par ligne et ce, avec une vitesse commerciale de 13 km/h, contre 2,67 en 2008, 3,44 en 2013 et 1,17 en 2016. Cette situation entraîne un fort désengouement des usagers vis-à-vis des bus mis à leur disposition. De 21 millions de personnes transportées en 2008, le nombre de passagers est passé à 2,7 millions en 2017 soit une baisse de 87%.

Les élèves et étudiants constituent la majeure partie des abonnés de la SOTRACO. En 2017, avec 1,6 millions d'abonnés, cette catégorie d'usagers représente 86% de l'ensemble des abonnés.

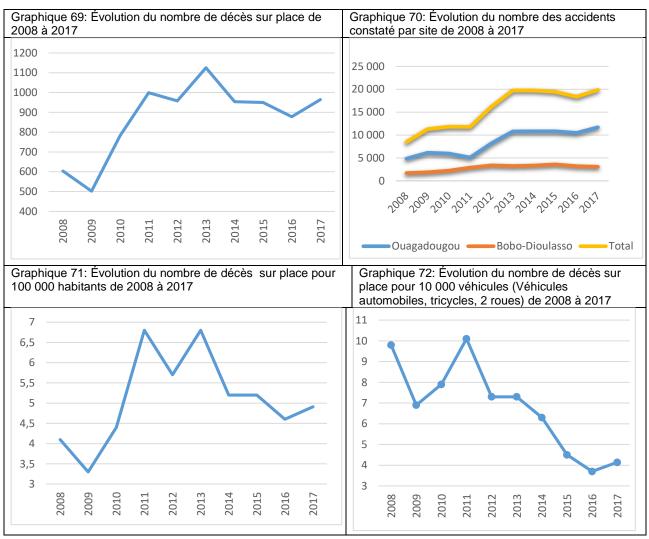
**Source :** Société de transport en communs (SOTRACO)

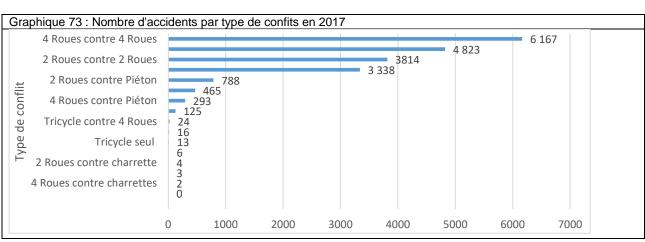
## 4. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

#### 4.1. Accidents de la route

Tableau 20 : Évolution du nombre de décès sur place

Modalité	Situation en Variation relative par rapport à		ve par rapport à
Wiodante	2017	2008	2016
Décès	964	60%	10%





- Augmentation du nombre d'accidents et du nombre de décès ;
- Nombre plus élevé de collisions entre 4 roues ;
- Taux élevé d'accidents dans les grandes villes ;
- Hausse du nombre de personnes décédées pour 100 000 habitants ;
- Hausse du nombre de décès pour 10 000 véhicules.

#### Commentaire général

Le nombre d'accidents enregistré en 2017 est de 19 881 en hausse de 8% par rapport à 2016 et 31% par rapport à la moyenne des neuf années précédentes. Ces accidents ont engendé 964 décès en 2017, soit une augmentation de 10% en comparaison à 2016 et de 12% par rapport à la moyenne de 2008 à 2016. Entre 2009 et 2013, le nombre d'accidents s'est accru passant de 11 317 à 19 756. Il en est de même pour le nombre de tués qui passe de 502 à 1 125.

Le type d'accident le plus fréquent est celui entre véhicules automobiles qui représente 31 % des accidents en 2017. 24% des accidents en 2017 se sont produits entre les quatre roues et deux roues. Les deux roues entre elles sont impliquées dans 24% des accidents.

En 2017, les grands centres urbains (Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso) totalisaient 74% cas d'accidents constatés. On dénombre cinq décès pour 100 000 habitants, soit une hausse de 7% par rapport à 2016 et une baisse de 4 % par rapport à la moyenne de 2008 à 2016.

Le nombre de décès est de quatre personnes pour 10 000 véhicules en 2017. Cet indicateur est en hausse de 12% par rapport à 2016. En comparaison à la moyenne des neuf années précédentes, le nombre de victimes est en baisse de 39 %.

Le nombre de décès dus à des accidents de la circulation routière au Burkina Faso augmente de façon générale, atteignant 964 en 2017. Cependant, le taux de décès par rapport à la taille de la population de 2017 comparé à celui de la moyenne de 2008 à 2016 est en baisse. Si l'on tient compte de la hausse de la population et de l'augmentation rapide du nombre de véhicules à moteur sur la même période, cela laisse entendre que les mesures de sécurité routière existantes portées par l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER) ont produit des résultats satisfaisants.

#### Note méthodologique

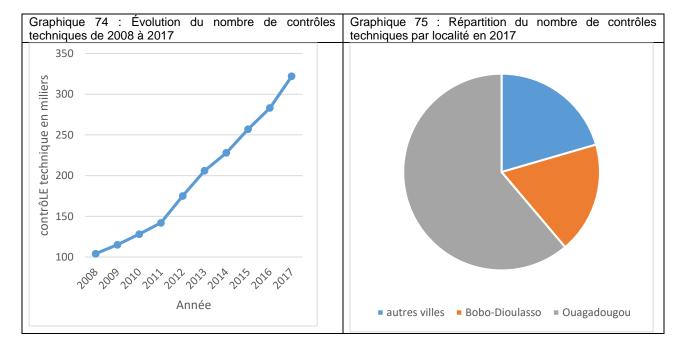
Décès pour 100 000 habitants : rapport entre nombre de décès et la population du Burkina Faso.

Décès pour 10 000 véhicules : rapport entre nombre de décès et le parc des véhicules au Burkina Faso.

<u>Source</u> : ONASER sur la base de données de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale et des données de l'Institut National de la Statistique et de la Démographie (INSD).

#### 4.2. Contrôles techniques des véhicules

Tableau 21: Évolution des Contrôles techniques réalisés par localité en 2017										
Contrôle	Ouagadougou	Bobo Dioulasso	Koudougou	Kaya	Ouahigouya	Fada N'Gourma	Tenkodogo	Gaoua		
Contrôles périodiques	127 000	29 380	7 153	4 419	5 696	7 264	9 498	2 246		
Premières visites	36 000	8 198	820	146	684	261	482	856		
Revisite	28 000	8 821	2 199	1 857	857	2 213	4 102	513		
Taux d'échec aux contrôles (%)	16	20	23	31	14	24	29	12		



#### Points saillants:

• Augmentation du nombre de contrôles techniques.

#### Commentaire général:

Le nombre de contrôles techniques des véhicules au Burkina Faso en 2017 se chiffre à 322 000 contre 283 000 en 2016, soit une augmentation de 14 % et de 77 % par rapport à la moyenne de 2008 à 2016. Les contrôles effectués à Ouagadougou représentent 61% (y compris ceux des équipes mobiles). Bobo-Dioulasso occupe le second rang avec un taux de 21%.

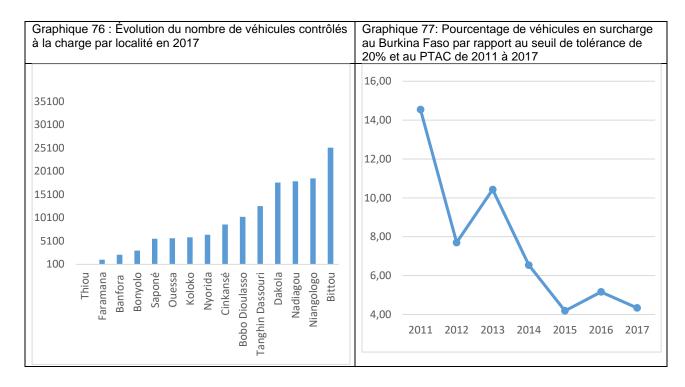
Le taux de croissance du contrôle technique en lien avec la croissance des véhicules automobiles montre que le Burkina Faso a une bonne couverture en matière de visite technique des véhicules automobiles.

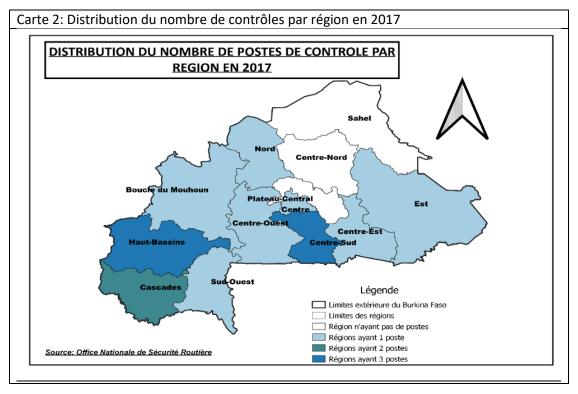
**Source :** Centre de contrôle des véhicules automobiles (CCVA)

## 4.3. Sauvegarde du patrimoine routier

Tableau 22 : Évolution du nombre de véhicules poids lourds contrôlés à la charge au Burkina Faso

Modalité	Situation en	Variation relative par rapport à	
Wodante	2017	2011	2016
Véhicules contrôlés à la charge	140 868	76%	-5%
Véhicules en surcharge	6 109	-47%	-20%





#### Points saillants:

- Baisse du nombre de véhicules contrôlés à la charge ;
- Baisse du nombre de véhicules en surcharge.

# Commentaire général

En 2017, 140 868 véhicules poids lourds ont été contrôlés à la charge sur l'ensemble des postes de contrôles de l'Office National de la Sécurité Routière (ONASER) contre 147 585 véhicules en 2016, soit une baisse de 5% et une hausse de 24 % par rapport à la moyenne de 2011 à 2016.

Sur l'ensemble des véhicules poids lourds contrôlés à la charge en 2017, 6 019 sont en surcharge contre 7 615 en 2016, soit une baisse de 20% et de 28% par rapport à la moyenne des six années précédentes.

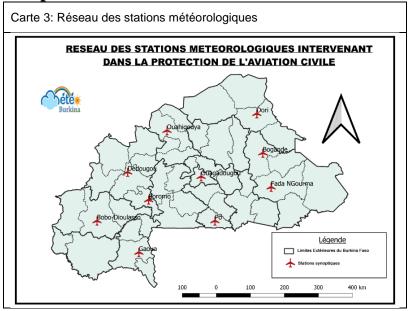
La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier constitue l'une des principales causes de détérioration rapide des chaussées en raison des surcharges desdits véhicules.

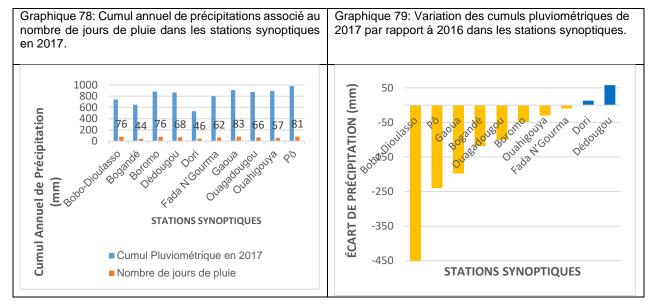
Cette tendance baissière des véhicules poids lourds contrôlés à la surcharge, qui du reste est une disposition du Règlement 14 de l'UEMOA, in fine, permettra d'augmenter la longevité de nos chaussées et partant d'impacter positivement le developpement socioéconomique du pays.

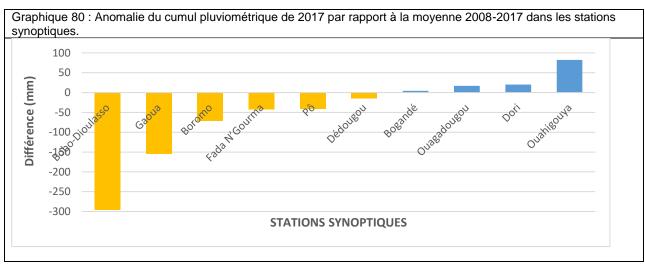
**Source :** Office national de la sécurité routière (ONASER/MTMUSR)

### 5. CLIMATOLOGIE

# 5.1. Précipitations







#### Points saillants:

• Déficit pluviométrique en 2017 : Bobo-Dioulasso, -451 mm.

# Commentaire général

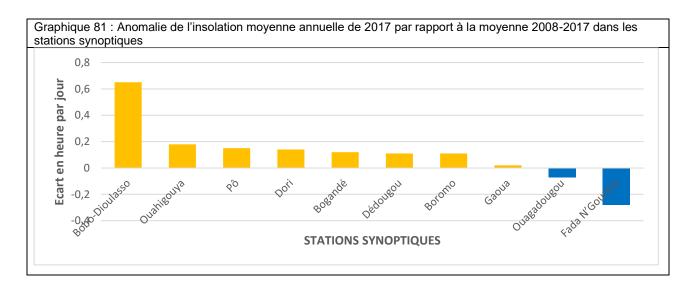
Les précipitations dans les principales stations synoptiques varient entre 532 mm en 46 jours de pluie à Dori et 978 mm en 81 jours de pluie à Pô (graphique 77). L'année 2017 est déficitaire dans la plupart des stations par rapport à 2016, sauf à Dédougou où il est enregistré un excédent pluviométrique de 58 mm (graphique 78).

Le déficit varie de 451 mm à Bobo-Dioulasso à 9 mm à Fada N'Gourma.

Par rapport à la moyenne sur les cumuls annuels de 2008 à 2017, les anomalies varient d'un déficit de 295 mm à Bobo-Dioulasso à un excédent de 82 mm à Ouahigouya (graphique 79). Six stations sur dix sont déficitaires par rapport à la moyenne décennale.

**Source :** Agence nationale de la météorologie (ANAM/MTMUSR)

### 5.2. Insolation



### Points saillants:

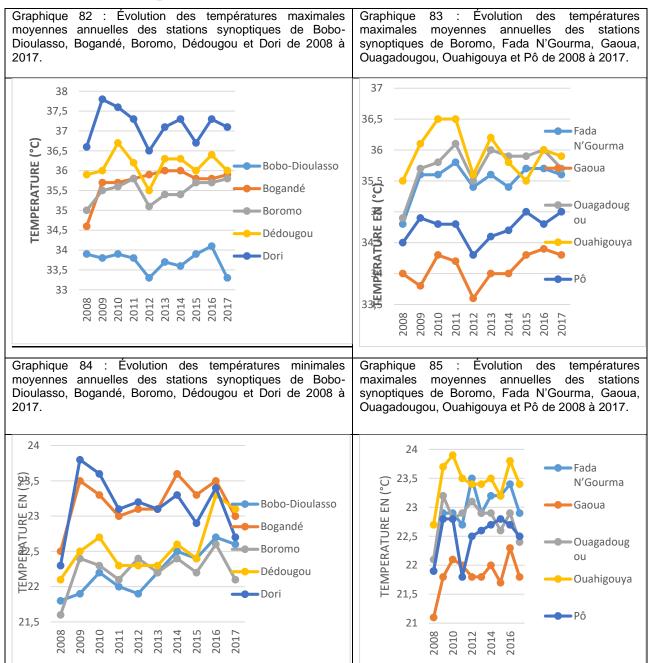
• Augmentation de 7,8% de l'insolation moyenne annuelle en 2017 par rapport à 2016.

# Commentaire général

L'insolation moyenne annuelle a augmenté dans la plupart des stations synoptiques (graphique 80). Le taux d'accroissement le plus élevé est observé à Bobo-Dioulasso et s'explique par le manque de couverture nuageuse qui a d'ailleurs engendré le déficit pluviométrique.

**Source :** Agence nationale de la météorologie (ANAM/MTMUSR)

# 5.3. Températures



#### Points saillants:

Augmentation des températures du mois le moins chaud et du mois le plus chaud de 2017.

# Commentaire général

Les anomalies du mois le moins chaud et du mois le plus chaud montrent une augmentation des températures dans la quasi-totalité des stations synoptiques (graphique 81et 82). Les températures maximales et minimales de 2017 sont supérieures aux moyennes décennales dans la plupart des stations synoptiques. Les maximas sont supérieurs de 0.6 °C à Fada N'Gourma, Pô, Boromo et Gaoua (graphique 83). Dans les mêmes stations (graphique 84), les minimales sont plus élevées.

#### **5.4.** Vents

**Tableau 23**: Classification du nombre des vents mesurés aux heures synoptiques

STATIONS	Calme (vitesse =0 m/s)	Faible (vitesse entre 1 et 4m/s)	Modéré (vitesse entre 4 et 8 m/s)	Assez fort (vitesse entre 8 et 12 m/s)	Fort ou Violent (vitesse entre 12 et 18 m/s)	Tempête (vitesse entre 18 et 25 m/s)	Violente tempête (vitesse supérieure à 25 m/s)
Bobo- Dioulasso	328	1711	857	24	0	0	0
Bongandé	119	1827	636	7	0	0	0
Boromo	1438	1150	115	1	0	0	0
Dédougou	369	2349	198	4	0	0	0
Dori	1562	1300	43	4	0	0	0
Fada N'Gourma	273	1957	381	6	1	0	0
Gaoua	1015	1275	625	5	0	0	0
Ouagadougou	209	2065	629	13	4	0	0
Ouahigouya	154	2403	362	1	0	0	0
Pô	169	2411	338	2	0	0	0

# Points saillants:

• Cinq mesures de vent fort ou violent en 2017.

# Commentaire général

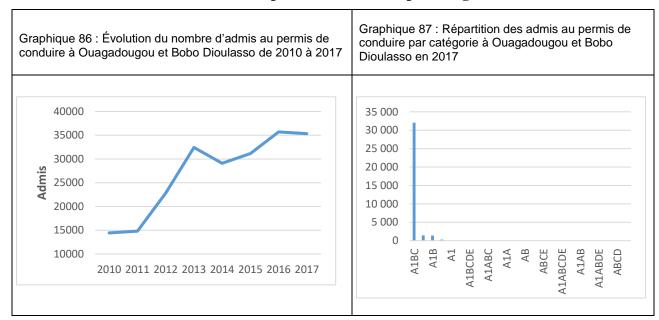
Les vitesses de vents mesurées dans les stations synoptiques sont restées généralement calmes, faibles ou modérées. Néanmoins, 67 mesures enregistrent des vents assez fort (vitesse comprise entre 30 et 45 km/heure) et cinq (5) des vents violents (vitesse comprise entre 45 et 65 km/heure).

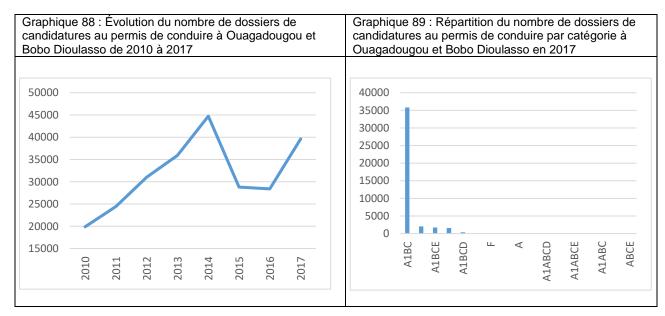
**Source :** Agence nationale de la météorologie (ANAM/MTMUSR)

# 6. LICENCES D'AFFAIRES

### 6.1. Permis

### 6.1.1. Admis aux permis de conduire par catégories





#### Points saillants:

- 35 319 admis au permis de conduire en 2017 à Ouagadougou et à Bobo Dioulasso ;
- Forte croissance du nombre d'admis au permis de conduire entre 2010 et 2017 dans les villes Ouagadougou et Bobo Dioulasso;
- La catégorie A1BC, permis le plus demandé (90%) et le plus délivré (91%) en 2017.

# Commentaire général

Les permis de catégorie A1B, A1BC et A1BCE sont respectivement les plus demandés et plus délivrés en 2017 à Ouagadougou et Bobo Dioulasso et ce sur la période 2010 à 2017.

Le nombre d'admis au permis de conduire est croissant sur la période 2010 – 2017 avec un creux de 29 093 en 2014 et un pic de 32 424 en 2013.

Le nombre de candidatures au permis de conduire a augmenté entre 2010 et 2017. Il est passé de 19 872 à 39 627 avec un pic de 44 748 en 2014 et un creux qui s'établit entre 2015 et 2016 de valeur respective de 28 816 et 28 420.

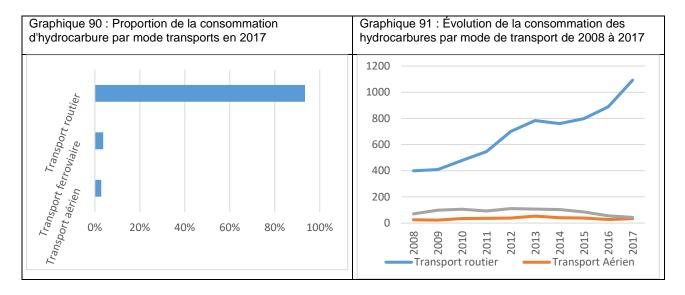
**Source :** Direction générale des transports terrestres et maritimes (DGTTM/MTMUSR)

#### 7. CONSOMMATION D'HYDROCARBURES

# 7.1. Consommation d'hydrocarbure par mode de transport

Tableau 24 : Évolution de la variation annuelle de consommation d'hydrocarbure par mode de transport de 2009 à 2017

Mode de transport	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transport routier	2%	17%	14%	28%	12%	-3%	5%	11%	23%
Transport ferroviaire	41%	8%	-13%	20%	-4%	-4%	-17%	-34%	-23%
Transport aérien	-12%	58%	2%	9%	38%	-24%	-5%	-28%	21%



#### Points saillants:

- Transport routier plus grand consommateur d'hydrocarbure, 93% en 2017;
- Forte croissance de la consommation d'hydrocarbure dans le transport routier de 2009 à 2017 (+167%) et 23% entre 2016 et 2017;
- Baisse de la consommation d'hydrocarbure pour le transport ferroviaire à partir de 2012 (-23% entre 2016 et 2017);
- Évolution en dents de scie de la consommation d'hydrocarbure pour le transport aérien entre 2008 et 2017.

#### Commentaire général

Le tranport routier est le plus gros consommateur d'hydrocarbure. Il représente 93% de la consommation globale tout mode de transport confondu.

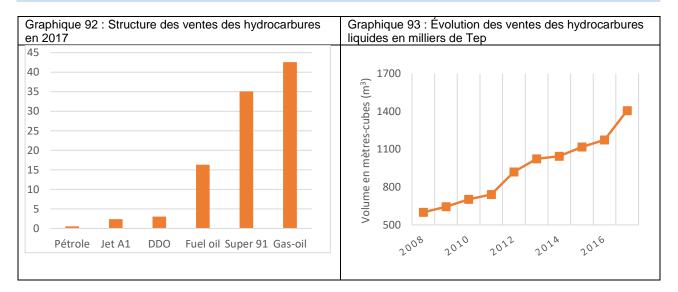
Le transport routier est le principal mode de transport au Burkina Faso. En plus du transport international, il sert surtout au transport domestique de marchandises, de transport en commun et aussi de transport individuel. Les transports ferroviaire et aérien sont moins développés et sont principalement tournés vers le transport international de fret et de voyageurs.

La consommation grandissante d'hydrocarbure dans le transport routier résulte d'une augmentation de plus en plus importante du parc automobile et d'engins à deux roues au Burkina Faso.

# 7.2. Ventes des hydrocarbures liquids

Tableau 25 : Vente des hydrocarbures en 2017 en millier de Tep

Hydrocarbure	Ventes (Millier de Tep)	Proportion (%)
Pétrole	7,7	0,55
Jet A1	33,4	2,37
DDO	43,1	3,06
Fuel oil	229,8	16,34
Super 91	493,7	35,10
Gas-oil	598,8	42,57
Total produits liquides	1406,5	100,00



#### Points saillants:

- Le gas-oil, l'hydrocarbure le plus vendu en 2017 avec 598,8 milliers de tep;
- Augmentation de 20% des ventes des hydrocarbures en 2017 par rapport à 2016;
- Baisse continue des prix du gas-oil et du super depuis 2015.

#### Commentaire général

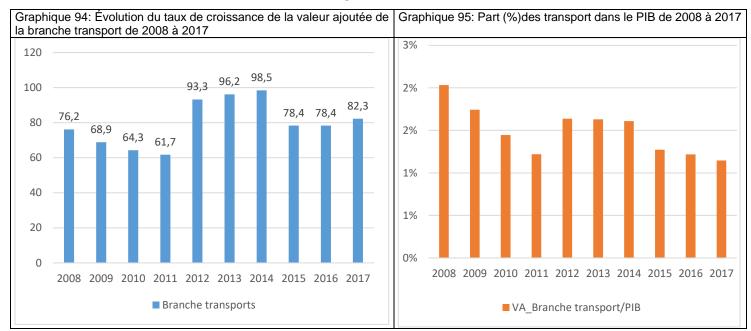
Les hydrocarbures les plus vendus en 2017 sont le gas-oil, le super 91 et le fuel oïl, soit respectivement 43%, 35% et 16% de la consommation d'hydrocarbure. Les autres n'occupent que 6% de la consommation totale.

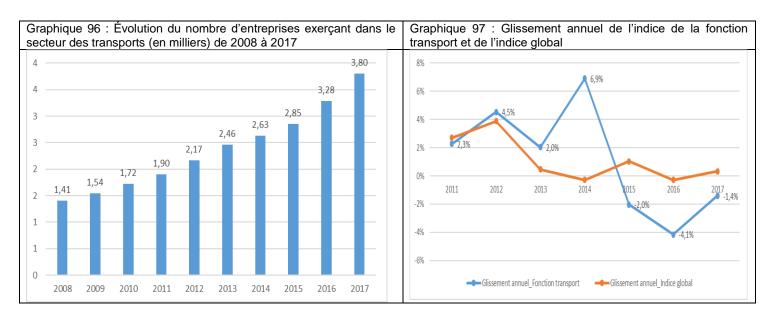
Le volume de vente des hydrocarbures est de plus en plus croissant. Il est passé de 600 300 tep en 2008 à 1 406 500 tep en 2017.

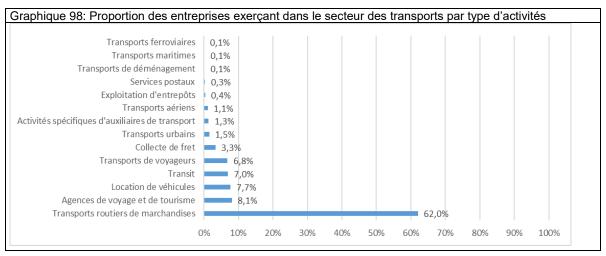
Le volume de vente des hydrocarbures, tout comme les PMC des véhicules et engins à deux roues, croît plus vite que la population.

Face à cette dependance de plus en plus croissante en consommation d'hydrocarbure, résultante entre autres des habitudes de transport au Burkina qui privilégie le transport individuel, l'Etat doit mettre en place un plan de réponses en lien avec la promotion du transport en commun. Toute chose qui facilite la mobilité urbaine.

# 8. DONNÉES SOCIOÉCONOMIQUES







#### **Points saillants**

- Regain de croissance de la valeur ajoutée de la branche transport en 2017 ;
- Baisse continue de la part de la branche transport dans la valeur ajoutée du secteur tertiaire et du PIB global depuis 2012;
- Contraction du niveau des prix de la fonction transport depuis 2015 ;
- 517 entreprises de plus en 2017 dans le secteur des transports.

### Commentaire général

En 2017, la valeur ajoutée du secteur des transports progresse de 5% par rapport à 2016. Ce regain de l'activité dans le secteur intervient après une forte baisse constatée en 2015 (-20,4%). Sur la période 2009 -2017, le taux de croissance annuel moyen est de 2,3% avec une plus forte progression de l'activité en 2012 (+51,7%).

Rapportée à la valeur ajoutée du secteur tertiaire, la part du secteur des transport se réduit depuis 2012. Elle est passée de 4,6% en 2012 à 2,7% de la valeur ajoutée du secteur tertiaire en 2017. Pour le Produit intérieur brut (PIB), le secteur des transports représente 1,1% de sa valeur au prix courant en 2017.

En 2008, le secteur des transports représentait respectivement 5,2% et 2% de la valeur ajoutée du secteur tertiaire et du PIB, la plus bonne performance sur la période sous revue.

Le nombre d'entreprises exerçant dans le secteur des transports se chiffre à 3 798 en 2017 contre 3 284 en 2016, soit une augmentation de 514 nouvelles entreprises. Sur la période 2008-2017, le nombre d'entreprises augmente de façon continue, avec une croissance annuelle moyenne de 10,5%.

En 2017, ces entreprises sont constituées à 70,1% d'entreprises exerçant dans le transport de marchandises, de voyages et de tourisme.

Le prix dans la fonction transport se replit depuis 2015. Après une hausse de 6,9% en 2014, les prix de la fonction transport se contractent pour se situer à -4,1% en 2016 et -1,4% en 2017.

#### Glossaire

Au sens du tableau de bord statistique, les terminologies suivantes sont définies ainsi qu'il suit :

<u>Accessibilité rurale (taux d')</u>: Pourcentage de la population située à moins de 2 km d'une route carrossable en toute saison.

**<u>BESC</u>**: le bordereau électronique de suivi de cargaisons est un système de gestion informatisé qui permet au CBC de suivre le trafic maritime. Le BESC couvre les besoins statistiques, d'identification, de contrôle des coûts de transport, de sûreté et de traçabilité du commerce et du trafic de marchandises en provenance ou à destination du Burkina Faso.

Bordereau de suivi du trafic (BST): le bordereau de suivi du trafic est une pièce administrative extrêmement importante pour le bon déroulement de l'opération de transport. Il sert de document de suivi de transport à l'international tout en suivant la marchandise tout au long de son acheminement. Ce document, émis au Burkina Faso par le CBC et remis au transporteur, présente les informations suivantes: les coordonnées de l'expéditeur, du destinataire et du transporteur, conditionnement, poids et nature de la marchandise, les caractéristiques du véhicule, l'identité du conducteur et éventuellement les informations sur les matières dangereuses transportées.

### Catégories de permis de conduire

**A1**: Catégorie de permis pour les cyclomoteurs et vélomoteurs dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cm<sup>3</sup>.

A: Catégorie de motocyclette avec ou sans side-car, tricycle à moteur de plus de 125 cm<sup>3</sup> de cylindrée.

**B**: Catégorie de permis pour les véhicules automobiles de moins de 10 places et dont le PTAC n'excède pas 3500 kg.

**C**: Catégorie de permis pour les véhicules automobiles à marchandises dont le PTAC excède 3500 kg.

**D**: Catégorie de permis pour les véhicules automobiles de transports de personnes de plus de 09 places.

**E**: Catégorie de permis pour les véhicules des catégories B, C ou D attelés d'une remorque dont le PTAC excède 750kg.

**F**: Catégorie de permis pour les véhicules de la catégorie B spécialement aménagés pour les infirmes.

#### Catégories de routes :

Au Burkina Faso, les routes sont classées en trois (3) catégories :

- <u>les routes nationales</u>: Routes principales reliant notamment le Burkina Faso aux pays limitrophes;
- <u>les routes régionales</u>: Routes reliant deux ou plusieurs régions entre elles ;
- <u>les routes départementales</u>: Routes localisées au niveau des départements et reliant des départements entre eux.

<u>Route en terre moderne</u>: Ouvrage d'art de franchissement calculé pour la crue cinquantennale et d'assainissement pour la crue décennale avec pour caractéristiques :

- Largeur d'emprise : 60 m ;
- Largeur de plate-forme : 10,60 m en rase campagne et 12,60 m en traversée d'agglomération ;

- Vitesse de référence : 100 km/h ;
- Rayon minimal: 600 m;
- Rayon minimal absolu: 425 m;
- Couche de roulement continue en graveleux latéritiques ;
- Ce standard permet le bitumage par la réalisation de la couche de base et du revêtement bitumineux sans reprise des terrassements ni des ouvrages.

Route en terre ordinaire : Ouvrage d'art et d'assainissement construit avec pour caractéristiques :

- Largeur d'emprise : 30 m;
- Largeur de chaussée : 7,00 m;
- Vitesse de référence : 80 km/h;
- Rayon minimal: 300 m;
- Couche de roulement continue en graveleux latéritiques.

**Route bitumée :** Ouvrage d'art de franchissement calculé pour la crue cinquantennale et d'assainissement pour la crue décennale avec pour caractéristiques :

- Largeur d'emprise : 60 m;
- Largeur de plate-forme : 10,00 m en rase campagne et 12,00 m en traversée d'agglomération ;
- Largeur du revêtement : 7,00 m en rase campagne et 8,00 m en traversée d'agglomération ;
- Vitesse de référence : 100 km/h;
- Rayon minimal: 600 m;
- Rayon minimal absolu: 425 m;
- Ce standard peur être réduit à 9,00 m de plate-forme, par des accotements de 1,00 m chacun, dans le cas de réfection de route existante.

Route non revêtue: Route en terre.

**Route revêtue :** Route protégée par une couche imperméabilisée, enrobée d'enduit superficiel, sans asphalte.

Piste améliorée de type A : Ouvrage d'art et d'assainissement principaux avec pour caractéristiques :

- Largeur d'emprise : 20 m;
- Largeur de chaussée : 6,00 m ;
- Vitesse de référence : 80 km/h ;
- Rayon minimal: 300 m;
- Couche de roulement en graveleux latéritiques sur plus de 80% de la longueur ;
- Coupures momentanées.

<u>Piste améliorée de type B</u>: Ouvrage d'art et d'assainissement principaux construit avec pour caractéristiques :

• Largeur d'emprise : 20 m ;

- Largeur de chaussée : 5,00 m;
- Vitesse de référence : 60 km/h ;
- Rayon minimal: 300 m;
- Couche de roulement en graveleux latéritiques limitée aux zones difficiles ;
- Coupures fréquentes pendant les pluies.

<u>Piste ordinaire</u>: Piste saisonnière avec pour caractéristiques :

- Largeur d'emprise : 15 m;
- Largeur de chaussée : 5,00 m;
- Vitesse de référence : 50 km/h ;
- Rayon minimal: 120 m;
- Pas de couche de roulement et pas d'assainissement.

<u>Chargeur</u>: Personne physique ou morale confiant une marchandise à acheminer à un transporteur pour le compte d'autrui. Les chargeurs sont les détenteurs et expéditeurs du fret. Au Burkina Faso, les chargeurs sont regroupés au sein du CBC.

### **Compagnies d'assurances**

Les compagnies d'assurances sont composées de deux types : les sociétés dommages (ou non-vie) et les sociétés vie. Les sociétés dommages assurent principalement les risques incendies, accidents, risques divers et transports tandis que les sociétés vie s'occupent de l'assurance des personnes et de la capitalisation.

<u>Connaissement</u>: ou encore « Bill of lading », désigne le titre représentatif de la marchandise lors d'un transport maritime, tenant lieu de reçu de ce que l'armateur charge à bord du navire. Titre négociable, le connaissement est établi par l'armateur et il permet au destinataire de réclamer la marchandise auprès de l'armateur.

<u>Conteneur</u>: Carrosserie (caisse métallique) mobile et intermodale, de dimensions normalisées par ISO (international standard organisation), munie de pièces de coins pour en faciliter la préhension et l'arrimage. Les longueurs les plus représentées sont 20 pieds et 40 pieds, mais ces dimensions sont en cours d'évolution. C'est un outil de transport utilisé pour le transport de marchandises.

<u>Corridor</u>: Couloir de transport dont la fonction première est d'assurer une liaison entre les grands points d'articulation d'un réseau de transport. Un corridor est un axe d'échange routier à caractère spécifique.

<u>Equivalent vingt de pieds (EVP)</u>: Mesure de capacité nominale équivalente à un conteneur de 20 pieds de long, utilisée pour caractériser les trafics par conteneurs de diverses dimensions. Un conteneur de 40 pieds ISO normalisé correspond à 2 EVP/TEU.

Fret: chargement d'un navire, d'un avion, d'un train ou d'un camion.

Lettre de voiture (LV)/Lettre de voiture inter-Etat (LVIE): La lettre de voiture est un document contractuel qui harmonise les conditions générales des transports terrestres internationaux, et traite de la responsabilité du transporteur. Cette lettre est parfois appelée lettre de voiture CMR, car elle relève de la convention relative au transport international de marchandises par la route, en abrégée CMR. Ratifiée en 1956 à Genève et entrée en vigueur en 1958, cette convention exige la rédaction d'une lettre de voiture si le pays de départ ou le pays de destination des marchandises, ou les deux, l'ont signée. Ce document doit obligatoirement accompagner la marchandise transportée et vaut à la fois contrat de transport, récépissé de chargement et engagement de livraison. Aujourd'hui les

documents sont le plus souvent informatisés et peuvent être « dématérialisés ». Au Burkina la lettre de voiture est délivrée par le CBC. Avec l'informatisation du système d'émission, il s'agit maintenant des bordereaux de suivi du trafic (BST).

<u>Nomenclature SH</u>: C'est la Nomenclature régie par la Convention sur le Système Harmonisé de désignation et de codification des marchandises appelée "Nomenclature du SH". C'est une nomenclature internationale polyvalente qui a été élaborée sous l'égide de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD).

**Port de transit :** port par lequel les chargeurs burkinabè peuvent expédier leurs marchandises à destination et en provenance des marchés mondiaux. Ce sont les ports de Cotonou au Bénin, Lomé au Togo, de Tema et de Takoradi au Ghana et d'Abidjan en Côte d'Ivoire. Des routes internationales relient Ouagadougou à tous ces ports, ainsi qu'une liaison ferroviaire Ouaga- Abidjan.

<u>Trafic ferroviaire</u>: ensemble des flux de marchandises au départ et à destination du Burkina Faso par voie ferroviaire.

<u>Trafic maritime</u>: ensemble des flux de marchandises au départ et à destination du Burkina Faso par voie maritime.

<u>Trafic routier</u>: ensemble des flux de marchandises au départ et à destination du Burkina Faso par voie routière.

<u>Trafic terrestre</u>: ensemble des flux de marchandises au départ et à destination du Burkina Faso par voie routière et ferroviaire.

<u>Transport international</u>: activité de transport qui consiste à transporter des marchandises entre deux (02) pays. On distingue le transport international de marchandises par mer, par route et par fer.

<u>Système Harmonisé (SH)</u>: La nomenclature douanière SH (Système Harmonisé) est la Nomenclature régie par la Convention sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises, appelée "Nomenclature du SH". C'est une nomenclature internationale polyvalente qui a été élaborée sous l'égide de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD).

#### Note 1 : La définition des sections de produits

Le Système harmonisé se compose de 21 sections organisées en 99 chapitres. Leurs intitulés sont les suivants :

```
Section I (chapitres 1 à 5 : animaux vivants et produits du règne animal) ;
```

Section II (chapitres 6 à 14 : produits du règne végétal) ;

Section III (chapitre 15 : graisses et huiles animales ou végétales) ;

Section IV (chapitres 16 à 24 : produits des industries alimentaires, boissons et liquides alcooliques, tabacs) ;

Section V (chapitres 25 à 27 : produits minéraux);

Section VI (chapitres 28 à 38 : produits chimiques);

Section VII (chapitres 39 à 40 : matières plastiques et caoutchouc) ;

Section VIII (chapitres 41 à 43 : cuirs et articles de voyage) ;

Section IX (chapitres 44 à 46 : bois, charbon de bois, liège);

Section X (chapitres 47 à 49 : pâtes de bois, articles en papier et en carton) ;

Section XI (chapitres 50 à 63 : matières textiles et ouvrages en ces matières) ;

Section XII (chapitres 64 à 67 : chaussures, parapluies, fleurs artificielles);

```
Section XIII (chapitres 68 à 70 : pierres, ciment, céramique, verre);

Section XIV (chapitre 71 : perles, métaux précieux);

Section XV (chapitres 72 à 83 : métaux communs);

Section XVI (chapitres 84 à 85 : machines et appareils électriques);

Section XVII (chapitres 86 à 89 : véhicules, aéronefs, navires);

Section XVIII (chapitres 90 à 92 : instruments d'optique, horlogerie, instruments de musique);

Section XIX (chapitre 93 : armes et munitions);

Section XXI (chapitres 94 à 96 : meubles, jouets, ouvrages divers);

Section XXI (chapitre 97 : objets d'art ou d'antiquité).
```

#### Note 2 : Structure du Système harmonisé

La nomenclature est divisée en 21 sections qui, en général, regroupent les biens produits dans le même secteur de l'économie.

Chaque section comprend un ou plusieurs chapitres, et toute la nomenclature se compose de 97 chapitres, car le chapitre 77 est réservé à une utilisation future éventuelle et les chapitres 98 et 99 servent à des fins administratives.

#### **Codes administratifs**

Les chapitres 98 et 99 du Système harmonisé sont utilisés pour enregistrer des transactions spéciales comme les suivantes :

- transactions de faible valeur ;
- réparations faites au matériel ;
- biens retournés au pays d'origine ;
- transactions confidentielles ;
- dons et cadeaux privés ;
- matériel et fournitures militaires ;
- effets personnels et mobiliers de l'immigrant ;
- articles envoyés à des missions diplomatiques ;
- achats d'articles dans des boutiques hors taxes ;
- etc.

Les échanges commerciaux associés à celles-ci figureront toujours dans le total mais sans aucun détail, car ces renseignements ne sont pas enregistrés par rapport à des codes de produits spécifiques (SH) dans les chapitres 1 à 97.