



NOTE DE COMMUNICATION PUBLIQUE D'OPERATION

PROJET DE DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA VILLE DE OUAGADOUGOU

SOMMAIRE

I- LE SECTEUR ET LES ENJEUX.....	3
1.1 - PRESENTATION DU SECTEUR	3
1.1.1 - <i>Ouagadougou : le défi de la maîtrise de la croissance urbaine</i>	3
1.1.2 - <i>Acteurs et enjeux de la mobilité urbaine à Ouagadougou</i>	3
1.1.3 - <i>Acteurs et enjeux du secteur de l'eau et de l'assainissement à Ouagadougou</i>	4
1.2 - POLITIQUE DU GOUVERNEMENT	5
1.3 - IMPORTANCE POUR LE PAYS	5
1.4 - CONTRIBUTION AUX AXES STRATEGIQUES DE L' AIDE FRANÇAISE ET DE L' AFD	6
1.4.1 - <i>Enseignements retirés des activités principales de l'AFD et des autres acteurs de l'aide française dans le secteur :</i>	6
1.4.2 - <i>Contribution aux axes stratégiques de l'aide française et de l'AFD</i>	6
II - LE PROJET	7
2.1 - FINALITE	7
2.2 - OBJECTIFS SPECIFIQUES	7
2.3 - CONTENU DU PROJET.....	7
2.3.1 - <i>Composante « Mobilité urbaine »</i>	7
2.3.2 - <i>Composante « Services essentiels »</i>	9
2.3.3 - <i>Pour mémoire : Composante d'appui institutionnel – CBF 1166</i>	10
2.4 - INTERVENANTS ET MODE OPERATOIRE	10
2.5 - COUT ET PLAN DE FINANCEMENT	11
2.6 - NATURE ET JUSTIFICATION DU PRODUIT FINANCIER PROPOSE PAR L' AFD	11
III - EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET	11
3.1 - EFFETS ATTENDUS DU PROJET	11
3.2 - RISQUES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX	12
IV - DISPOSITIF DE SUIVI - EVALUATION ET INDICATEURS	13
4.1 - DISPOSITIF DE SUIVI-EVALUATION	13
4.2 - INDICATEURS D'IMPACT	13

I- LE SECTEUR ET LES ENJEUX

1.1 - Présentation du secteur

1.1.1 - Ouagadougou : le défi de la maîtrise de la croissance urbaine

Ouagadougou compte 1,9 million d'habitants (dénombrement 2012) contre 0,44 en 1983, et enregistre une croissance annuelle supérieure à 7% en moyenne depuis 10 ans. Cette évolution démographique se traduit par un étalement urbain prononcé¹ et une faible densité.

Cette situation nécessite une mise à niveau permanente des infrastructures, pose de nombreux problèmes en matière de gestion urbaine, et alimente de fortes inégalités sur le territoire communal (les périphéries comptent des quartiers où plus de 80% des ménages ne sont pas raccordés à l'eau potable et l'électricité).

Il est donc impératif de densifier la ville et de maintenir l'effort de rattrapage engagé en matière d'infrastructures urbaines pour favoriser un développement équilibré du territoire communal, dans une logique d'intégration et de cohésion sociale. Ces défis sont au cœur des préoccupations des pouvoirs publics, et notamment de la municipalité.

Une évaluation PEFA (Public Expenditure and Financial Accountability), réalisée en 2010 avec l'appui de l'AFD, a souligné la performance de la gestion municipale en matière de fourniture de services, de discipline budgétaire et d'allocation des ressources. Néanmoins, si la ville a doublé ses recettes ordinaires depuis dix ans, cette remarquable augmentation lui permet seulement de maintenir ses efforts de service.

Le Plan d'Occupation des Sols de la Municipalité (POS - élaboré avec l'appui de l'AFD en 2011 et en cours d'adoption) insiste sur le maintien d'efforts ambitieux en matière d'accès aux services essentiels. Il définit des axes viaires prioritaires et sept centres secondaires (dont quatre autour de gares de transports interurbains) devant bénéficier d'investissements structurants en matière d'équipements marchands et d'infrastructures de transport, afin de « rééquilibrer » le territoire. Le Projet de développement durable de la ville de Ouagadougou (PDDO) s'inscrit dans cette perspective.

1.1.2 - Acteurs et enjeux de la mobilité urbaine à Ouagadougou

Une offre de mobilité inadéquate au regard d'une demande en forte croissance

L'étalement urbain participe à allonger des distances et renchérit les coûts et la durée des transports, ce qui limite la mobilité des populations les plus fragiles. En l'absence de transports collectifs efficaces, la demande croissante de mobilité se traduit par une augmentation du parc de véhicules individuels (des deux roues en particulier, plus ou moins 30 à 50 000 véhicules par an), avec un impact négatif sur la pollution de l'air, la santé publique et le nombre d'accidents².

Le territoire ouagalais est maillé de 2 422 km linéaire de voies, dont 18% seulement sont bitumées, la majorité étant à l'état de pistes difficilement circulables et peu entretenues. La géométrie des voies aménagées est peu adaptée au trafic. La signalisation est rare, souvent inadaptée. Les contrôles, malgré la présence d'une police municipale, restent insuffisants.

1 L'aire urbaine a été multipliée par quatre depuis 1983. Avec moins de 40 habitants/ha, la densité de population y est trois fois moins importante qu'à Dakar

2 Selon le commissariat central de police de Ouagadougou, en 2008, la ville a enregistré 5 502 accidents de la circulation et 100 décès.

Une articulation à renforcer entre trafic inter et intra-urbain

Le secteur du transport interurbain est contrasté, partagé entre des compagnies de transport plus ou moins organisées, et des transporteurs individuels souvent précaires. Cette activité structure l'espace urbain et les gares interurbaines sont au cœur d'intenses flux d'échanges de biens et de personnes. En centre-ville, des « poches » de gares privées informelles créent des situations de congestion. Aux abords de toutes les gares, informelles, privées ou publiques, la circulation est entravée par un stationnement et des activités commerciales souvent anarchiques.

Trois gares publiques sont en service à Ouagadougou (Gare de l'Est, Ouaga Inter et Tampouy), majoritairement utilisées par des transporteurs individuels informels. Elles assurent un important service de transit, principalement entre l'international et les villes secondaires, au bénéfice des usagers les plus pauvres. Elles sont actuellement gérées par des représentants de syndicats de transporteurs, qui perçoivent des taxes de sortie, sans néanmoins en retour assurer une gestion appropriée et un entretien de ces équipements, sauf pour la gare de l'Est. Les gares de Tampouy et de Ouaga Inter sont dans un état de dégradation avancé et de non-entretien chronique.

Mobilité et transports urbains : une compétence partagée

Le secteur relève du Ministère des Transports, notamment en matière de promotion de transports collectifs. Le domaine d'intervention de la municipalité est potentiellement large : circulation, création et entretien des rues ; construction des gares et aires de stationnement. Ces compétences partagées entre la Direction des Infrastructures Routières et de la Mobilité (DIRMO), la Police municipale et la Régie Autonome de Gestion des Equipements Marchands (RAGEM), doivent être structurées.

La RAGEM, mise en place en 2001 dans le cadre d'un précédent projet AFD, assure un service public de qualité. Elle s'est dotée de moyens humains et techniques performants et dispose d'une situation financière solide. Son implication dans le secteur est pour le moment limitée (déléataire de gestion de la gare de l'Est), et sera renforcée dans le cadre du présent projet.

1.1.3 - Acteurs et enjeux du secteur de l'eau et de l'assainissement à Ouagadougou

La gestion des services d'eau potable et d'assainissement sur le territoire communal est assurée par l'Office National de l'Eau et de l'Assainissement (ONEA), société d'Etat depuis 1994, au capital de 4,7 M€ entièrement détenu par l'Etat. L'ONEA est placé sous la tutelle technique du Ministère de l'Eau, des Aménagements Hydrauliques et de l'Assainissement. Il est responsable de la création, promotion, amélioration et gestion des ouvrages d'eau potable et d'assainissement pour l'évacuation des eaux usées et des excréments en milieux urbains³. L'ONEA gère actuellement 47 centres. Les rapports entre l'Etat et l'ONEA sont régis par un contrat plan triennal et un cahier des charges qui fixe les conditions de création, d'exploitation et de protection des infrastructures sous gestion ONEA.

En 2012, alors que le taux national d'accès à l'eau potable en milieu urbain est de 84%, il est évalué à 98% à Ouagadougou. Plus de 30.000.000 m³ d'eau potable sont ainsi consommés annuellement à travers 166.000 branchements⁴ et 1.000 bornes fontaines⁵. Ce taux de 98% n'intègre cependant pas les populations vivant dans les zones non-loties. Estimés à une dizaine sur la commune de Ouagadougou, ces quartiers représentent environ 200.000 habitants⁶.

Depuis 2012, Ouagadougou fait face à des pénuries d'eau en période de pointe⁷. Le Projet Ziga II permettra d'augmenter la capacité des ouvrages hydrauliques et de rétablir une situation satisfaisante en 2017. Avec l'appui de l'AFD, l'ONEA met déjà en œuvre des « mesures

³ Centres dont la population est supérieure à 10 000 habitants.

⁴ Ce qui correspond à 1,5 million d'habitants desservis en appliquant le ratio de 9 habitants par abonnement.

⁵ D'après les données sur la consommation totale enregistrée, cela correspond à 800 000 habitants environ.

⁶ Source : Evaluation du projet « quartiers périphériques », Hydroconseil, janvier 2013. La mobilité au sein de la commune de Ouagadougou étant forte, ces données sont à prendre avec prudence.

⁷ En période de pointe, les besoins en eau sont estimés à 151 400 m³/jour en 2013, Cabinet Merlin, 2013.

d'urgences » pour augmenter la production (réhabilitation de la station de traitement de Paspanga⁸) et diminuer les pertes techniques et commerciales (les effets attendus sont cependant limités du fait des bonnes performances de l'ONEA : taux de rendement total des installations de 82,1% fin 2012).

En matière d'assainissement, le taux d'accès au Burkina Faso serait de l'ordre de 1% selon les normes internationales reconnues⁹, et de 35% à Ouagadougou¹⁰. Dans les années 90, la municipalité de Ouagadougou et l'ONEA ont élaboré le Plan Stratégique d'Assainissement de Ouagadougou (PSAO), et défini une programmation pluriannuelle des activités à mener. L'assainissement de la ville est organisé autour de deux dispositifs complémentaires : un réseau d'assainissement collectif traitant en priorité les effluents industriels et ceux du centre-ville, qui se développe progressivement, d'une part, et des ouvrages individuels et communautaires d'assainissement promus auprès des ménages et des équipements publics, d'autre part. En matière d'assainissement collectif, la station d'épuration et le réseau primaire ont été réalisés entre 2001 et 2005 sur financement AFD, puis progressivement développés (40km de réseaux primaires et secondaires). La station d'épuration a été dimensionnée pour répondre aux besoins d'une charge moyenne hydraulique de 5 400 m³/jour et un effluent au deux tiers d'origine industrielle après prétraitement. Elle fonctionne actuellement avec 3 400 m³/jour, soit 63% de son débit nominal attendu. L'enjeu est donc de poursuivre l'extension de ce réseau collectif.

1.2 - Politique du gouvernement

La stratégie de développement des transports urbains à Ouagadougou, élaborée par le Ministère des Transports en 2011, rejoint les orientations portées par la municipalité : outre l'amélioration de la circulation et la consolidation des mécanismes de financement de la voirie, les priorités sont données à la relance d'une plate-forme de coordination des transports¹¹ et la création d'un système de transports collectifs. Cette stratégie s'inscrit dans une dynamique de très long terme au regard des moyens publics, des faibles densités urbaines et de l'état du patrimoine viaire.

Le Programme National d'Approvisionnement en Eau Potable et d'Assainissement (PNAEPA) à l'horizon 2015¹² fixe un objectif de couverture de service d'accès à l'eau potable de 98% pour Ouagadougou. Cela implique une hausse conséquente de la production et distribution d'eau potable. En matière d'assainissement, les objectifs ne seront pas atteints sans subventionnement du sous-secteur (taux de couverture de 30% en 2013, 35% en 2014 et 40 % en 2015).

Au niveau local, le Conseil municipal a validé un programme 2013-2018 qui inclut, outre le renforcement de la gouvernance et la gestion financière : l'aménagement urbain et la gestion du foncier ; la voirie et l'assainissement ; la réalisation des services urbains de base ; le transport et la mobilité urbaine. Le PDDO s'inscrit donc résolument dans les priorités portées par les élus.

1.3 - Importance pour le pays

L'action du gouvernement s'inscrit dans la « Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable 2011-2015 », définissant comme priorité le développement des infrastructures et des services économiques associés, pour accroître la compétitivité et créer des emplois - particulièrement décisif pour Ouagadougou, dans un contexte social qui reste tendu¹³.

⁸ La réhabilitation de la station de traitement de Paspanga devrait permettre d'augmenter la capacité maximale de production à 150 000 m³/j..

⁹ Source : Progress on drinking water and sanitation, UNICEF/OMS, 2012.

¹⁰ Source : Annuaire statistique 2011 de l'eau potable et de l'assainissement, DGRE-DGAEUE, ONEA, 2012.

¹¹ Comité exécutif des transports urbains de Ouagadougou – CETUO, « mort-né » dans les années 2000, faute de prise en charge de ses frais de fonctionnement par le Ministère des Finances.

¹² Adopté en décembre 2006.

¹³ En témoigne les manifestations à Ouagadougou et dans les grandes villes du pays en 2008 et 2011.

Le secteur de l'eau et l'assainissement est également l'une des priorités du Gouvernement du Burkina Faso, qui s'est engagé à atteindre les Objectifs du Millénaire pour le Développement dans le secteur de l'eau potable et l'assainissement (OMD n°7 – cible 10).

1.4 - Contribution aux axes stratégiques de l'aide française et de l'AFD

1.4.1 - Enseignements retirés des activités principales de l'AFD et des autres acteurs de l'aide française dans le secteur :

L'AFD a noué depuis 1997 un partenariat étroit avec les acteurs du développement urbain au Burkina, à travers des opérations souvent novatrices, qui ont confirmé la capacité de gestion des maîtrises d'ouvrages de la Commune et de l'ONEA.

La reconstruction du marché central a été le premier prêt direct de l'AFD à une collectivité d'Afrique subsaharienne. Ce projet, qui a fait l'objet d'une évaluation en 2012, a été mis en œuvre de manière satisfaisante, et a permis de renforcer les équipes de la RAGEM.

L'évaluation rétrospective (2012) du Projet d'Aménagement et de Désenclavement des Quartiers périphériques (PADQP) en a également souligné la réussite. Le projet a permis de consolider les capacités d'exécution des services municipaux. La composante sous maîtrise d'ouvrage ONEA a permis de tester avec succès un dispositif innovant d'amélioration de l'accès à l'eau potable en zones non-loties, déjà répliqué sur financement de la Banque Mondiale.

L'AFD a en outre accompagné plusieurs chantiers de renforcement des capacités de gestion municipale, notamment l'élaboration du POS et l'accompagnement d'une étude PEFA. La mairie s'est appuyée sur l'expérience positive du PADQP pour mobiliser d'autres financements extérieurs, autour du «projet d'assainissement des quartiers périphériques», d'un total de 90,5 milliards de FCFA. Le PDDO est étroitement articulé à ce projet sectoriel, qui intègre des investissements dans les secteurs des déchets solides et du drainage des eaux pluviales, financées par la Banque Africaine de Développement.

Enfin, l'AFD est un partenaire historique de l'ONEA, qui a notamment assuré la maîtrise d'ouvrage des projets suivants:

- En matière d'eau potable, les projets « Ziga I », « PADQP » et « Ziga I bis » ont permis la construction du barrage de Ziga, la réalisation d'une station de traitement de 90.000 m³/jour, le développement du système d'adduction et de distribution d'eau potable. Le projet « Ziga II » s'inscrit en continuité de ces projets.
- En matière d'assainissement collectif, le Projet d'assainissement de Ouagadougou et le Projet d'assainissement urbain 8 villes (PAU) auront notamment permis la création d'une station d'épuration à Ouagadougou de 5 400 m³/jour, le développement du réseau d'assainissement collectif primaire et secondaire, le raccordement d'industriels et d'environ 1000 parcelles et la réalisation de deux stations de traitement des boues de vidanges des fosses.

1.4.2 - Contribution aux axes stratégiques de l'aide française et de l'AFD

Le Burkina Faso fait partie des pays pauvres prioritaires listés par le CICID. Le projet se rattache à deux des trois priorités du Document Cadre de Partenariat 2013-2015: le renforcement des infrastructures urbaines ainsi que l'eau et l'assainissement.

Le renforcement des acteurs municipaux et l'accompagnement de leurs stratégies de développement territorial sont au cœur des objectifs du Cadre d'Intervention Sectoriel (CIS) Développement urbain 2013-2015.

Enfin, le projet est cohérent avec le Cadre d'Intervention Sectoriel (CIS) Eau et Assainissement de l'AFD 2014-2018, en cours de validation, où les infrastructures (notamment urbaines) font partie des priorités sectorielles.

Enfin, le projet répond aux objectifs 6 et 7 des OMD.

II - LE PROJET

2.1 - Finalité

Le Projet de Développement Durable de Ouagadougou (PDDO) vise à accompagner le développement territorial équilibré de la commune de Ouagadougou en améliorant la mobilité urbaine et en favorisant l'accès aux services essentiels.

2.2 - Objectifs spécifiques

- 1/ Faciliter les déplacements inter et intra-urbain et favoriser les échanges, vecteurs de développement économique local, sur le territoire communal.
- 2/ Améliorer l'accès aux services essentiels en matière d'eau et d'assainissement pour favoriser la réduction des risques sociaux et sanitaires.

2.3 - Contenu du projet

Le projet a bénéficié des études de faisabilité sur financement de la Facilité africaine de l'Eau sur financement BAD, pour la composante Voirie-drainage. Ces études ont été complétées par l'appel à un cabinet local pour la revue technique des recommandations. Concernant la composante gares routières le consortium Urbaplan-Transitec-Gedes a diligenté sur financement AFD, l'ensemble des études techniques et financières jusqu'aux APS.

2.3.1 - Composante « Mobilité urbaine »

➤ Aménagement de voirie (18,3 M€)

Le PDDO contribuera à l'effort d'extension de la voirie structurante de la commune, telle qu'elle a été établie par le projet PADQP. Trois tronçons¹⁴ totalisant 11,320 km ont été retenus : ils améliorent l'accessibilité à trois des sept centres secondaires du POS et participent au désengorgement du centre-ville, comme recommandé par le *Schéma d'amélioration des déplacements en centre-ville (Transitec, 2011)*.

Les études de faisabilité complètes ont été réalisées en 2010/2011, à la demande de la mairie, et ont été actualisées pendant l'instruction avec les objectifs suivants :

- 1) Garantir l'adéquation des équipements au trafic constaté et son évolution, et prévoir des aménagements évolutifs - à moindre coût - pouvant résister à des défauts d'entretien ;
- 2) Privilégier la cohérence avec la trame viaire existante et le tissu urbain actuel et futur ;
- 3) Renforcer la sécurité des usagers et accompagner une meilleure prise en compte des modes de transport doux.

Les travaux sont estimés à 18,3 M€ (incluant la maîtrise d'œuvre) et intègrent la signalisation, l'éclairage public, le déplacement de réseaux, et les drainages latéraux des eaux pluviales.

Faciliter les déplacements à Ouagadougou implique non seulement de renforcer le réseau bitumé, mais également d'améliorer son adéquation aux différents modes de mobilités (deux roues, piétons etc.), de favoriser l'entretien courant et ponctuel de la voirie, et de travailler sur l'articulation du trafic inter et intra-urbain. Ainsi, l'appui institutionnel cofinancé et mis en œuvre par le Grand Lyon (CBF 1166) appuiera le développement d'une politique « mobilité » et

¹⁴ « Naba Yilen, rue Commandant Moumouni et ses extensions » (*Sig Noghin*) ; « Avenue de la Bonté et Dima Koom » (*Nongr Masson*) ; « Prolongement de la rue : 17.02 / 16.02 » (*Boulmiougou*) -.

d'outils de gestion de la circulation et des transports sur la base d'opérations pilote pour agir sur la signalisation (aujourd'hui rare), le stationnement (non aménagé), et la régulation du trafic.

➤ **Entretien de voirie (3 M€)**

Au regard des contraintes financières limitant les investissements sur le réseau bitumé, l'entretien de la voirie non-bitumée (82% du réseau) représente un enjeu déterminant pour l'amélioration des déplacements. En dehors d'actions « coup de poing » de l'Etat, l'entretien de la voirie est assuré par les services techniques municipaux, qui interviennent annuellement sur seulement 70 km linéaires. La quasi-totalité de ces travaux sont réalisés en régie, le recours à la contractualisation étant peu développé.

Le PADQP a permis de doter la municipalité d'un parc de matériels globalement en état. Le projet n'a toutefois pas permis d'améliorer durablement les modalités de programmation de ces travaux ni d'en augmenter l'envergure. Capitalisant sur cette expérience, cette composante visera à renforcer l'ensemble des modes d'intervention pertinents en :

- Accompagnant, par l'achat de matériel¹⁵ dédié au traitement des voies latéritiques, le développement des capacités d'intervention en régie de la commune ;
- Renforçant les capacités de programmation et d'exécution via un appui institutionnel (assistance technique et formations) qui, à partir d'un bilan de l'existant, visera à renforcer la programmation des travaux et le développement d'outils de contractualisation (*cahier des charges type, indicateurs de pilotage*). Un contrat-cadre pour des travaux d'entretien « à l'entreprise » pourra être financé, à titre type démonstratif.

➤ **Réhabilitation / Construction de gares routières (5 M€)**

La composante « Mobilité Urbaine » permettra la réhabilitation des gares de Tampuy et Ouaga Inter et la construction de la Gare de l'Ouest.

Suite à une étude de faisabilité financée par l'AFD, la Mairie a adopté en 2011 un programme d'aménagement des gares publiques pour accueillir les transporteurs informels et les petits transporteurs formels. Les gares privées en centre-ville, propriétés de transporteurs structurés, seront maintenues. Ce programme d'aménagement a fait l'objet d'une large concertation et bénéficie d'une forte adhésion des parties prenantes. Le PDDO finance la première phase de ce programme, sur la base des prévisions d'augmentation de trafic à 15 ans.

Les investissements visent à améliorer la sécurité, les conditions d'accueil des usagers et de travail des transporteurs : amélioration de l'assainissement, pavage des plateformes (Tampuy et Ouaga Inter) et des trottoirs périphériques (3 gares), halles d'embarquement à couvert, salles d'attente, parkings pour les deux roues, locaux pour l'administration, postes de contrôle, blocs de toilettes et aire d'ablution. Les carrefours d'accès aux gares seront également aménagés afin d'améliorer l'articulation du trafic inter et intra-urbain. Ce programme d'investissement représente un total de 5,3 M€, incluant une maîtrise d'œuvre complète.

L'appui institutionnel associé (CBF 1166) permettra d'appuyer la commune dans la réforme du mode d'exploitation des gares, identifiée comme condition critique de réussite du projet. Les transporteurs souhaitent rester associés à la gestion des gares réhabilitées. En conséquence, des contrats d'affermage, inspirés de celui déjà en vigueur à la gare de l'Est, seront signés pour chaque gare entre la RAGEM et des structures de gestion dédiées émanant des syndicats des transporteurs utilisateurs. Les contrats définiront les responsabilités respectives de la RAGEM et des transporteurs en matière d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation des gares, et incluront des « clauses de rendez-vous » pour permettre leur évolution.

¹⁵ Le projet financera l'équipement d'au maximum deux Brigades de Travaux Publics composées d'une niveleuse, d'un compacteur, de camions bennes et d'une citerne, et dotées de matériel mutualisé pour l'exploitation d'une carrière. La commune s'est engagée à prendre en charge les frais de fonctionnement correspondant

Les loyers reversés à la municipalité par les fermiers couvriront les charges d'exploitation des nouveaux équipements. Un « timbre passager » d'un montant de 100 francs CFA, sera instauré par la municipalité. Elle devrait générer une recette annuelle de 438 millions de francs FCFA par an en moyenne, permettant à la municipalité d'améliorer ses capacités d'autofinancement. Le principe de la création de ce timbre a été adopté par le conseil municipal de Ouagadougou en octobre 2011 et réaffirmé par la nouvelle équipe municipale. Les transporteurs, de leur côté, ont également validé les principes des contrats d'affermage et l'instauration du timbre passager, par un accord écrit, signé par les syndicats majeurs de la profession. Un service « gares routières » sera créé au sein de la RAGEM pour piloter la gestion des gares et la perception du timbre.

2.3.2 - Composante « Services essentiels »

➤ Extension du réseau d'assainissement collectif (5 M€)

Ce volet permettra la réalisation de 30 km linéaires de réseau d'assainissement collectif dans les zones « du bois » et de « Paspanga » et le raccordement de 600 parcelles, dont d'importants producteurs tels que la Maison d'Arrêt, l'Université, la station de traitement d'eau potable de Paspanga, la gendarmerie de Paspanga et une partie de l'hôpital Yalgado.

Les études d'Avant-projet-Détaillé ont été réalisées en 2010 et les dossiers d'appels d'offres en 2011 dans le cadre du projet PAU. Le coût estimatif a été mis à jour par l'ONEA (4,2 M€).

Ce volet financera également la mise en place d'un système SIG du réseau collectif (création d'une base de données, numérisation du réseau sur le plan cadastral de la ville, cartographie).

➤ Desserte en eau de quartiers non lotis (2 M€)

Ce volet permettra de reproduire l'expérience pilote du projet PADQP dans les quartiers de Tingandogo (10 725 habitants, 65 habitants/ha.), Watinoma (28 000 habitants, 69 habitants/ha.) et la partie Nord-Est de Bogodogo (7 800 habitants, 65 habitants/ha.), retenus selon le nombre d'habitants, la densité de population et la volonté et capacité à payer des populations. Les travaux consisteront en la réalisation, pour chaque quartier, de 10 à 20 km de réseau et de 10 à 15 bornes fontaines.

Comme pour le PADQP, des opérateurs privés en charge de la gestion des réseaux (un par quartier) seront recrutés par l'ONEA sur la base du prix d'achat de l'eau à l'ONEA et de la subvention demandée par branchement privé (avec un plafond de 20 000 francs CFA). Cette subvention est une prime au résultat (prise en charge par l'ONEA), puisque le matériel de branchement sera fourni par l'ONEA.

➤ Mesures d'urgence AEP (4 M€)

Enfin, en complément des mesures d'urgences mises en œuvre par l'ONEA à travers le projet Ziga I bis pour limiter la situation de pénurie d'eau jusqu'à la mise en service de Ziga II, cette composante permettra la réalisation des mesures d'urgences suivantes :

- Réhabilitation de 57 forages existants: ces forages étaient exploités jusqu'à la mise en service du barrage de Ziga (2005). Ils ont ensuite été fermés et protégés. Leur débit était de l'ordre de 8 m³/h. et leur eau de bonne qualité.
- Réalisation de 43 nouveaux forages¹⁶ d'un débit moyen de 8 m³/h et d'une profondeur estimée entre 60 et 80 mètres. Ils seront raccordés au réseau.
- Mesures d'accompagnement visant à renforcer la maintenance des installations, la mise en place d'organes économiseurs d'eau pour les gros consommateurs (camps militaire, premier ministre, ministère de la justice et le Prytanée Militaire du Kadiogo à Kambouinsin).
- Equipement de quatre stations de pompage avec des groupes électrogènes.

¹⁶ L'exploitation des forages réalisés et réhabilités sera poursuivie après la mise en service de Ziga II ,car leur coût exploitation est plus avantageux.

- Mesures de communication et de sensibilisation pour des économies d'eau auprès des populations et autorités.

L'ensemble de ces actions permettra d'augmenter la production totale de 12 800 m³/j¹⁷, ce qui réduira le déficit en eau potable de la population de Ouagadougou jusqu'à la mise en service des installations de Ziga II, fin 2016.

2.3.3 - Pour mémoire : Composante d'appui institutionnel – CBF 1166

En accompagnement des investissements de la composante I, l'AFD a octroyé à la commune une subvention de 0,65 M€ en 2013 pour :

- Assister la maîtrise d'ouvrage pour la gestion du projet, intégrant notamment un appui à la réforme du système de gestion des gares routières (230 k€) ;
- Appuyer la construction d'une politique de la mobilité (300 k€), mis en œuvre et cofinancé par la coopération décentralisée du Grand Lyon ;
- Renforcer les capacités de la Direction des Affaires financières (120 k€).

2.4 - Intervenants et mode opératoire

Intervenants - Composante : Mobilité Urbaine

La commune de Ouagadougou assure la Maîtrise d'Ouvrage de cette composante. Le mode opératoire envisagé s'inscrit dans la continuité du projet PADQP, dont la coordination était assurée par une équipe transversale de cadres (mobilisés partiellement) sous la responsabilité des services techniques.

Cette équipe technique sera renforcée par le recrutement de 3 ou 4 personnels dédiés (fonctionnaires dont les salaires sont pris en charge par la Mairie) sur les fonctions clés que sont la passation de marchés, la supervision technique et le suivi financier. La RAGEM animera le dialogue avec les transporteurs et usagers en amont et pendant les travaux, et conduira la réforme du mode de gestion. Une assistance à maîtrise d'ouvrage, financée sur la subvention d'accompagnement (CBF 1166), accompagnera la mairie pour le suivi-évaluation, la coordination et la mise en œuvre des appuis institutionnels prévus en matière de mobilité urbaine et d'appui à la réforme des gares routières.

Intervenants - Composante : Services Essentiels

L'ONEA assurera la maîtrise d'ouvrage de cette composante.

Mode opératoire

Les travaux seront réalisés « en entreprise générale » après appels d'offres internationaux ou nationaux selon les montants estimatifs (un lot par tronçon de voirie, un lot construction/réhabilitation des gares, et un lot pavage des plateformes de chargement). Deux maîtrises d'œuvre (une pour la voirie, l'autre pour les gares) seront recrutées, après appels d'offres internationaux. L'AFD donnera un avis de non-objection à chaque étape des appels d'offres.

Les versements directs aux entreprises seront privilégiés sur la composante « Mobilité Urbaine ». Des avances renouvelables sont envisagées pour certains types ou montants de dépenses, et seront auditées annuellement.

Ce système d'avances renouvelables, auditées annuellement, est privilégié sur la composante « Services essentiels » sur la base d'un programme prévisionnel semestriel.

¹⁷ Pour 16 h de fonctionnement, afin de protéger la nappe.

2.5 - Coût et plan de financement

Le prêt PDDO est complété par une subvention AFD (CBF 1166), un appui du Grand Lyon et un FSP mobilisateur. Un financement parallèle dédié au secteur des déchets solides et drainage pluvial est mobilisé par la Banque Africaine de Développement.

Plan de financement PDDO	Montant en k€
Composante Mobilité Urbaine	27 000
Voirie Structurante	18 300
Entretien	3 000
Gares routières	5 300
Gestion du projet	400
Composante Eau & Assainissement	11 000
Extension du réseau d'assainissement collectif	5 000
Accès à l'eau potable en zones non-loties	2 000
Mesures d'urgence AEP	4 000
Divers & Imprévus Projet (5%)	2 000
Total investissements PDDO (CBF 1263)	40 000
Appui institutionnel (CBF 1166)	650
Co-financiers / Financements parallèles	38 930

2.6 - Nature et justification du produit financier proposé par l'AFD

Le prêt PDDO est accordé au Burkina Faso, à taux fixe de 1,38%. Son montant maximum de 40 millions d'euros et sa durée de 20 ans, dont 5 ans de différé. Ces conditions sont concessionnelles au sens du FMI.

Ce prêt souverain sera rétrocédé intégralement sous forme de subventions (i) à la municipalité de Ouagadougou pour la composante « Mobilité Urbaine » et (ii) à l'ONEA pour la composante « Services essentiels ». La rétrocession à la municipalité est justifiée par la nature des équipements financés (infrastructures de transport urbain). La rétrocession à l'ONEA s'explique par les objectifs sociaux poursuivis (mobilisation de ressources en eau, extension des réseaux d'eau dans des quartiers non lotis, faible rentabilité du secteur de l'assainissement).

III - EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET

3.1 - Effets attendus du projet

Effets économiques :

Le projet renforcera l'attractivité de la capitale en facilitant la circulation des personnes et des biens, aussi bien à l'échelle de la ville, qu'à l'échelle nationale. Les investissements en matière de transport sont concentrés dans quatre des sept centres secondaires du POS. Le projet favorisera un développement socio-économique dans ces centres grâce (i) à la formalisation et la croissance de commerces aux abords des tronçons bitumés et des gares routières (ii) la création d'emplois et la mobilisation de ressources locales pendant les travaux.

Les investissements dans le secteur de l'eau et de l'assainissement accompagneront cette dynamique à travers un accroissement des taux d'accès, une amélioration du niveau de service des ménages, tout en valorisant le chiffre d'affaires de l'ONEA.

Effets environnementaux :

Le projet contribue à améliorer la gestion rationnelle et à protéger les ressources en eau sur le territoire communal. Il devrait également améliorer l'évacuation des eaux usées dans les zones d'intervention. Enfin, les travaux de voirie permettront de renforcer le drainage des eaux pluviales (22km linéaire de drains, dont 14,8km en tranche ferme et 6,4km en tranche conditionnelle) dans des quartiers enclavés pendant de fortes pluies.

Si, à court terme, le financement des infrastructures de transport devraient se traduire par une augmentation du trafic, l'appui à la politique de mobilité urbaine (rationalisation des déplacements, diminution des situations de congestion, projet de transport collectif) aura, à long terme, des impacts positifs sur le niveau de pollution de l'air dans la ville.

Effets sociaux :

Les travaux sur l'ensemble des composantes généreront des revenus de manière directe ou indirecte, avec un impact sur la réduction de la pauvreté, au travers (i) des emplois créés dans le cadre de travaux à haute intensité de main d'œuvre, et (ii) de façon plus indirecte, l'impact positif sur diverses activités en marge des chantiers (approvisionnement, restauration).

Plus largement, le projet contribuera à améliorer les conditions de vie des populations, notamment des plus vulnérables, en agissant sur : la santé publique, en lien avec l'accès à une eau potable de qualité et la promotion de l'assainissement collectif ; la facilitation des déplacements sur le territoire communal ; et le coût des services (diminution du coût de l'eau dans les quartiers non-lotés, tarification adaptée aux revenus, diminution des dépenses de santé liées à l'assainissement ; baisse des coûts de transports).

Impacts sur le climat :

Un bilan carbone a été réalisé. L'impact de la construction des équipements financés est a priori négligeable (<10kt CO₂). L'impact de l'exploitation des équipements est limité à la composante mobilité urbaine : d'après les projections de trafic relevées dans les études de faisabilité, l'ordre de grandeur du bilan carbone est de quelques dizaine de milliers de tCO₂ (<25kt CO₂)

Effets institutionnels :

Le projet intègre systématiquement des mesures visant à renforcer les capacités techniques des services de la Maitrise d'Ouvrage et la gouvernance du secteur d'intervention.

Durabilité des effets du projet :

Les principes d'aménagement retenus ont systématiquement privilégié des options techniques visant à garantir la durabilité des équipements (revêtement pavé sur les plateformes des gares).

Les capacités techniques et financières des maîtres d'ouvrage à entretenir les équipements financés, gage de durabilité, font également l'objet d'une attention particulière. La refonte du système de gestion des gares vise à en pérenniser la gestion. La négociation de contrats d'affermage et l'introduction d'un timbre passager doivent permettre de couvrir de façon pérenne l'entretien courant mais également de générer de nouvelles recettes. L'appui à la gestion financière et budgétaire de la commune devra renforcer cette dynamique et permettre de consolider ses capacités d'autofinancement, dégradées, pour envisager à terme l'extension des gares, en parallèle à la croissance du trafic (principe d'aménagement évolutif).

3.2 - Risques environnementaux et sociaux

Les travaux de la composante « Mobilité Urbaine » ont fait l'objet d'études d'impact environnemental et social, jugées globalement satisfaisants par l'AFD. Les travaux de la composante « Services essentiels » ont fait l'objet de notices d'impact environnementales et sociales budgétisées. Elaborées par l'ONEA, elles seront affinées par les maîtres d'œuvre après réalisation des études d'avant-projet détaillé.

Le MEDD a rendu un avis de conformité pour la composante voirie-drainage du projet. Un avis similaire concernant la réhabilitation/construction des gares routières est en cours de formalisation, après un avis favorable du bureau national des évaluations environnementales (BUNEE).

Dans la phase de travaux, les impacts environnementaux du projet sont modérés, et feront l'objet de mesures d'atténuation par les entreprises : poussière, gêne à la circulation, nuisance sonore, déchets. L'abattage d'arbres sera très limité et compensé par la plantation de nouveaux arbres.

Les impacts sociaux négatifs attendus sont liés aux déplacements involontaires des personnes et des biens. Très faible, voire nul, sur la composante « Services essentiels », ce risque est limité sur la composante « Mobilité urbaine », car les emprises (voirie et gare de l'Ouest) sont larges et dégagées. Moins de 30 commerces seront définitivement déplacés, et la commune, qui a géré avec succès plusieurs opérations similaires, a déjà transmis des propositions de compensations.

Les risques environnementaux et sanitaires spécifiquement engendrés par une augmentation de la consommation d'eau et par conséquent des volumes rejetés, seront limités grâce à l'extension de l'assainissement collectif de Ouagadougou et la poursuite de l'équipement des ménages en dispositifs d'assainissement autonomes (latrines, puisards) dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Stratégique d'assainissement de Ouagadougou.

IV - DISPOSITIF DE SUIVI - EVALUATION ET INDICATEURS

4.1 - Dispositif de suivi-évaluation

Une assistance à maîtrise d'ouvrage appuiera le suivi / reporting de la composante « Mobilité Urbaine » (subvention CBF 1166).

Pour la composante « Services essentiels », le pilotage du projet continuera à s'appuyer sur le comité de supervision des activités de l'ONEA, réunissant deux fois par an partenaires financiers, ONEA et administration burkinabè. L'ONEA produira des rapports de suivi trimestriels et communiquera à l'AFD les indicateurs semestriels d'impact du projet.

Des missions de supervision techniques seront organisées au moins annuellement, et l'Agence de Ouagadougou suivra étroitement l'ensemble des phases (préparation, travaux, mise en service).

4.2 - Indicateurs d'impact

Indicateur agrégeables	Valeur indicateur	Unité de mesure	Sources
Longueur des voies terrestres réhabilitées ou créées	11,32	Km linéaire	DIRMO
Nombre d'usagers des pôles de transport réhabilités ou créés	4 380 000	Personnes / an	RAGEM
Longueur des voies terrestres réhabilitées ou créées (entretien)	Supérieur à 75	Km linéaire / an	DIRMO
Nombre de personnes gagnant accès pérenne à une source d'eau potable améliorée	46 000	Nombre de personnes	ONEA
Nombre de personnes bénéficiant d'un raccordement au réseau d'assainissement	600	Nombre de personnes	ONEA