

**MINISTERE DE LA CULTURE
ET DU TOURISME**

BURKINA FASO

Unité – Progrès - Justice



RAPPORT MINISTERE EN CHARGE DU TOURISME

27me Session du COMCEC de l'OCI

septembre 2011

INTRODUCTION :

Le Burkina Faso est un pays continental donc sans façade maritime, avec une population estimée en 2009 à 15.200.000 habitants et un taux de croissance démographique de 2,7%. Son économie est fortement tributaire de l'agriculture et de l'élevage ; ce dernier a représenté 35% du PIB en 2007 et 65% des recettes d'exportation.

Le commerce extérieur du pays abstraction faite du commerce de voisinage, du reste très modeste, dépend du transport maritime avec environ 90% des importations exécutées par voie maritime. Le pays est donc tributaire pour son accès à la mer de ses quatre voisins que sont le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo.

Cette situation d'enclavement du pays entraîne des coûts très élevés de transport, pénalisant la compétitivité de l'économie dans son ensemble. Au regard de cet état de fait, de la forte intégration du pays dans les échanges régionaux, à l'importance de son commerce extérieur, au développement et à la dispersion des activités économiques sur le territoire national, à la croissance rapide des centres urbains, le gouvernement a fait des transports un secteur clé du développement de la vie économique nationale.

Le transport est un secteur au cœur de l'ensemble de plusieurs problèmes de développement et considéré par les pouvoirs publics comme étant des principales priorités qui permet de catalyser la promotion du commerce et des échanges, du tourisme et le développement des villes ainsi que le désenclavement du pays.

Etant un pays de transit, le Burkina est également appelé à répondre aux exigences d'accessibilité et de sécurité de certains pays limitrophes, notamment le Niger et le Mali, en approvisionnement et en exportation de biens et de matières stratégiques.

Toutes les politiques et stratégies nationales de développement du Tourisme, notamment la Politique Nationale du Tourisme et son Plan d'action adoptés en octobre 2009, s'appuient sur un développement concomitant des transports d'où le lien étroit entre les départements ministériels en charge de ces deux secteurs.

ETAT DES LIEUX :

Au cours de la période 1992- 1999, un vaste programme d'ajustement sectoriel des transports (PASEC-T) a été mis en œuvre. Ce programme appuyé par les partenaires au développement a permis d'atteindre une amélioration sensible du niveau de service du réseau routier retenu dans le programme prioritaire et la privatisation de certaines entreprises publiques comme la Régie nationale des transports en commun, la compagnie aérienne Air Burkina, la Société de chemin de fer du Burkina, la privatisation de l'entretien routier et la création d'une société privée de location de matériel de travaux publics, en remplacement des travaux publics alors faits en régie par la direction générale des travaux publics.

Ce programme a été suivi par un second programme sectoriel des transports (PST-2) (2000-2010) qui avait pour objectifs :

- La consolidation des acquis du PASEC-T ;
- La rationalisation des investissements publics ;
- L'amélioration de la productivité des transports routiers ;
- L'élimination des obstacles non physiques sur les corridors internationaux ;
- L'amélioration de la sécurité routière ;
- le renforcement des capacités de gestion et de planification et de suivi de l'administration ;
- la revue des textes réglementaires du secteur.

En dépit des importantes avancées apportées par ces deux programmes, le secteur du transport reste soumis à un certain nombre de contraintes en termes de maîtrise des coûts, de sécurité routière, de qualité de service, de surcharge des véhicules poids lourds, de cohérence des cadres réglementaire et législatif avec les impératifs de compétitivité et d'efficacité économique.

Les barrières non tarifaires continuent d'être légion sur les corridors comme relevé par le 15^{ème} rapport de l'Observatoire sur les Pratiques Anormales (OPA) couvrant la période du premier trimestre 2011.

Le coût d'enclavement du pays est évalué à 30 milliards de FCFA par an en frais de transport des produits exportés pendant que pour les importations les opérateurs paient 28% du prix FOB contre une moyenne mondiale de 6% et 10% pour la zone Afrique.

Pour le secteur du Tourisme, l'enclavement du territoire et le coût du transport aérien restent les principaux obstacles qui minent le développement de l'activité.

En effet, au plan national, l'inaccessibilité de certains sites voire de certaines localités rend vain tout effort visant le développement d'un tourisme interne.

Au plan international, le coût toujours prohibitif du billet d'avion et la faiblesse de la desserte rendent la destination Burkina peu compétitive malgré sa relative proximité avec les marchés émetteurs d'Europe et d'Amérique du Nord. Si on ajoute à cela le coût de visa qui vient d'être revu à la hausse et les formalités d'entrée sur le territoire, on comprend alors qu'il soit tout a fait nécessaire de mettre un accent particulier sur le développement de secteur des transports. C'est ce qui est d'ailleurs ressorti de la récente rencontre entre l'Administration Nationale du Tourisme et les acteurs privés du secteur.

Il faut aussi souligner que le problème de la cherté du coût du transport aérien concerne toute la sous région et c'est la raison pour laquelle l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine, dans sa Politique Commune du Tourisme, prévoit d'œuvrer pour la réduction des coûts et de la durée du transport intracommunautaire. Car il est bien souvent plus aisé et moins coûteux pour un ressortissant de l'Union de rallier une capitale européenne que d'aller dans un pays voisin. Ce qui n'est pas de nature à favoriser le développement du tourisme communautaire qui devrait cependant être le moteur de l'activité touristique des Etats de la sous-région.

La levée de ces contraintes et l'adaptation du transport aux mutations internationales et aux exigences des secteurs productifs que sont le commerce et le tourisme en terme de mobilité, d'accessibilité et de logique économique , tout en prenant en considération les orientations des stratégies socio-économiques nationales et du schéma national d'aménagement du territoire exige des moyens en investissement, en organisation, en planification etc... dont il faudra s'assurer de l'existence et de l'adéquation.

I. ETUDES ET PROGRAMMES EN COURS :

Pour juguler ces contraintes, plusieurs études et programmes sont actuellement en cours. Il s'agit du Projet Régional de Facilitation des Transports et du Transit Routier en Afrique de l'Ouest (PRFTTAO) et de l'étude d'actualisation de la stratégie de développement du secteur des transports.

A. Le Projet Régional de facilitation des Transports et du Transit en Afrique de l'Ouest (PRFTTAO) :

Ce projet est financé par la banque mondiale et couvre trois pays que sont le Ghana, le Mali et le Burkina Faso. Il a pour objectif :

- La promotion des activités économiques et le développement du secteur privé ;
- L'amélioration du niveau de service et de la qualité des infrastructures routières sur le corridor précité ;
- L'amélioration des conditions de transport par la réduction des obstacles à la fluidité du trafic ;
- La réduction des coûts de transport.

Il a une composante « infrastructures routières » et une composante « facilitation du transport et du transit routier ».

B. L'étude d'actualisation de la stratégie de développement du secteur :

Cette étude est le prélude à la mise en place de la nouvelle stratégie de développement du secteur des transports en prolongement des deux stratégies précédentes ; elle couvre la période 2011-2025.

Elle a pour objectif d'asseoir une politique de transport permettant la rentabilisation de l'investissement dans le secteur et la maximisation de sa contribution à la croissance et à la compétitivité de l'économie et est développée en cohérence avec le référentiel national qu'est la Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable (SCADD) qui place le Tourisme comme un secteur prioritaire d'accélération de la croissance « pro-pauvres » et de réduction de la vulnérabilité.

Les principes directeurs de cette stratégie sont :

- Le développement d'un réseau d'infrastructures en adéquation avec les besoins de l'économie ;
- La mise à niveau des services de transport ;
- La fluidification du trafic international et l'amélioration du transit ;
- L'adaptation du cadre institutionnel au nouveau contexte de développement ;
- Le soutien à l'intégration régionale.

Cette nouvelle stratégie intervient dans un contexte de dérèglementation des transports en ses aspects professionnalisation, suppression des tours de rôle au chargement des véhicules dans les ports de transit et de dénonciation des accords de partage de fret, et de lutte contre la pratique de la surcharge pour la protection des infrastructures si chèrement acquises, d'une usure précoce.

CONCLUSION :

Le secteur des transports, secteur de soutien par excellence, est un véritable vecteur pour le développement économique en général et pour celui du commerce et du tourisme en particulier. Il est confronté à d'énormes difficultés au Burkina Faso, difficultés

aggravées par sa situation d'enclavement lui demandant encore plus que d'autres pays pour la promotion de son commerce et de ses activités touristiques.

D'importants projets et programmes ont été initiés qui ont permis d'améliorer la situation du secteur qui reste cependant fragile nécessitant des actions encore plus soutenues pour permettre au secteur de jouer son rôle de soutien à la production au commerce et au tourisme.