



Histoire et Analyses des Relations Internationales et Stratégiques

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations Internationales et des Etudes Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053

HARIS JUIN 2024

Numéro 013

Editée par le Laboratoire d'Histoire des Relations Internationales, des Études
Stratégiques et Politiques (LAHRIESPO)

Université Alassane OUATTARA

Histoire et Analyses des Relations
Internationales et Stratégiques
(HARIS)

N°013 Juin 2024

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053



Indexations internationales



<https://reseau-mirabel.info/revue/19498/Haris>



TOGETHER WE REACH THE GOAL

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23388>

auréHAL
accès aux données
de référence de HAL

<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/224412>



Administration de la Revue

Directeur Scientifique :
Professeur M'BRA EKANZA
Simon-Pierre (Professeur
Emérite du CAMES,
Université Félix Houphouët-
Boigny)

Directeur de Publication :
CAMARA Moritié (Professeur
Titulaire d'Histoire des
Relations Internationales,
Université Alassane Ouattara,
Côte d'Ivoire)

Directeur de Rédaction :
KOUAKOU N'DRI Laurent
(Maître de Conférences
d'Histoire des Relations
Internationales, Université
Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire)

**Coordonnateur de
Publication :** SILUE Nahoua
Karim (Maitre-assistant
d'Histoire des Relations
Internationales, Université
Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire)

Trésorière : YAO Elisabeth
(Maître-assistante en Histoire
économique, Université
Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire)

Chargés de diffusion : KEWO
Zana (Assistant d'Histoire des
Relations Internationales,
Université Péleforo Gon
Coulibaly, Côte d'Ivoire),

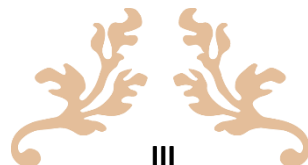
KPALE Boris Claver (Assistant
d'Histoire des Relations
Internationales, Université
Alassane Ouattara, Côte
d'Ivoire)

Webmaster : Kouakou
Kouadio Sanguen (Assistant
Département de
Mathématique et
Informatique, Université
Alassane OUATTARA)

Éditeur : Laboratoire
d'Histoire des Relations
Internationales, des Études
Stratégiques et Politiques
(LAHRIESPO), Université
Alassane OUATTARA)

Website : <http://www.revue-haris.org>

Courriels : cerriua01@gmail.com / contact1@revueharis.org



Comité Scientifique

-M'BRA EKANZA Simon-Pierre, Professeur Titulaire d'Histoire, Professeur Emérites du Cames (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

-KOULIBALY Mamadou, Professeur agrégé d'Economie, (Université Félix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire)

-Abdoulaye BATHILY, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

-Jean-Noël LOUCOU, Professeur d'Histoire Contemporaine (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

-KOUI Théophile, Professeur Titulaire Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire)

-Francis AKINDES, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-ALLADAYE Comlan Jérôme, Professeur Titulaire d'Histoire (Université d'Abomey-Calavi - Benin)

-SAADAOUI Ibrahim Muhammed, Professeur d'Histoire Moderne et Contemporaine, Université de Tunisie. President de la Tunisian World Center for Studies, Research, and Development et de la Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies -Tunisie)

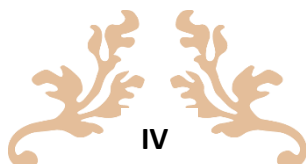
-Ousseynou Faye, Professeur Titulaire d'Histoire (Université Cheick Anta Diop-Sénégal)

-Samba Diakité, Professeur Titulaire de Philosophie (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

-Esambu Matenda -A- Baluba Jean - Bosco Germain, Professeur en Relations Internationales. (Université de Lubumbashi-République Démocratique du Congo)

-ASSI-KHAUJIS Joseph Pierre, Professeur Titulaire de Géographie (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)

-GBODJE Sékré Alphonse, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Alassane Ouattara - Côte d'Ivoire)



Comité de Lecture

-**BATCHANA Essohanam**, Professeur Titulaire d'Histoire contemporaine (Université de Lomé - Togo)

-**AKROBOU Agba Ezéquier**, Professeur Titulaire d'Etudes Ibériques et Civilisations Latino-Américaines (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

-**CAMARA Moritié**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales. (Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire)

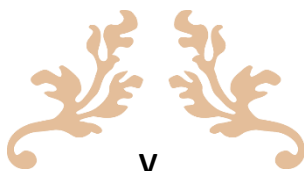
-**GUESSAN Benoit**, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**N'Guessan Mohamed**, Professeur Titulaire d'Histoire Politique (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)

-**Ernest YAObI**, Maître de Conférences d'Histoire des Religions (Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire)

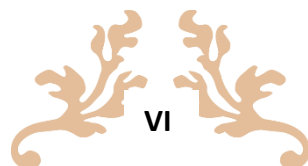
-**GOLE Antoine**, Professeur Titulaire d'Histoire économique (Université Alassane OUATTARA- Côte d'Ivoire)

-**BAMBA Abdoulaye**, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales (Université Félix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire)



Adresse aux auteurs

La Revue HARIS paraît 4 fois dans l'Année : Mars, Juin, Septembre et Décembre. Les publications de Juin, Septembre et de Décembre sont libres en termes de thématiques des articles et autres contributions et celle de Mars portera à chaque fois sur un thème précis qui est communiqué six mois à l'avance. La revue ne publie que des contributions inédites et de fonds sur tous les champs de recherches des Relations Internationales et des Études stratégiques. La doxa de la revue porte sur la vision africaine des Relations Internationales mais reste ouverte à toutes les visions et points de vue venant de tous les continents. Les normes de présentation des manuscrits sont celles du CAMES (à consulter sur le site de la revue <http://www.revue-haris.org>). Le manuscrit doit comprendre entre 5000 et 8000 mots et porter les noms et prénoms du ou des auteurs, le nom de l'Institution de rattachement, le mail, et une photo format identité du ou des auteurs.



Sommaire

Dr. Mamady BAMBA

La culture de la banane et la politique phytosanitaire dans les exploitations agricoles de la Guinée Française (1890-1958).....8-17

DIANDA Inoussa & OUEDRAOGO Boukaré

La mise en œuvre au Burkina Faso de la Coopération UE-Burkina Faso dans le domaine des Transports.....18-28

SOME Youortol Jules Omer

Approche analytique de l'application de la Convention de l'UNESCO de 1960 concernant la lutte contre la discrimination dans l'enseignement au Burkina Faso.....29-45

Ignace KOFFI

Examens des crises politico-militaires en Côte d'Ivoire de 1993 à 2011.46-52

N'TA Anoh Georges & COULIBALY Pediomatehi Ali

Phénoménologie des coups d'Etats au Moyen-Age à travers les exemples Abbasside et Carolingien.....53-67

Nahoua Karim SILUE & Konan Olivier KOUAME

L'Impact des bases militaires étrangères sur la République de Djibouti (1977-2017).....68-79

ARNAUD NOEL VOULA EMVOUTOU

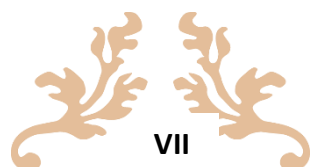
Géopolitique des LGBT en Afrique noire : Philosophème d'une résistance sur fond de choc des civilisations et de biomimétisme sexuel.....80-100

Ladislav NZE BEKALE

La Charte Africaine des Valeurs et Principes de la Décentralisation et de la Gouvernance Locale : Perspectives de localisation d'une société pacifique101-117

OUAMELE N'Da Adjoua Marcelline & OUATTARA Kacoumani Mesmer

Contexte et enjeux de l'internationalisation du conflit armé de la République Démocratique du Congo de 1996 À 2003.....118-131





LA MISE EN ŒUVRE AU BURKINA FASO DE LA COOPERATION UE-BURKINA FASO DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

DIANDA Inoussa

Université Joseph KI-ZERBO / inosdia@gmail.com

OUEDRAOGO Boukaré

Université Joseph KI-ZERBO / boukare683@gmail.com

Résumé

De 1959 à nos jours, l'UE est présente au Burkina Faso manifestant son engagement à soutenir le pays dans ses efforts de développement. Cette présence s'est matérialisée par des actions de coopération dans plusieurs secteurs de développement socioéconomique. Dans cette dynamique, le secteur des transports a été au cœur de la coopération entre l'UE et le Burkina Faso, bénéficiant de plusieurs initiatives européennes, notamment dans un contexte de libéralisation des marchés autour de l'an 2000. Toutefois, le constat est que ce secteur rencontre des difficultés malgré la multitude des projets et programmes qui lui ont été dédiés. Cet article questionne les forces et les faiblesses de cette coopération dans le secteur des transports au Burkina Faso. Pour ce faire, l'objectif général de cette étude est d'effectuer une analyse exploratoire des projets de transport financés par l'UE au Burkina Faso. Cette analyse permettra de mettre en lumière les mérites et les lacunes de la mise en œuvre des projets et programmes du secteur des transports sur la période de 2000 à 2020. En tout état de cause, cette étude a conduit à deux résultats principaux. D'une part, elle a examiné en profondeur le contexte de la mise en œuvre de la coopération UE-Burkina Faso dans le domaine des transports. D'autre part, l'étude a présenté une approche critique des actions européennes dans le domaine des transports au Burkina Faso.

Mots clés : Union Européenne- Burkina Faso- Programme- Patrimoine- prêt- accord

Abstract

From 1959 to the present day, the EU has been present in Burkina Faso, demonstrating its commitment to supporting the country in its development efforts. This presence has taken the form of cooperation in a number of socio-economic development sectors. The transport sector has been at the heart of cooperation between the EU and Burkina Faso, benefiting from a number of European initiatives, particularly in the context of market liberalisation around the year 2000. However, despite the multitude of projects and programmes that have been dedicated to the sector, it is clear that it is encountering difficulties. This article examines the strengths and weaknesses of this cooperation in the transport sector in Burkina Faso. The general aim of the study is to carry out an exploratory analysis of EU-funded transport projects in Burkina Faso. This analysis will shed light on the merits and shortcomings of the implementation of transport sector projects and programmes over the period 2000 to 2020. In any case, this study has led to two main results. Firstly, it examined in depth the context of the implementation of EU-Burkina Faso cooperation in the field of transport. Secondly, the study presented a critical approach to European actions in the field of transport in Burkina Faso.

Key words: European Union- Burkina Faso- Programme- Heritage- Loan- Agreement

Introduction

L'Union Européenne soutient financièrement plusieurs initiatives et programmes de développement dans le domaine des transports au Burkina Faso. Les principaux mécanismes de financement utilisés dans ces projets sont le Fonds Européen de Développement (FED) et la Banque Européenne d'Investissement (BEI). Ces instruments offrent des subventions et des prêts au Burkina Faso dans le but de favoriser le développement de ses secteurs économiques clés.

L'étude de la coopération entre l'UE et le Burkina Faso dans le domaine des transports s'inscrit dans cette perspective. Cette coopération, à la fois historique et contemporaine, a pris de l'ampleur avec la signature de l'Accord de Cotonou en juin 2000 entre l'UE et les États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP). Cet accord promeut la suppression des barrières commerciales entre les marchés africains et le marché européen. Étant donné de la vulnérabilité et de la dépendance des économies africaines aux recettes douanières, les fonds¹ européens soutiennent les pays ACP à travers des initiatives dans le secteur des transports afin de les préparer aux défis de la libéralisation.

Ainsi, plusieurs Programmes Indicatifs Nationaux (PIN) et Programmes Indicatifs Régionaux (PIR) du FED et de la BEI ont financé des projets et programmes visant le développement des infrastructures au Burkina Faso. Toutefois, la mise en œuvre de ces initiatives rencontre souvent des difficultés majeures qui entravent leur exécution efficace. Ce constat nous amène à examiner les enjeux des projets et programmes de

transport financés par l'UE au Burkina Faso. L'objectif central de cette étude est de dresser un état des lieux des actions européennes dans le secteur des transports au Burkina Faso. En d'autres termes, quelle analyse peut-on faire des réussites et des limites des interventions de l'UE au Burkina Faso en matière d'infrastructures routières ?

Pour y parvenir, l'approche méthodologique adoptée dans le cadre de cette étude est à la fois historique et pluridisciplinaire. Nous avons procédé à la collecte de données concernant les interventions de l'UE au Burkina Faso sur la période étudiée. Cette approche qualitative a impliqué la consultation et l'exploitation d'archives, d'ouvrages, de thèses, de mémoires et d'articles scientifiques, ainsi qu'une analyse critique des documents recueillis. Cette démarche a été renforcée par l'exploitation de sources orales et l'observation directe.

À l'issue de l'analyse des données recueillies, deux principaux résultats ont été obtenus. La première partie de notre étude examine le contexte historique de la coopération UE-Burkina Faso dans le domaine des transports. La deuxième partie, quant à elle, propose une analyse critique de cette coopération.

1. Les relations UE-Burkina Faso dans le domaine des transports

1.1. Le contexte historique

Le Burkina Faso est membre fondateur du système de coopération multilatérale qui regroupe d'une part les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) et d'autre part l'Union européenne (UE). Ces deux organisations étatiques entretiennent des rapports de coopération depuis 1957 à travers le Traité de Rome. En

prêts de la Banque Européenne d'Investissement (BEI)

¹ Il s'agit essentiellement du Fonds Européen de Développement (FED) et les

cette année, les rapports entre l'Europe et ses colonies et territoires d'Outre-mer s'assouplissaient profondément. En effet, le Traité de Rome, en instituant la Communauté économique européenne (CEE), instaura une association des pays et territoires d'Outre-mer (PTOM) européens à la Communauté naissante.

C'est le début d'une ère de coopération Nord-sud se démarquant radicalement de la politique coloniale antérieure ayant régi les relations Europe - Afrique avec la signature de la première Convention de Yaoundé I en 1963 entre la CEE et les Etats Africains et Malgaches Associés (EAMA). En réalité, les origines de cette coopération remontent à la période coloniale et sont étroitement liées à la France. En effet, selon le Professeur Y. Zerbo (1989, p.109) :

La coopération française avec les pays africains² (...) est inspirée par l'histoire, mais aussi par des raisons politiques, économiques et culturelles, qui jadis avaient constitué les mobiles profonds de l'expansion coloniale. Au lendemain des indépendances africaines, ces mêmes causes ont été défendues par le biais de la coopération, présentée comme l'émancipation d'un sentiment de responsabilité et de solidarité à l'égard des nouveaux Etats.

Qu'à cela ne tienne, de sa naissance à sa version actuelle, la coopération ACP-UE a connu plusieurs phases d'évolution allant des accords de Yaoundé (I et II) à l'Accord de Cotonou en passant par les différentes conventions de Lomé. Ces différents accords et conventions ont contribué au fil du temps à légitimer ces ambitions nouvelles de partenariat entre les dominants et les dominés

d'hier. C'est ainsi que les accords de Yaoundé (1969-1975), ont été conclus entre les Etats africains et malgaches associés (EAMA) et la Communauté économique européenne (CEE) dans un contexte politique international fortement polarisé par la tension Est-Ouest, qui fit des EAMA, un enjeu stratégique incontestable.

La période des conventions de Lomé est contemporaine de la montée en puissance du Tiers-monde, dont fait partie intégrante les pays ACP, matérialisée par la revendication et l'obtention de ce dernier d'un Nouvel ordre économique international (NOEI) en sa faveur. La coopération ACP-UE comprend plusieurs domaines d'intervention qui sont mis en œuvre dans chaque Etat ACP.

Au Burkina Faso particulièrement, la coopération avec l'Union européenne n'a cessé de se renforcer depuis ses débuts en 1959 et surtout au cours des dernières décennies. L'Union européenne s'impose comme le premier donateur de l'Aide publique au développement (APD) du pays (en dons) (Délégation de l'Union européenne au Burkina Faso, 2017, p. 11.).

La coopération UE-Burkina Faso est mise en œuvre principalement dans le cadre d'un Programme indicatif national (PIN), financé par le Fonds Européen de Développement (FED), principal instrument financier de l'UE pour l'aide au développement aux pays ACP. Les appuis directs à des projets sur le terrain, les appuis régionaux et l'aide d'urgence à travers le Bureau de l'Aide humanitaire de la Commission européenne (ECHO), font aussi partie des actions de l'Union européenne au Burkina Faso. Celles-ci sont menées conjointement avec les autorités du pays et les autres partenaires au

² Rappelons que ce sont les pays francophones d'Afrique de l'Ouest (anciennes colonies françaises) qui ont été

les premiers à être associés à la CEE en 1957 en tant que territoires associés.

développement, à travers un dialogue politique et technique constant (Délégation de l'Union européenne au Burkina Faso, 2017, p. 11.).

Le secteur des transports a été soutenu par l'Union européenne dès 1959. L'Union européenne est ainsi le premier bailleur de fonds ayant contribué au renforcement des axes routiers du Burkina Faso.

1.2. La situation du secteur du transport au Burkina Faso

Le Burkina Faso est de facto un pays enclavé de par sa situation géographique qui ne lui donne pas accès à la mer. En plus de ces caractéristiques géographiques structurelles, la conjoncture internationale a aggravé la situation. Suite à la crise ivoirienne (de 2002 à 2011), le chemin de fer a été déstructuré. D'ailleurs, le pays possède une seule ligne ferroviaire qui relie Kaya à Abidjan, en passant par Bobo-Dioulasso et Ouagadougou, sur 1261 km.

Depuis 1995, l'exploitation de cette ligne est concédée à une entreprise privée (SITARAIL), qui a privilégié le transport de marchandises. Le nombre de trains voyageurs a été fortement réduit depuis la privatisation alors qu'il assurait dans les années 1970 plus de 80% des flux de marchandises du pays ; actuellement il est remplacé par la route. Cette situation résulte de la forte dépendance de Burkina Faso à la fois du corridor vers Abidjan et de la privatisation des rails. Le pays est en train de perdre ainsi un outil majeur pour le développement de son territoire. (Schéma National d'Aménagement du Territoire, 2010, p. 43).

Il convient d'insister ici sur l'enclavement interne, en tant que facteur de blocage de l'économie. Sans routes ou pistes pérennes, les villes ne

peuvent pas jouer leur rôle de lieux d'échanges, tandis que le monde rural est condamné à l'autoconsommation. Produire pour le marché suppose que l'on puisse sortir la production du champ pour la porter au marché, ce qui est loin d'être le cas dans la majorité des campagnes. (Schéma National d'Aménagement du Territoire, 2010, p. 43).

Pour le transport aérien, le pays dispose de deux aéroports internationaux (Ouagadougou et Bobo-Dioulasso), la majorité du trafic étant assuré par l'aéroport de la capitale. Le trafic (260 000 mouvements passagers/an en moyenne) se situe juste à la moyenne de la sous-région, loin derrière ceux d'Abidjan et surtout de Dakar. (Schéma National d'Aménagement du Territoire, 2010, p. 43).

Dans la plupart des Pays les Moins Avancés (PMA) en général et au Burkina Faso en particulier, le secteur des infrastructures représente un enjeu pour le développement. Les politiques de développement nationales des infrastructures sont soutenues par l'UE. Ce soutien s'est traduit par le financement des projets et programmes des transports et des infrastructures. C'est ainsi que la coopération UE-Burkina Faso dans le secteur du transport devait répondre aux problèmes suivants :

- les coûts de production élevés décourageant l'investissement ;
- le difficile accès aux services sociaux ;
- l'enclavement extérieur et intérieur.

2. Les actions de l'UE dans le domaine du transport au Burkina Faso sous l'Accord de Cotonou

2.1. Présentation des interventions de l'UE au Burkina Faso de 2000 à 2020

A l'aune des défis à relever par le secteur des transports au Burkina Faso, l'UE à travers les différents FED y alloue une part importante de fonds. A cet effet, elle est ainsi considérée comme le premier bailleur de fonds ayant contribué au renforcement des axes routiers du Burkina Faso (Rapport annuel conjoint UE-Burkina Faso de 2016, 2017, p. 28). Elle s'est montrée volontaire depuis le premier FED pour accompagner le pays. Pour I. Dianda (2020, p. 64), l'intervention en matière des transports était axée sur deux points.

Dans un premier temps, l'intervention de l'UE dans le domaine des transports répond à la politique nationale d'entretien et de réhabilitation du réseau routier. Dans un second temps, la coopération met l'accent sur l'appui institutionnel à travers l'assistance technique et les formations des acteurs du ministère des transports.

Le Programme Sectoriel des Transports

Le développement d'un système de transport a été au cœur de la coopération UE-Burkina Faso suivant les principes de l'Accord de Cotonou. Cet accord marque un processus de libéralisation des échanges dans un contexte de négociation et de mise en œuvre des Accords de partenariat économique (APE). C'est ainsi que le secteur des transports a été sélectionné comme secteur de concentration dans le cadre des 8^e au 11^e FED. Les projets et programmes de secteurs devaient être orientés sur l'entretien périodique et la réhabilitation, la construction de

nouvelles infrastructures et un soutien à l'assistance technique.

En amont, concernant la réhabilitation et l'entretien du réseau routier, l'UE a soutenu la mise en œuvre du Programme Sectoriel des Transports 2. Ce programme était axé sur l'entretien courant et périodique des routes. Démarré en 2002 dans le cadre du 9^{ème} FED, il a été auparavant appuyé par des aides additionnelles des 7^e et 8^e FED.

Les actions entreprises par ce programme sont portées sur les volets suivants :

- volet 1 : travaux d'entretien périodique et de réhabilitation des routes bitumées financés à 93 millions d'euros (environ 60 milliards de FCFA) en 2002. Ce montant devait permettre de réhabiliter et d'entretenir 584,1 kilomètres de routes nationales bitumées au Burkina Faso.
- volet 2 : travaux d'entretien périodique, de réhabilitation des routes en terre avec une enveloppe de 41 millions d'euros (environ 26,9 milliards de F CFA). Cette somme a été utilisée dans la réhabilitation de 828 kilomètres de routes en terre de 2002 à 2004.
- volet 3 : appui institutionnel et appui à l'exploitation de la route pour 11,7 millions d'euros (7, 6 milliards de F CFA).

Le soutien du dudit programme dans le secteur routier a consisté aussi à de nombreux appuis institutionnels via des assistances techniques de court terme (étude de faisabilité, étude technique) et long terme (assistance technique auprès du Ministère du Transport et des Infrastructures). C'est ainsi, qu'un soutien au renforcement des capacités de planification et de gestion du secteur pour la préservation du patrimoine routier national a aussi été mis en place. Ce soutien consistait en l'acquisition de matériel de

laboratoire pour soutenir la mise en œuvre des projets, la formation continue de techniciens, l'appui à la mise en place d'une filière de formation locale d'ingénieurs en génie civile au profit des Ministères des Infrastructures, de l'Habitat et des villes de Ouagadougou et de Bobo Dioulasso. Cet appui institutionnel apporté par l'UE a permis de renforcer les capacités en ressources humaines de l'administration des transports.

Dans cette optique, 512 ingénieurs et agents ont été formés dont 431 pour la Direction des routes et 81 pour la Direction des transports grâce au 9^e FED soutient M. Baudouin et al., (2010, p. 37). Par ailleurs un appui institutionnel au secteur ferroviaire a également permis de renforcer les capacités des acteurs nationaux, de les doter d'outils modernes et de capacités de gestion pour renforcer la planification et la gestion des investissements dans le secteur.

Toutefois, en aval et au niveau sous régional, le non-respect des charges à l'essieu constitue un problème grave pour la pérennité des investissements routiers. Pour pallier ces problèmes, des décisions en matière de contrôle de ces charges ont été prises au niveau de la CEDEAO et de l'UEMOA et elles sont entrées en vigueur dans les États membres. Ce faisant, l'axe Ghana-Burkina-Mali a été choisi comme premier corridor test, avec six stations de comptage/pesage.

En clair, s'agissant de la lutte contre la surcharge à l'essieu, le gouvernement burkinabè a bénéficié d'une étude, financée par l'UE. Cette étude a démontré que le phénomène de la surcharge des camions « poids lourds » a atteint un niveau critique et réduit la durée de vie des routes. Cette

étude a révélé que des routes dimensionnées pour 15 à 20 ans, ont une durée de vie effective de moins de 3 ans (Rapport annuel conjoint UE-Burkina Faso de 2016, 2017, p. 16). De plus, l'augmentation du coût des matériaux affecte directement les coûts de réalisation des projets routiers. Pour répondre à ces défis, l'UE a appuyé le gouvernement du Burkina Faso dans la mise en place de l'Office national de sécurité routière (l'ONASER³) en 2008.

Ce projet qui a été financé par le 9^{ème} FED comportait initialement la mise en place d'un plan de sécurité routière. Ce faisant, l'UE a financé la construction de cinq (05) stations de pesage à l'essieu « basse vitesse » à la périphérie de Ouagadougou et aux principaux postes frontaliers du Burkina Faso, en vue de contrôler la charge des camions. (Rapport annuel conjoint UE-Burkina Faso de 2016, 2017, p. 17).

M. Baudouin et al., (2010, p. 38) explique que :« le 8^{ème} FED a permis l'entretien et la réhabilitation de 822 kms de routes et le bitumage de 45 kms de routes en terre et 303 kms sur le 9^{ème} FED ». L'engagement de l'UE dans ce secteur a abouti également à la mise en place d'un Fonds routier qui est chargé des réhabilitations du réseau routier national.

Au terme de la mise en œuvre de ce programme, les réalisations suivantes ont été visibles :

- l'entretien courant de la totalité du réseau classé (15271 kms) ;
- le bitumage de 1023 kms de routes ;
- la mise en place du fonds d'entretien routier ;

³ L'ONASER a pour mission la promotion de la sécurité routière et la contribution à l'amélioration des conditions d'exploitation

du réseau routier et de la fluidité du trafic routier.

- la création de l'Office National de Sécurité Routière (ONASER);
- l'instauration du contrôle de la charge à l'essieu des véhicules avec la mise en service de stations de pesage sur les principales routes ;
- la création et l'opérationnalisation de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les corridors routiers.

Les autres projets et programmes des transports

Il s'agira dans cette partie de présenter des appuis institutionnels et quelques projets dans le secteur des transports et des infrastructures soutenues par l'UE au Burkina Faso sur la période de 2000 à 2020. En effet, les trois FED (9^{ème}, 10^{ème} et 11^{ème}) couverts par ladite période ont soutenu ce secteur tant au niveau national que régional. Au cours de la période 2014-2020, l'appui de l'UE à ce secteur était de 131,2 milliards FCFA (200 millions euros) à travers le PIR du 11^{ème} FED.

Ce financement devait réaliser en partie le projet de la réhabilitation des corridors stratégiques régionaux. Parmi ces appuis, nous avons le projet de réhabilitation et de renforcement de la route communautaire Cu2A Koupéla-Fada (section Koupéla-Gounghin). Ce tronçon a été financé dans le cadre du 10^{ème} FED à travers un soutien financier de 16,7 milliards F CFA (Rapport conjoint UE-Burkina Faso de 2016, 2017, p. 48).

S'inscrivant dans un programme régional, il a été mis en œuvre grâce à l'assistance technique de l'UEMOA.

Toujours dans le cadre des appuis régionaux, le Rapport conjoint UE-Burkina Faso de 2016, (2017, p. 48) avance que : « le 11^{ème} FED a soutenu le Burkina Faso avec une enveloppe de 131,2 milliards FCFA⁴ pour la réalisation de la section de la route communautaire Gounghin - Fada N'Gourma jusqu'à la frontière du Niger ». Ce soutien était composé de dons et de prêts de la BEI et de la BAD⁵. Il devait permettre d'opérationnaliser le corridor Burkina Faso-Niger.

De même, d'autres actions dans ce domaine ont été signalées à savoir :

- le renforcement de la Route nationale n°4 (RN4) entre Ouagadougou et Koupéla avec une enveloppe d'environ 23 milliards de F CFA. Ce projet a été mis en œuvre dans le cadre du 9^{ème} FED et a permis de réaliser 131 kms de bitume. L'enjeu stratégique de cet axe a expliqué la mise en œuvre de ce projet car cette section est la plus circulée du Burkina-Faso et reçoit le trafic de 3 corridors de désenclavement : Togo, Bénin, Niger ;
- les travaux de renforcement de la route nationale n°1 (RN1)⁶ sur deux de ses tronçons à Bobo-Dioulasso-Boromo-Sankoinsé avec un montant de 69 millions d'euros dans le cadre des 9^{ème} et 10^{ème} FED. La première réalisation qui a concerné la section de 169 kms, allant de Bobo-Dioulasso à Boromo, a été financée par le 9^{ème} FED.

⁴ Ce projet est financé par la Banque africaine de développement, l'Union européenne, la Coopération japonaise (JICA) et l'UEMOA.

⁵ BAD : Banque Africaine de Développement

⁶ La RN1 est la route qui les villes de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso avec une distance de 360 km

Quant à la deuxième, reliant Boromo à Sankoinzé, elle a été soutenue par le 10^e FED et a réalisé 122 kms de bitume. Ces travaux de réhabilitation devaient ont contribué au désenclavement des zones rurales et à l'évacuation de la production agricole mais aussi d'opérationnaliser le corridor Burkina Faso -Mali - Côte d'Ivoire.

- la formation en France de 17 ingénieurs des travaux publics spécialisés;
- la fourniture de véhicules et de matériel informatique ;
- la mise en place d'un appui à la Direction Générale du Transport Terrestre et Maritime ;
- le projet « Travaux d'entretien périodique, de réhabilitation des routes en terre » de 41 millions d'euros (26,8 milliards de F CFA) sur 828 kilomètres de routes en 2004 (Rapport conjoint UE-Burkina Faso de 2006, 2007, p. 54).

Au-delà des projets de réhabilitation des routes, le Burkina Faso a reçu des appuis institutionnels via les FED régionaux et nationaux.

Les appuis institutionnels du secteur des transports et des infrastructures

Ce sont des appuis budgétaires apportés au secteur des transports pour la réalisation d'un certain nombre d'activités liées aux études, aux politiques, aux suivis-évaluations, aux réglementations, aux expertises et à la sécurité routière.

Au niveau du projet Facilitation des Transports en Afrique de l'Ouest, le pays a bénéficié de 53, 7 milliards de F CFA en 2006 selon le Rapport conjoint UE-Burkina Faso de 2008 (2009, p.

112). Ce projet a été mis en œuvre par la CEDEAO et devait permettre d'améliorer les services des transports régionaux en vue de diminuer les coûts des facteurs et faciliter la libre circulation des personnes et la fluidité des échanges intra régionaux. Au Burkina Faso, cet appui a servi à la mise en œuvre des politiques en matière de sécurité routière. Ainsi, il s'est traduit par l'entretien période des différents corridors sur la période de 2006 à 2009.

Au niveau des assistances techniques, on peut souligner le soutien à l'étude de l'entretien périodique et de surfacage des axes routiers bitumés dans le cadre du programme régional du 10^{ème} FED. Cet appui s'élevait à 1,2 milliards de F CFA pour le Burkina Faso (Rapport sur la coopération au développement de 2005, 2007, p. 123). Ce montant a été destiné à assurer la pérennité des routes bitumées de plus de 10 ans et assurer de meilleures conditions de circulation sur les routes bitumées.

De même, le Ministère des infrastructures, de l'habitat et de l'urbanisme et le ministère des transports ont reçu une assistance technique de 700 millions de F CFA (Rapport sur la coopération au développement de 2005, 2007, p. 98). Cet appui technique et financier a été alloué à la Direction générale des routes pour le suivi-évaluation des infrastructures réalisées dans le cadre des 9^{ème} et 10^{ème} FED.

En plus, sur la période de 2009 à 2014, un appui institutionnel pour l'achèvement des travaux du 9^{ème} FED a été alloué au Ministère des infrastructures. Avec un budget d'environ 11, 8 milliards de F CFA, ce soutien a réalisé les travaux de finition des routes non-achevées par le 9^{ème} FED. Ces appuis institutionnels sont aussi destinés aux audits. En effet, 459 millions de FCFA ont été utilisés pour les audits et évaluations ainsi que pour

divers et imprévus suivant les statistiques de la Délégation de l'Union européenne au Burkina Faso (2017, p. 20.).

Enfin, on note la mise à jour de la cartographie de base du pays, permettant la réalisation de 27 cartes topographiques au 1/200 000e, couvrant tout le pays à partir d'images satellites, au profit des administrations, des programmes de développement et des populations. Une base de données cartographiques a été produite pour l'aide à la décision, entre-autres activités au bénéfice de l'Institut Géographique du Burkina (dons en équipements, etc.). (Délégation de l'Union européenne au Burkina Faso, 2017, p. 22).

En somme, les engagements de l'UE dans le secteur des transports au Burkina Faso de 2000 à 2020 ont été répartis comme suit : 84,16 millions d'euros au titre du 8^{ème} FED, 119,5 millions pour le 9^{ème} FED (Rapport annuel conjoint UE- Burkina Faso 2016, 2017, p. 18), 71,5 milliards FCFA (109 millions EUR) 10^{ème} FED et les appuis institutionnels pour le 11^{ème} FED (Rapport du PIN 2014-2020, 2021., p. 39).

2.2. Les insuffisances de la mise en œuvre de certains projets des transports

Les réalisations de certains projets et programmes du secteur des transports restent limitées. Les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des projets concernent essentiellement la corruption et la mauvaise réalisation des bitumes. L'un des problèmes rencontrés dans la réalisation des projets des transports est le dossier dit « Razel⁷ » concernant la réhabilitation du tronçon RN1 Bobo-Dioulasso-Boromo.

C'était dans le cadre de la mise en œuvre des financements du 8^{ème} FED au Burkina Faso de 2000 à 2003. Le marché signé entre l'État et l'entreprise Razel portait sur l'entretien périodique de la route bitumée RN1 Boromo-Bobo-Dioulasso pour un montant de 6, 9 milliards de F CFA (Talato Siid Saya, 2009). En 2003, après la mise en service de ce tronçon de la RN1, des dommages ont été constatés sur le nouveau bitume sur une distance de 160 kms financé par le projet et exécuté par Razel. Le rapport d'expertise de ce projet fait ressortir les manquements suivants :

- la mauvaise gestion et la corruption par le maître d'ouvrage ;
- les dommages d'origine incertaine ;
- l'organisation imparfaite de l'entreprise ;
- le manque de rigueur de la mission de contrôle ;
- la dégradation de la route avant les cérémonies de réception partielle et définitive ;
- l'entreprise Razel n'a pas travaillé dans le respect des cahiers de charges en matière de construction routière ;
- des matériaux non conformes et des mauvais dosages qui ne respectent pas les normes, etc.

Ainsi, compte tenu de ce contentieux et la mauvaise exécution du projet, la date de la réception de cette route n'a pu être respectée. Ce projet fut un échec et il a fallu attendre le 9^{ème} FED pour que ce tronçon puisse être réhabilité en 2009.

⁷ Razel est une entreprise de Travaux Publics implantée en France et à l'International principalement en Afrique.

La société RAZEL est présente sur le continent africain depuis 1948.

De même, la RN4, Ouaga-Koupéla a connu des réaménagements lourds de sa chaussée. Cette route a fait également l'objet d'un audit technique pendant la période de garantie. Compte tenu des difficultés de l'administration burkinabè à mobiliser un complément de financement, l'UE l'a accompagné dans le cadre de 10^{ème} FED avec 8 millions d'euros pour l'achèvement des travaux de cette route (Rapport annuel conjoint UE-Burkina Faso de 2007, 2008, p. 28).

En outre, des difficultés ont été relevées dans le fonctionnement du Fonds d'entretien routier mis en place en 2007. Les fonds passent par le trésor et arrivent très souvent tardivement, ce qui n'est pas de nature à faciliter l'exécution de certains projets et programmes d'entretiens et de réhabilitation des routes.

Il faut souligner aussi que la mise en œuvre du Programme Régional Solaire 2 (P.R.S. 2) ne s'est pas effectuée sans difficultés. A cet effet, les insuffisances observées par le rapport d'évaluation (Rapport d'évaluation de Programme Régional Solaire II (P.R.S. 2), 2014, Ouagadougou, p. 15)⁸ sont entre autres :

- les vols et destructions des installations solaires ;
- l'administration et les institutions sociales (écoles, centres de santé) ou religieuses (mosquées, églises, etc.) sont souvent les débiteurs principaux des exploitants des systèmes ;
- l'absence de clarification des rôles et responsabilités des acteurs et partenaires ;
- l'absence d'une stratégie appropriée de gestion de l'information et de la

communication entre acteurs, gage d'une viabilité des investissements ;

- les contributions financières des bénéficiaires difficiles à mobiliser ;
- le coût élevé des investissements de base ;
- l'absence de systèmes financiers décentralisés et à fonctionnement réglementé.

Conclusion

Au terme de cette recherche, il ressort que le domaine des transports a bénéficié de soutiens multiformes sous l'Accord de Cotonou. Les instruments financiers étaient le FED et la BEI. Concrètement, les 9^{ème}, 10^{ème} et 11^{ème} FED et la BEI ont financé une dizaine de projets et de programmes sur la période de 2000 à 2020. La période fut un terreau fertile d'injection des actions des transports car elle a été marquée par un contexte de libéralisation des échanges commerciaux induits par l'Accord de Cotonou.

Notons que sur la période de 2000 à 2020, ce sont environ 302 milliards de F CFA que l'UE a accordé au Burkina Faso en vue de développer le secteur des transports. Cependant, les difficultés liées au respect des procédures de passation des marchés, au déblocage des ressources financières, aux problèmes de trésoreries, aux lenteurs administratives, aux conditionnalités, à l'insuffisance de compétences des unités de gestion des projets n'ont pas permis au secteur de faire un décollage important.

⁸Rapport d'évaluation de Programme Régional Solaire II (P.R.S. 2), 2014, Ouagadougou, p. 15

Sources et bibliographie

Sources imprimées

- Délégation de l'Union européenne au Burkina Faso, 2017, *Le partenariat entre l'Union européenne et le Burkina Faso*, Ouagadougou, Delphicom Afrique, 121 p.
- Rapport annuel conjoint UE-Burkina Faso de 2005, 2006, *La mise en œuvre des actions de coopération dans le cadre des conventions UE-ACP au Burkina Faso*, Ouagadougou 114 p.
- Rapport annuel conjoint UE-Burkina Faso de 2006, 2007, *Coopération Burkina Faso- Union Européenne*, Ouagadougou, 102 p.
- Rapport annuel conjoint UE-Burkina Faso de 2008, 2009, *La mise en œuvre des actions de coopération dans le cadre de l'accord de partenariat ACP-UE au Burkina Faso*, Ouagadougou, 135 p.
- Rapport annuel conjoint UE-Burkina Faso de 2016, 2017, *La mise en œuvre des actions de coopération dans le cadre de l'accord de partenariat ACP-UE au Burkina Faso*, Ouagadougou, 118 p.
- Rapport conjoint UE-Burkina Faso, 2014, *Rapport d'évaluation de Programme Régional Solaire II (P.R.S. 2)*, Ouagadougou, 79 p.
- Rapport conjoint UE-Burkina Faso, 2021, *Programme Indicatif National (PIN) 2016-2020*, Ouagadougou, 94 p.
- Schéma National d'Aménagement du Territoire, 2010, *Rapport 4 : Atlas cartographiques*, 92p.
- Burkina Faso, rapport final, vol. 1, Bruxelles, Commission européenne, 157 p.
- DIANDA Inoussa, 2020, *La coopération entre l'Union Européenne et le Burkina Faso dans le cadre des accords de partenariat économique de 2000 à 2015*, mémoire de master en Histoire, Université Joseph Ki-Zerbo, 153 p.
- OUEDRAOGO Boukaré, 2011, *Les pays ACP et la problématique de la coopération avec la CEE : les difficultés dans les échanges commerciaux : 1975-2000*, mémoire de maîtrise en Histoire, Université de Ouagadougou, 131 p.
- OUEDRAOGO Boukaré, 2015, *Analyse et interprétation des accords de coopération économique et commerciale ACP-UE de la convention de Lomé de IV et de l'accord de Cotonou de 1990 à 2008*, rapport de DEA en Histoire, Université de Ouagadougou, 118 p.
- TALATO Siid Saya, 2009, « Marchés publics : Une entreprise de BTP nargue l'Etat burkinabè », in *L'indépendant*, Ouagadougou disponible sur https://lefaso.net/spip.php?page=impression&id_article=33978 consulté le 8/07/2022
- ZERBO Yacouba, 1989, *Les relations franco-voltaïques de 1960 à 1972*, thèse de doctorat en Histoire des Relations Internationales, Université de Paris I Sorbonne, 514 p.

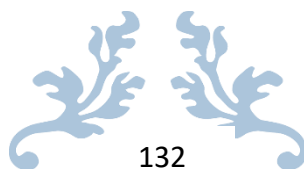
Bibliographie

- BAUDOIN Michel, et al., 2010, *Evaluation de la coopération de l'Union Européenne avec le*

Numéro 013 Juin 2024
Histoire et Analyses des Relations Internationales
et Stratégiques (HARIS)

Revue de l'Association des Spécialistes des Relations
Internationales et des Études Stratégiques Africaines (ASRIESA)

ISSN: 2709-5053





HARIS N°13 Juin 2024