BURKINA FASO

Unité - Progrès - Justice

PREMIER MINISTERE

MAITRISE D'OUVRAGE DE L'AEROPORT DE DONSIN

Nouvel aéroport de Ouagadougou-Donsin

Présenté par Monsieur LINGANI Hippolyte
Directeur Général de la Maîtrise d'Ouvrage de l'Aéroport de Donsin (MOAD)

Janvier 2012

SOMMAIRE

I. **Introduction (But et objectifs du gouvernement)**

II. **Présentation du programme complet de construction de l'aéroport**

- II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin
- II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport
- II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. **Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)**

- III.1 Partenariat Public / Privé
- III.2 Justification économique du projet
- III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. **Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1**

- IV.1 Coût du Projet
- IV.2 Répartition secteur public / secteur privé
- IV.3 Proposition du schema de financement public
- IV. Proposition du schéma de financement privé

V. **Proposition de chronogramme**

I. INTRODUCTION

La construction du nouvel aéroport répond aux objectifs du gouvernement

1. Augmenter les niveaux de sécurité et de sûreté des activités aéronautiques en les déplaçant hors de la ville de Ouagadougou et mettre l'aéroport aux normes OACI, IATA et CEDEAO.

2. Assurer une meilleure circulation dans le centre-ville et une meilleure connexion avec la périphérie sud de la capitale.

3. Améliorer la fluidité du trafic ainsi que la qualité de vie à Ouagadougou en réduisant la pollution atmosphérique et le niveau sonore.

4. Assurer le développement économique et social de la région de Donsin a travers l'impact du projet dans la zone d'influence.

5. Permettre de projeter le développement futur de l'aéroport en éliminant les contraintes d'espace.

6. Lutter efficacement contre la pauvreté et augmenter le taux d'emploi pendant et après les travaux de construction.

7. Améliorer l'image du pays au niveau international – sa position centrale dans la CEDEAO favorise son rôle de plateforme de correspondance régionale et internationale.

La position actuelle de l'aéroport au centre-ville de Ouagadougou est une menace pour la sécurité et un obstacle pour son développement

Une fois que l'aéroport aura été déplacé à Donsin, le terrain de l'aéroport actuel contribuera à harmoniser le centre-ville de Ouagadougou

Réseau routier existant

Nouveau réseau routier

Environnement actuel

Nouvel environnement

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

- II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin
- II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport
- II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

- III.1 Partenariat Public/Privé
- III.2 Justification économique du projet
- III.3 Justification Socio stratégique du projet

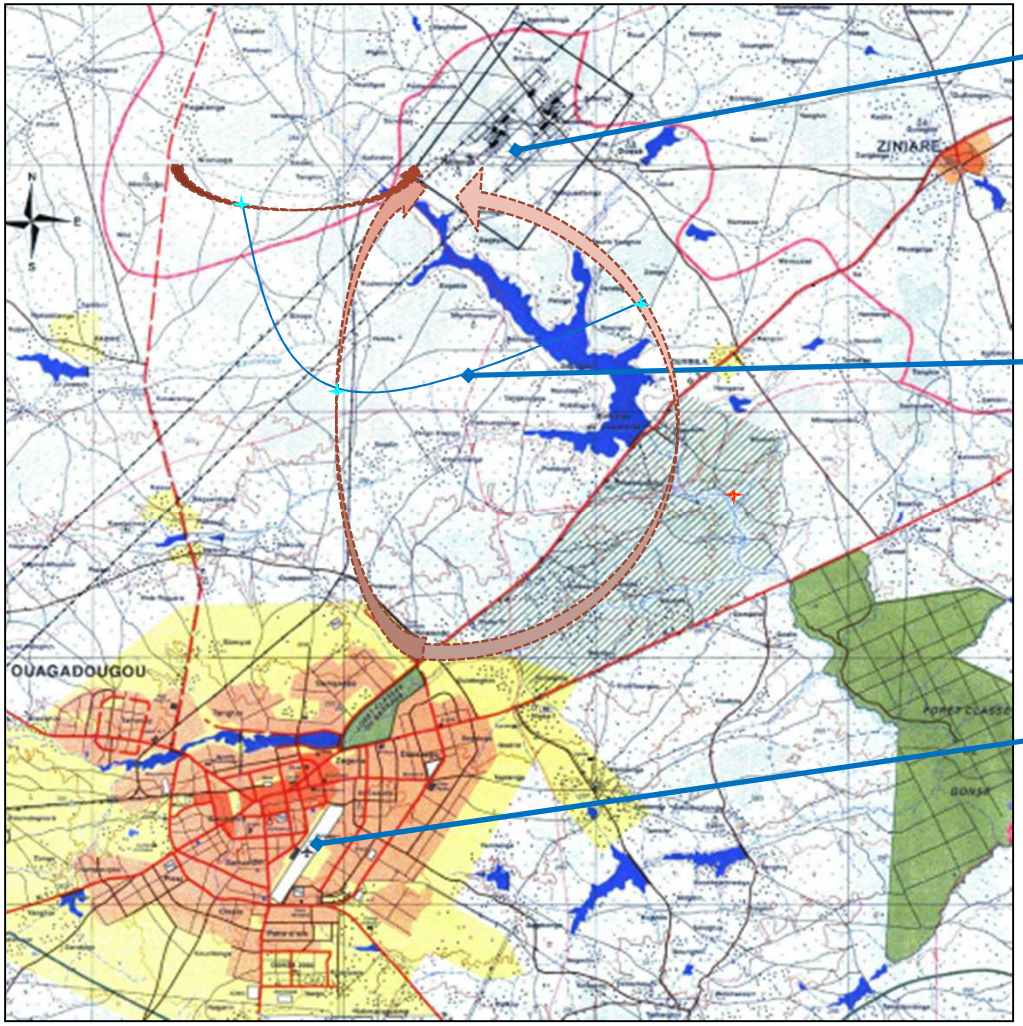
IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

- IV.1 Coût du Projet
- IV.2 Répartition secteur public / secteur privé
- IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

II. Le projet de construction de l'aéroport de Donsin et de ses voies d'accès : un ensemble de 3 projets

Le projet de construction de l'aéroport de Donsin ne porte pas seulement sur l'aéroport. Il comprend la réalisation d'infrastructures connexes et la commercialisation de l'ancien site aéroportuaire



Projet A

- Construction du nouvel aéroport

Projet B

- Réalisation d'infrastructures de liaison de la ville au nouvel aéroport de Ouagadougou Donsin

Projet C

- Restructuration et commercialisation de l'ancien site

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

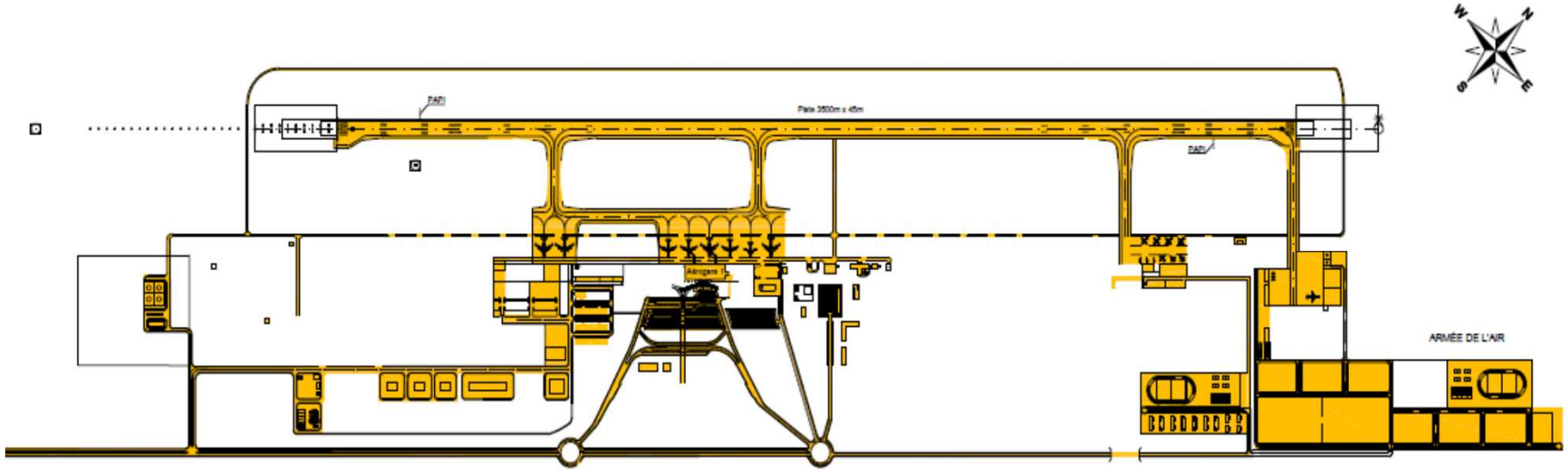
IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / secteur privé

IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

II.1 L'aéroport sera construit en plusieurs phases :
PHASE 1 (2013-2017)

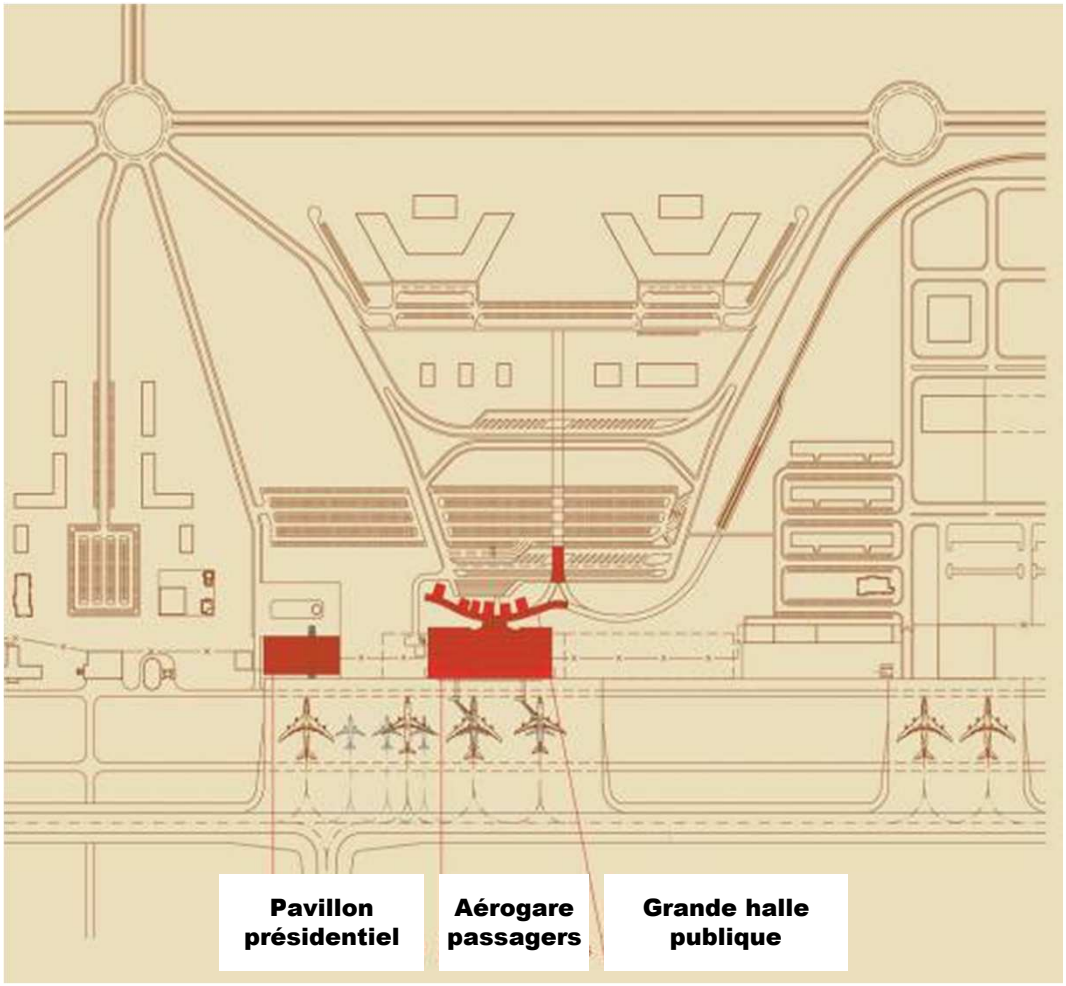


Phase 1

Source: Lufthansa Consulting

Extrait du Plan directeur - phase 1

PHASE 1 (2013-2017)

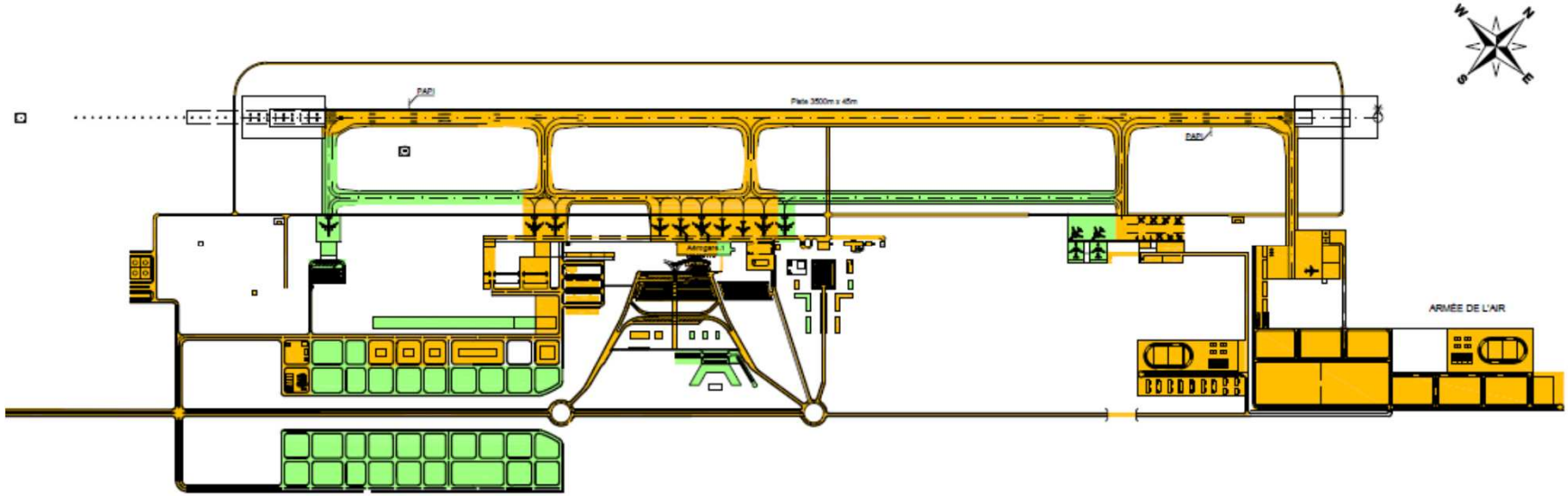


- L'aéroport sera construit pour répondre à toutes les normes internationales
- Sécurité et sûreté seront au centre de la conception
- L'aire de manœuvre et les installations seront construits pour accueillir le trafic prévu au cours des 15 prochaines années
- 2 passerelles télescopiques d'embarquement

Source : Plan directeur Lufthansa Consulting, 2009

Phase 2 de construction de l'aéroport

PHASE 2 (2026-2030)



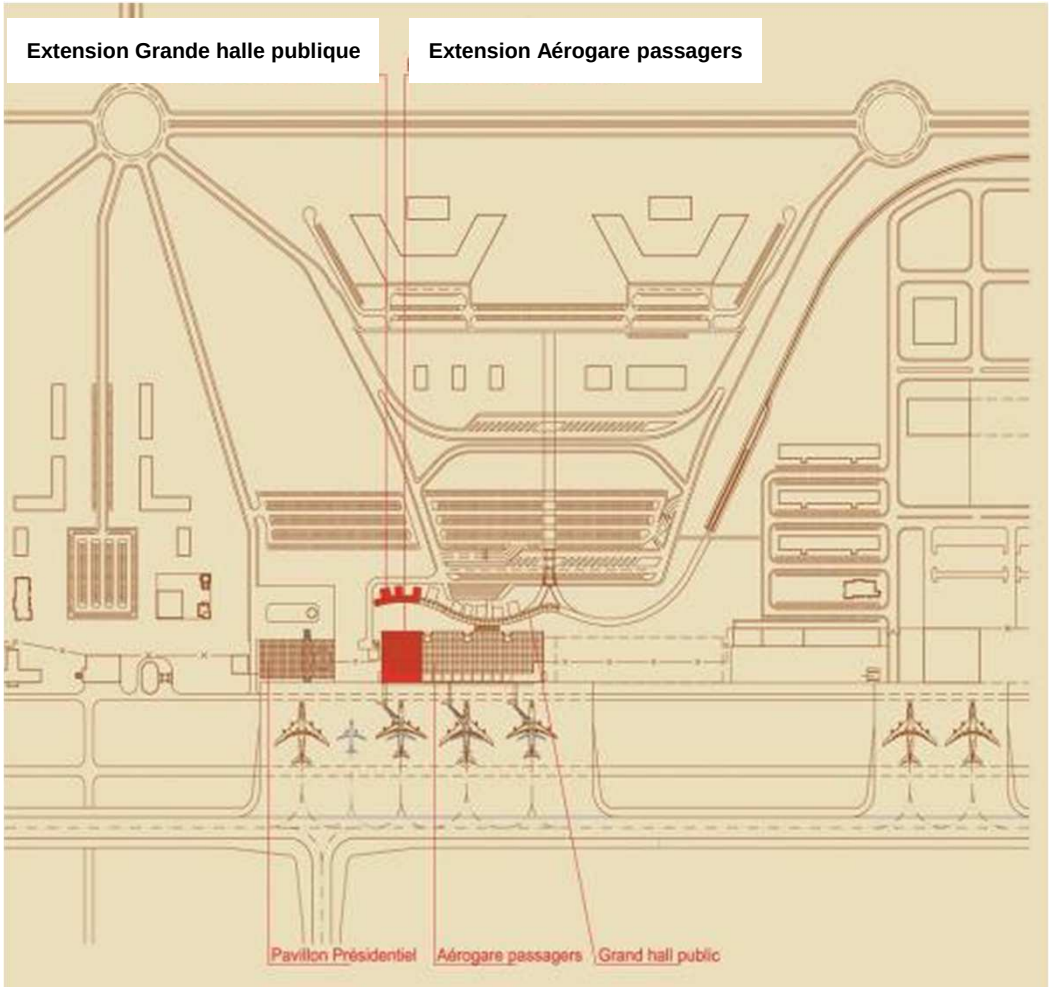
Phase 1

Phase 2

Source: Lufthansa Consulting

Extrait du Plan directeur - phase 2

PHASE 2 (2026-2030)



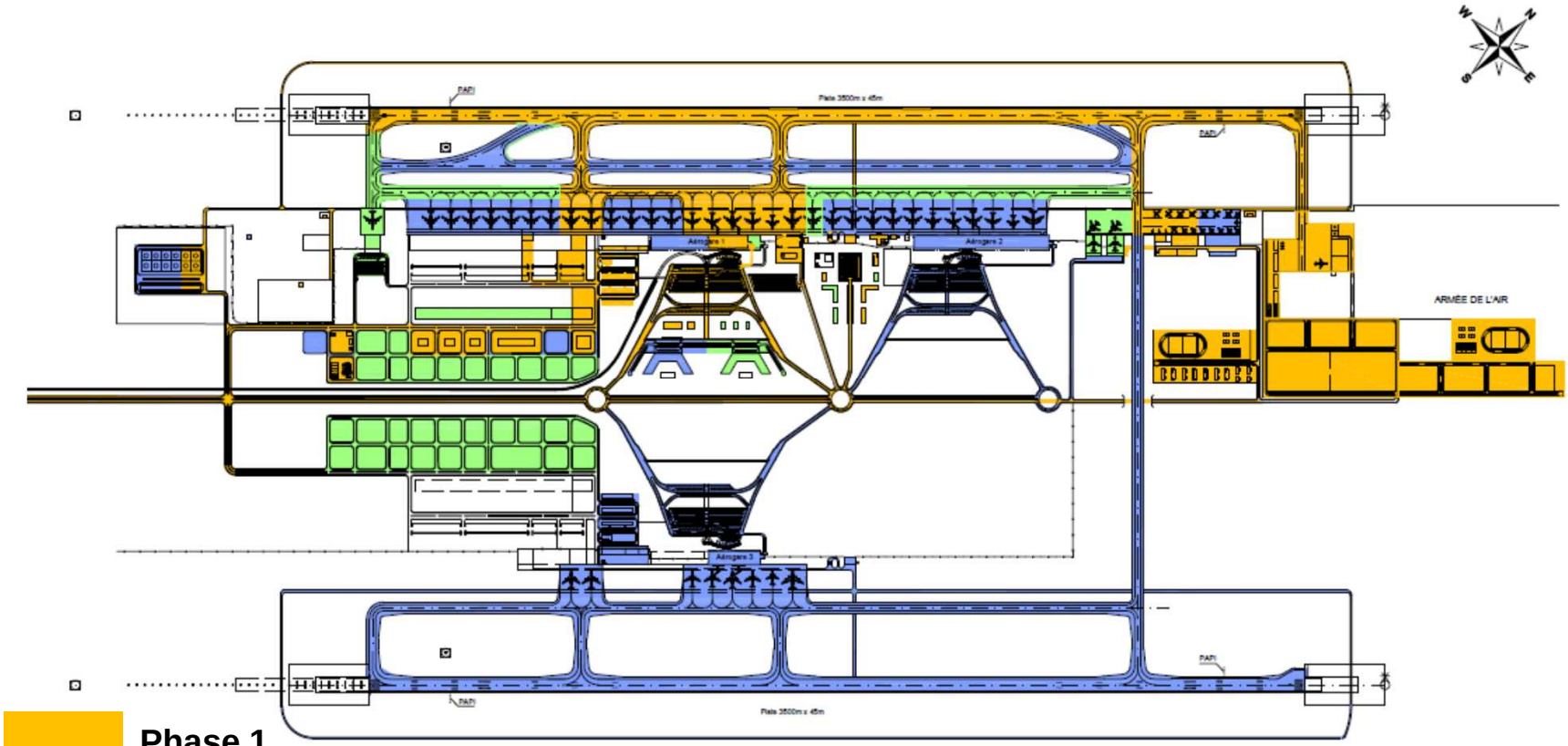
Cette phase consiste essentiellement en un agrandissement de l'aérogare pour faire face à l'évolution du trafic passagers :

- Expansion de l'aérogare de : 5 000 m²
- 1 passerelle d'embarquement supplémentaire
- Renouvellement de l'équipement
- Agrandissement de l'aire de stationnement en fonction de la demande de passagers / fret

Source : Plan directeur Lufthansa Consulting, 2009

Phase 3 de construction de l'aéroport (long terme)

PHASE 3 (après 2040)



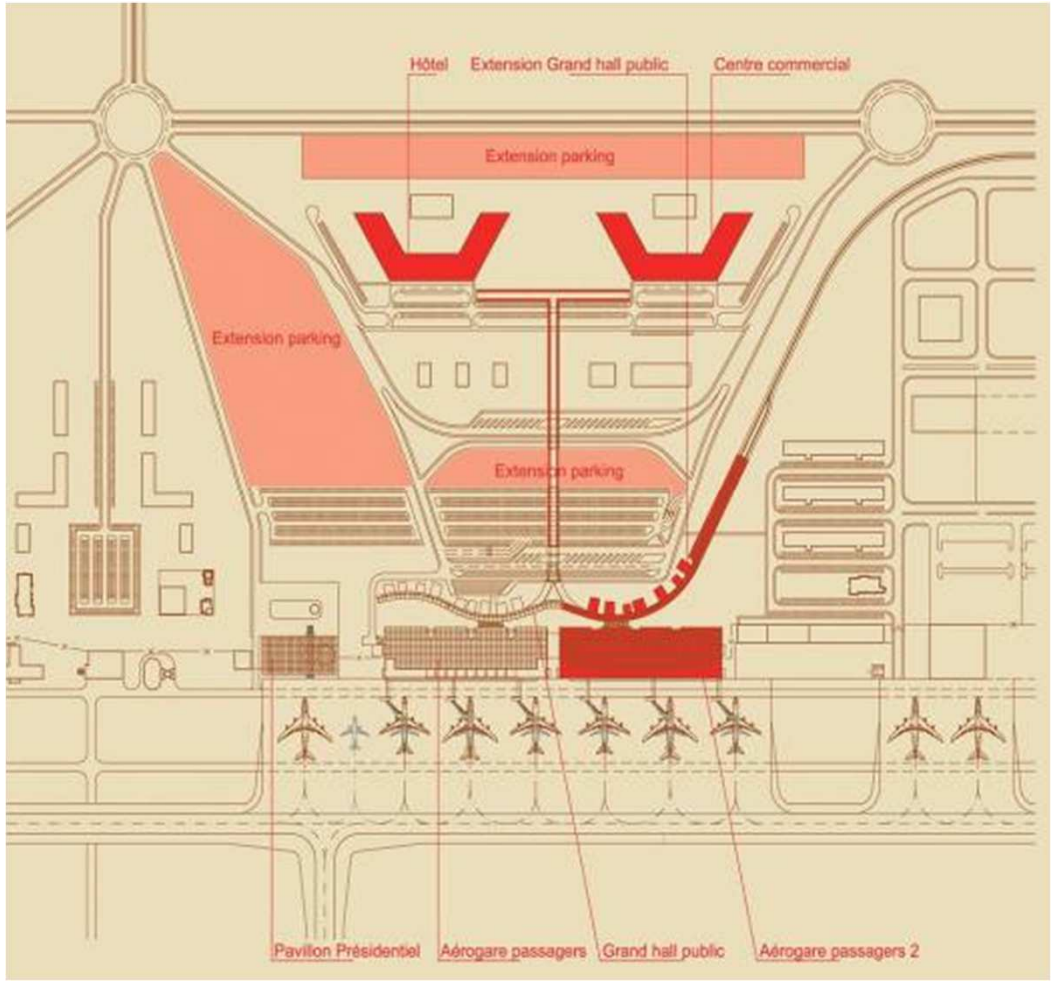
Phase 1

Phase 2

Phase 3

Source: Lufthansa Consulting

Extrait du Plan directeur - phase 3



Source : Plan directeur Lufthansa Consulting, 2009

La phase à long terme est une prévision de développement ultérieur, après 2040. Aucun calendrier précis n'est fixé :

- Deuxième piste
- D'autres aérogares passagers
- Liaison ferroviaire
- Centres commerciaux
- Etc.…

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

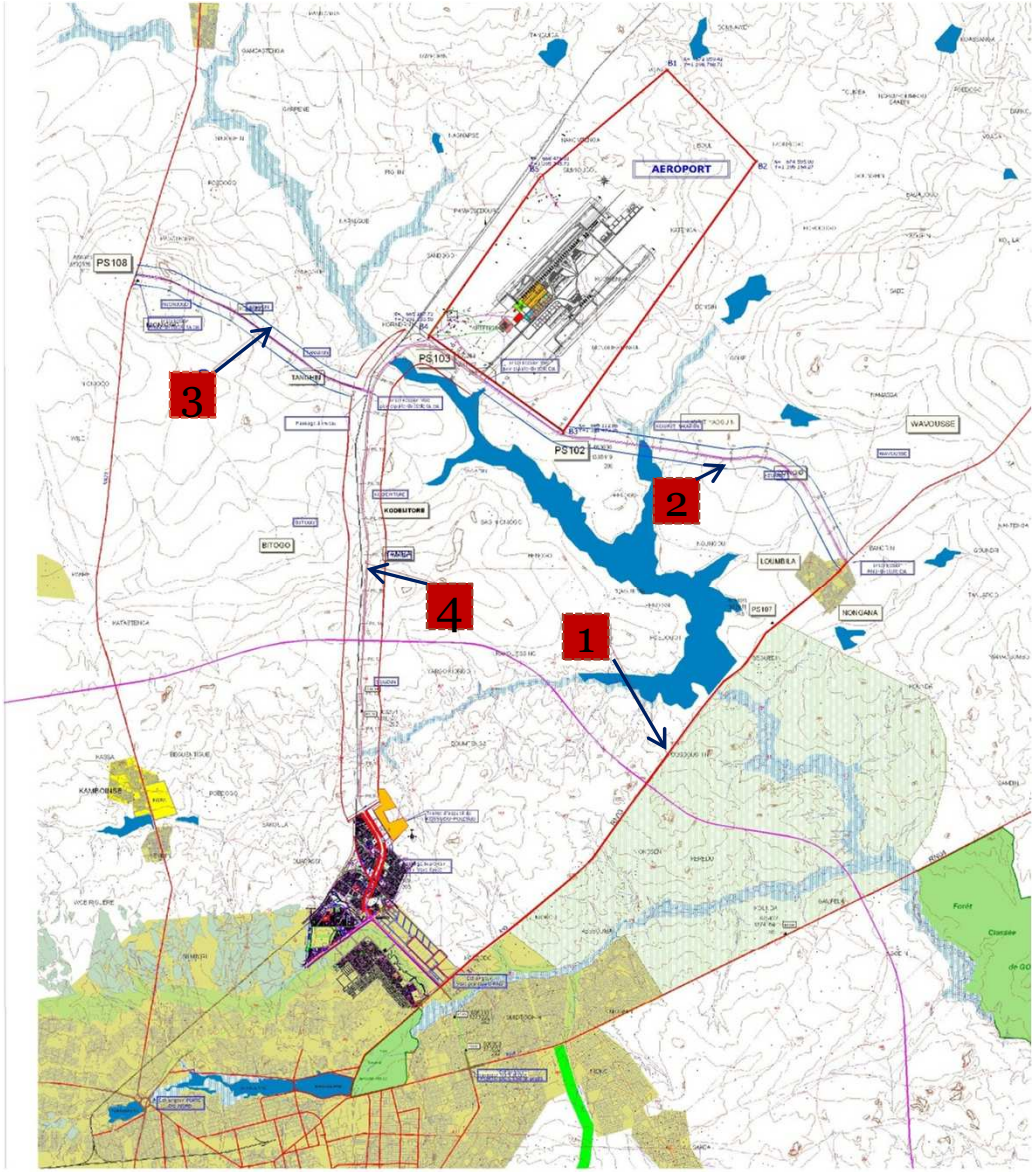
IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / secteur privé

IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

II.2 Trois routes relieront l'aéroport à la ville de Ouagadougou



➔L'aéroport de Ouagadougou-Donsin sera desservi par les routes suivantes :

- RN3 aménagée en 2x2 voies sur une longueur de 17 km (1), puis, bretelle Est à partir de Loumbila en chaussée bidirectionnelle sur 12,6 km (2)
- RN22, puis, bretelle Ouest à partir de Nioniogo en chaussée bidirectionnelle sur 7,6 km (3)
- Route directe en 2x2 voies sur une longueur de 24,8 km (4)

➔L'aéroport de Ouagadougou-Donsin sera également desservi par une liaison ferroviaire

Dans un premier temps, il est prévu de réaliser l'aménagement de la RN3 et la construction des bretelles d'accès Est et Ouest.

La route directe et la liaison ferroviaire se feront quand la demande de transport le justifiera

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

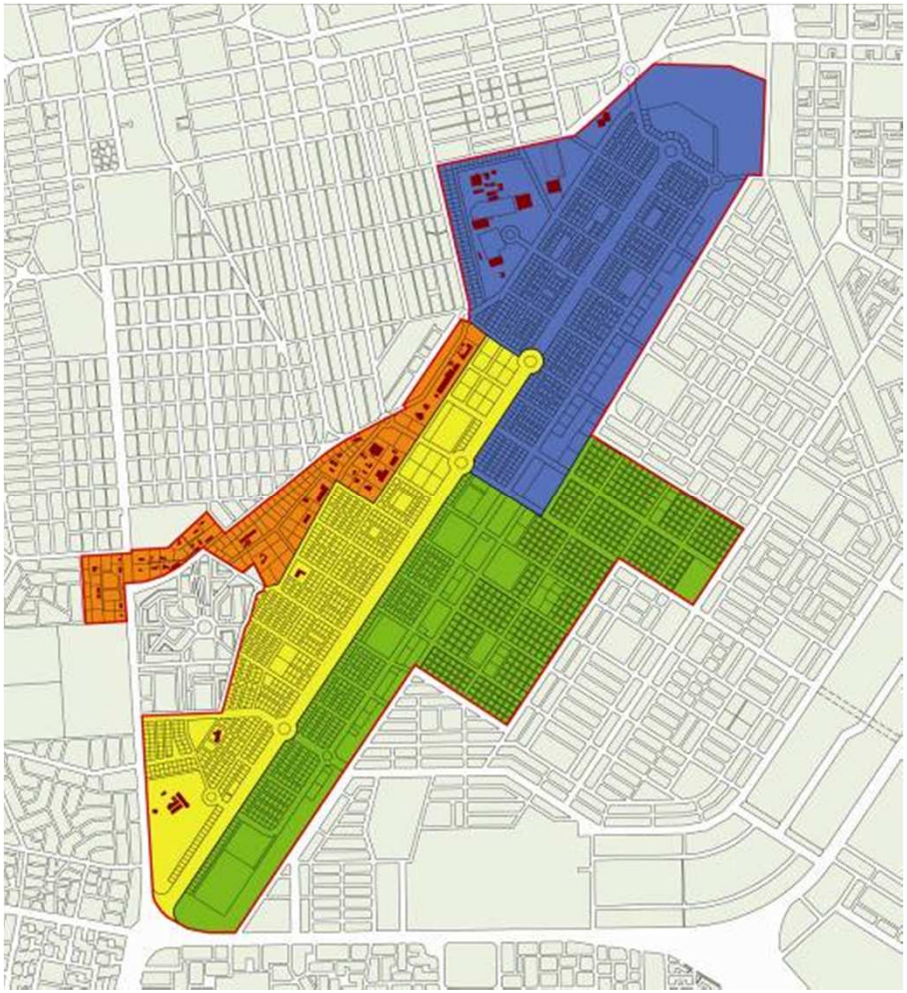
IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / secteur privé

IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

II.3 Après le déplacement de l'aéroport à Donsin, l'ancien site (426 ha) sera restructuré et commercialisé sur une période de 30 ans



Phase 1 – 41ha – 4 ans

Phase 2 – 102ha – 6 ans

Phase 3 – 147ha – 10 ans

Phase 4 – 136ha – 10 ans

- La commercialisation de l'aéroport amènera les fonds nécessaires au gouvernement pour honorer les prêts qu'il aura contracté
- En outre, elle permettra de résoudre les problèmes de trafic avec la création de nouveaux axes
- Elle soutient le processus d'harmonisation urbanistique en reliant les nouvelles zones ZACA et Ouaga 2000
- Elle permettra d'améliorer la qualité de vie à Ouagadougou en créant des espaces publics

Source: Plan directeur Lufthansa Consulting, 2009

L’ancien site sera restructuré comme suit : 40-60% en zones résidentielles, 15-30% en zones commerciales et 10-20% en voieries

Source: Plan directeur Lufthansa Consulting, 2009

La commercialisation de l'ancien site de l'aéroport va générer un montant de 85 milliards de FCFA qui sera utilisé pour garantir le remboursement de la dette

Valeur nette actualisée (VNA)

	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Total
Revenues	42.178.966.585	22.807.247.532	33.252.749.646	27.660.739.833	**125.899.703.596**
./. Coûts d'ouvrage	1.752.220.811	11.529.839.966	13.950.795.365	14.186.913.878	**41.419.770.021**
Résultat	40.426.745.774	11.277.407.565	19.301.954.281	13.473.825.955	**84.479.933.575**

Valeur nette actualisée (VNA)

Taux d'actualisation	:	12.0%	10%
Période (années)	:	30 ans	30 ans
VNA:		**~ 25,99 milliards FCFA**	**31,09 milliards FCFA**

- Les valeurs nettes actualisées de Lufthansa Consulting ont été confirmées par l'étude de Deneef & Bagré de 2008 qui a été financée par la Société Financière Internationale (SFI)

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

- II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin
- II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport
- II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

- III.1 Partenariat Public/Privé
- III.2 Justification économique du projet
- III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

- IV.1 Coût du Projet
- IV.2 Répartition secteur public / secteur privé
- IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / secteur privé

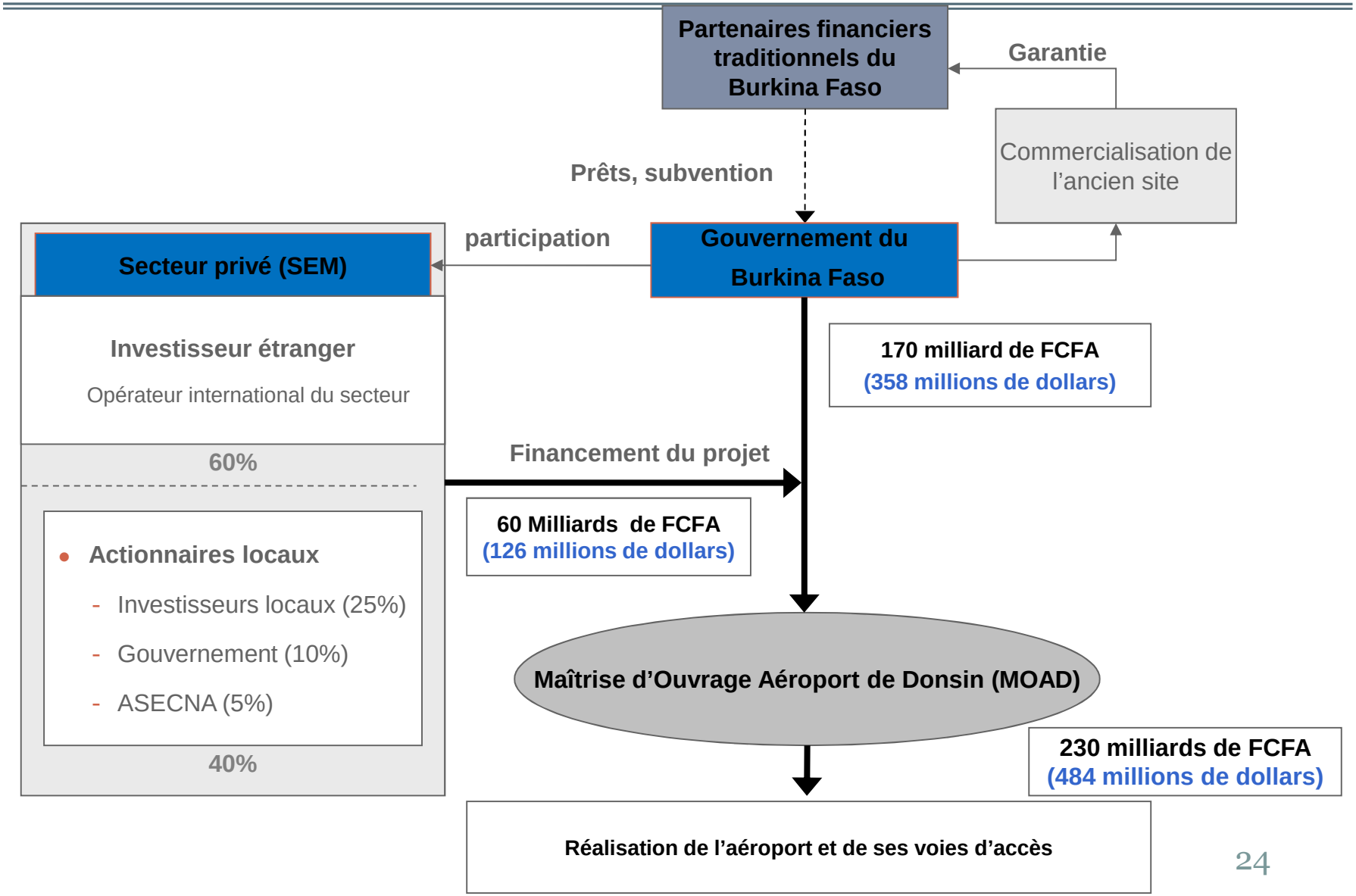
IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

III.1 Partenariat Secteur Public – Secteur Privé

- L'étude de faisabilité socio-économique conduite par les consultants Lufthansa Consulting et Mott Mac Donald et financée par la Banque Mondiale montre que la meilleure méthode de financement de la construction des travaux de l'aéroport de Donsin est le partenariat Public Privé avec une forte implication de l'Etat Burkinabé: En outre, elle permettra de résoudre les problèmes de trafic avec la création de nouveaux axes
- Le Gouvernement participera à l'investissement à travers ses partenaires habituels tels que (la Banque Mondiale, BADEA...) et en utilisant le budget de l'Etat
- Le secteur Privé se constituera en une société d'économie mixte composée de :
  - ✓d'un investisseur privé International avec un opérateur : **60%** des parts
  - ✓ des investisseurs privés nationaux : **25%** des parts
  - ✓ du Gouvernement du Burkina Faso : **10%** des parts
  - ✓de l'ASECNA : **5%** des parts

Schéma de financement de la phase 1 du nouvel aéroport de Ouagadougou - Donsin



SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / secteur privé

IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

Résultats financiers – Etat

- L'Etat percevra les recettes suivantes dans le cadre du projet :
  - ✓ Le produit de la redevance de concession versée par la nouvelle société exploitante SEM
  - ✓ Le produit de l'impôt sur les bénéfices de la nouvelle société exploitante SEM
  - ✓ Les dividendes issus de la participation de l'État dans la nouvelle société exploitante SEM
  - ✓ Le produit de la commercialisation du site de l'aéroport actuel après le déménagement vers le nouveau site
  - ✓ Le produit des recettes fiscales immobilières (impôt foncier et taxe immobilière) du site commercialisé après le déménagement vers le nouveau site

Justification économique pour le Secteur Public (suite)

- La comparaison des coûts et des avantages pour l'Etat amène à une valeur nette actualisée VNA) positive sur une période d'analyse de 30 ans en adoptant des taux d'actualisation de 10 et 12%.

Montants en dollars US	Taux d'actualisation 10%	Taux d'actualisation 12%
VNA: cash flow investissement (CAPEX)	-207, 189, 490	-189 ,342, 606
VNA: cash flow exploitation de l'aéroport	0	0
VNA: cash flow commercialisation de l'ancien site	62, 173 ,610	51, 985 ,970
VNA: cash flow redevances et fiscalité	190, 682 ,480	143, 240, 856
VNA: valeur terminale de l'aéroport	93, 739, 906	46, 564 ,052
Total Secteur Public	**139, 406, 506**	**42 ,786, 519**
Le taux de rentabilité interne du Secteur Public	**13,07%**	**12,80%**

Justification économique pour le Secteur Privé

- La SEM devient le responsable de l'exploitation de l'aéroport actuel après la signature du contrat de concession en 2013 et du nouvel aéroport de Donsin après la fin des travaux en 2017
- Pour la période de concession qui inclut les investissements de la phase 1 et 2, le calcul des investissements et des revenus conduit à une valeur nette actualisée positive et d'un taux de rentabilité interne attractif

Montants en dollars US	Taux d'actualisation 10%	Taux d'actualisation 12%
VNA: cash flow investissement (CAPEX)	- 94, 629,550	- 81,919,410
VNA: cash flow exploitation de l'aéroport	344,697,236	264,989,120
VNA: cash flow commercialisation de l'ancien site	0	0
VNA: cash flow redevances et fiscalité	- 190,682,480	- 144,054,210
VNA: valeur terminale de l'aéroport	0	0
Total Secteur Privé	**59,385,206**	**39,015,500**
Le taux de rentabilité interne du Secteur Privé	**18,81%**	

Les résultats montrent que le projet de construction du nouvel aéroport est profitable aussi bien pour l'Etat que pour le secteur privé (SEM). Ce qui est caractérisé par des valeurs nettes actualisées positives et des taux de rentabilité attractifs.

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / secteur privé

IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

III.3 Justification socio-stratégique

- Outre la justification financière du projet, l'étude de la Banque mondiale approuvée par l'État prend en considération **un autre aspect important** : le rôle social et stratégique que ce projet d'infrastructure joue dans la région de Donsin et au Burkina Faso

- Le nouvel aéroport de Donsin constitue une bonne réponse aux objectifs généraux du gouvernement :

  - ✓ Il permet au nouvel aéroport de se développer sans contrainte particulière pour traiter la future demande de trafic
  - ✓ Il permet un meilleur développement économique de la ville de Ouagadougou en améliorant la desserte et en offrant plus de perspectives pour l'augmentation du trafic routier
  - ✓ Il améliore la sécurité et la sûreté dans le centre-ville de Ouagadougou
  - ✓ Il crée des emplois directs et indirects pendant la construction et aura un impact positif sur le développement des compétences et du savoir-faire
  - ✓ Il soutient les efforts de décentralisation et de développement des zones rurales
  - ✓ Il améliore la qualité de vie à Ouagadougou en réduisant la pollution atmosphérique et sonore

Justification socio-stratégique (suite)

L'extrait du Rapport Mott MacDonald montre clairement que le nouvel aéroport de Donsin offre une série d'avantages par rapport à l'aéroport existant : Le nouvel aéroport de Donsin constitue une bonne réponse aux objectifs généraux du gouvernement :

Domaine	Partagé	Option 1 (avantage distinctif ou singulier)*	Option 2 (avantage distinctif ou singulier)**
1) Sécurité aérienne			Avantage
2) Sûreté aérienne			
3) Accessibilité aux marchés			
4) Capacité à traiter la demande prévue			
5) Environnement 1 - Bruit & Pollution			Avantage
6) Environnement 2 - Encombrement du trafic			Avantage
7) Qualité de service & installations			
8) Accessibilité & temps de parcours		Avantage singulier	
9) Intégration urbaine			Avantage singulier
10) Décentralisation urbaine & économique			Avantage singulier
11) Impact sur la pauvreté			Avantage
12) Réforme économique			
13) Installations aéroportuaire de qualité			Léger Avantage
14) Compétitive régionale			
15) Rupture économique à court terme			Désavantage
16) Développement futur sans contraintes			Avantage singulier

Source: Banque Mondiale / Mott MacDonald

*Option 1: Aéroport de Ouagadougou ** Option 2: Aéroport de Donsin

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / Secteur privé

IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / secteur privé

IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

IV.1 Coûts du projet – Phase 1

Le projet comprend 4 composantes qui sont :

	Montant 2009 en milliers de FCFA	Montant incluant les imprévus physiques jusqu'à la fin de la construction (+10%) en milliers de FCFA	Montant incluant les aléas financiers jusqu'à la fin des travaux (+16%= 3% p.a.) en milliers de FCFA	Montant en $ US
Composante n°1 : Les études	4 871 126	5 358 239	6 215 557	13 085 383
Composante n°2 : Les travaux	162 370 763	178 607 949	207 185 221	436 179 412
Composante n°3 : Le contrôle des travaux et Pilotage de l'exécution ainsi que l'assistance technique à la MOAD	7 972 821	8 770 104	10 173 320	21 417 516
Composante n°4 : Fonctionnement de la Maîtrise d'ouvrage	5 371 680	5 371 680	5 371 680	11 308 800
Total à financer	**180 586 390**	**198 107 972**	**228 945 778**	**481991 111**

Coûts du projet – Phase 1 (suite)

Tableau récapitulatif des montants à financer

Désignation		Montant final jusqu'à la fin des travaux	
		en milliers de FCFA	en $ US
1	Études	6 215 557	13 085 383
2	Travaux	207 185 221	436 179 412
3	Contrôle, pilotage et assistance technique	10 173 320	21 417 516
4	Fonctionnement de la MOAD	5 371 680	11 308 800
	Total	228 945 778	481 991 111

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / secteur privé

IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

IV.2 Répartition des investissements entre les secteurs public et privé

Récapitulatif des financements - secteur public

Le montant des investissements à financer par le secteur public s'élève à 168 milliards FCFA

	Montant final en FCFA (en milliers) jusqu'à la fin des travaux	Montant final en $US jusqu'à la fin des travaux	Observation
Études	6 215 557	13 085 383	Financement bouclé
Travaux	146 599 922	308 631 415	Recherche de financement
Contrôle, pilotage et assistance technique	10 173 320	21 417 516	Recherche de financement
Fonctionnement de la Maîtrise d'ouvrage	5 371 680	11 308 800	Recherche de financement
Total	**168 360 479**	**354 443 114**	

Répartition des investissements entre les secteurs public et privé(suite)

Récapitulatif des financements - secteur privé

Le montant des investissements à financer par le secteur privé s'élève à 60,5 milliards FCFA

	Montant final en FCFA jusqu'à la fin des travaux (en milliers)	Montant final en $US jusqu'à la fin des travaux	Observation
Travaux	60 585 300	127 548 00	Mise en concession en cours/recherche de financement
Total	**60 585 300**	**127 548 000**	

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin

II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport

II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

III.1 Partenariat Public/Privé

III.2 Justification économique du projet

III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de plan de financement – Phase 1

IV.1 Coût du Projet

IV.2 Répartition secteur public / secteur privé

IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

IV.3 Proposition d'un plan de financement

- La table ronde des Bailleurs de Fonds tenue le 19 et 20 octobre 2010 avait arrêté un schéma de financement concernant les investissements du secteur public

- Il avait été demandé au gouvernement du Burkina Faso de developper des contacts avec ses partenaires afin de réduire sa propre participation au plan de financement qui semble élevé

- Prenant en compte les recommandations de la table ronde et en considérant les engagements de chaque partenaire financier, le tableau de financement du projet Phase 1 est le suivant :

Proposition de schéma de financement de l'investissement public

PARTENAIRES		MONTANTS DES PARTICIPANTS	
N°	Désignation	Montant en Milliards de FCFA	Montant en Millions de Dollars US
1	AFD	9,50	20
2	BAD	28,50	60
3	BADEA	9,50	20
4	BID	11,40	24
5	BIDC	3,33	7
6	BM	30,88	65
7	BOAD	11,38	25
8	FKDEA	7,13	15
9	FSD	13,30	28
10	OFID	4,75	10
11	DIAR (Qatar)	7,13	15
12	FONDS D' ABU DHABI	4,75	10
13	BURKINA FASO	28,98	61
TOTAL		**171,00**	**360**

1 $ US = 475 FCFA

Tableau du financement du privé

CONTRIBUTAIRES	MONTANT A MOBILISER EN MILLIERS DE FCFA				TOTAL
	2013	2014	2015	2016	
Investisseur international (60%)	21 000 000	0	0	0	21 000 000
Investisseurs nationaux (25%)	8 750 000	0	0	0	8 750 000
Etat (10%)	3 500 000	0	0	0	3 500 000
ASECNA (5%)	1 750 000	0	0	0	1 750 000
Emprunts	0	10 000 000	10 000 000	10 360 222	30 360 222
TOTAL	**35 000 000**	**10 000 000**	**10 000 000**	**10 360 222**	**65 360 222**

SOMMAIRE

I. Introduction (But et objectifs du gouvernement)

II. Présentation du programme complet de construction de l'aéroport

- II.1 Constuction de l'aéroport de Ouagadougou Donsin
- II.2 Voies de desserte du nouvel aéroport
- II.3 Commercialisation de l'ancien site de l'aéroport

III. Présentation de la viabilité financière (Aéroport et routes d'accès)

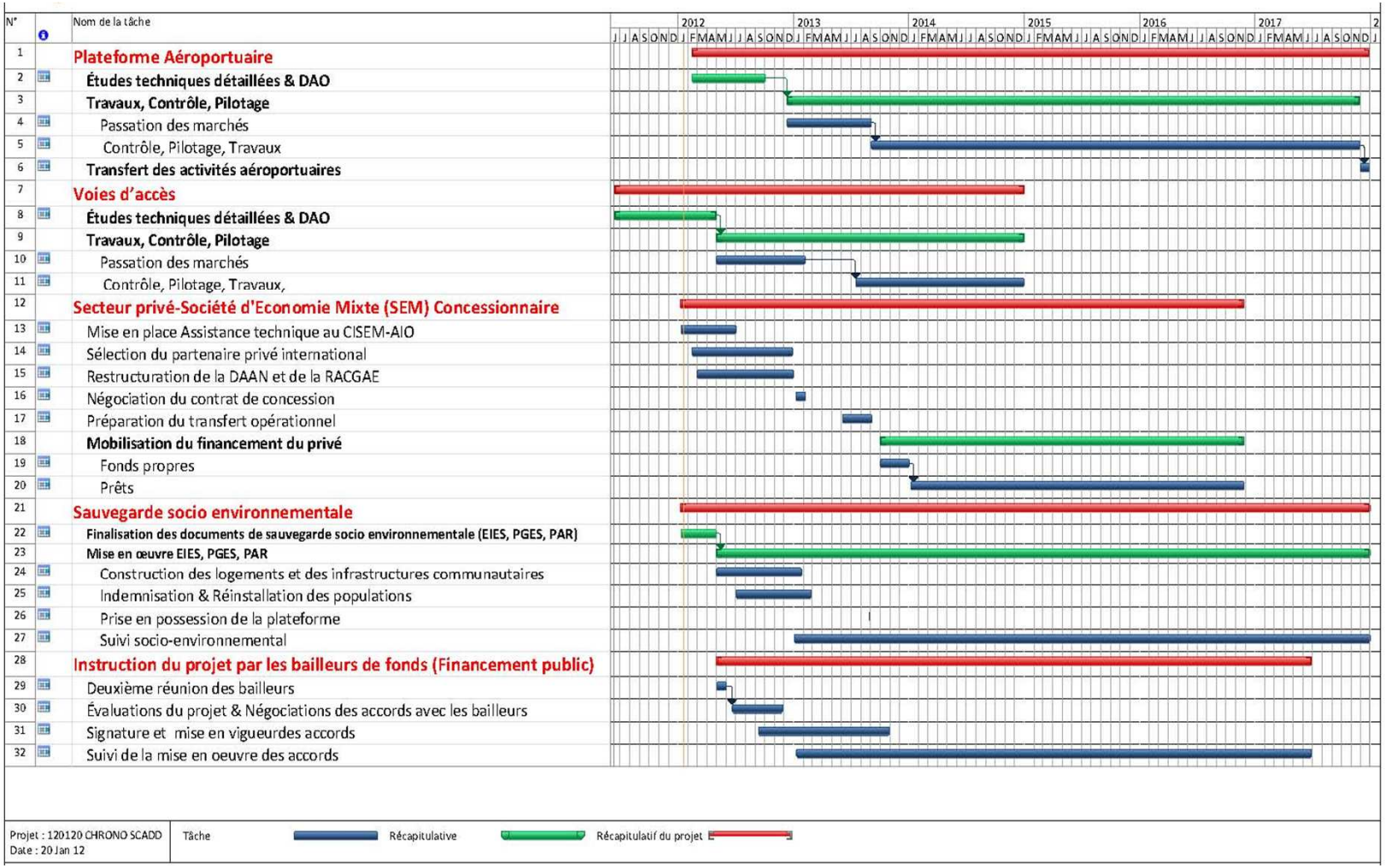
- III.1 Partenariat Public/Privé
- III.2 Justification économique du projet
- III.3 Justification Socio stratégique du projet

IV. Composantes du projet et proposition de financement – Phase 1

- IV.1 Coût du Projet
- IV.2 Répartition secteur public / secteur privé
- IV.3 Proposition de plan de financement du projet

V. Proposition de chronogramme

V. Chronogramme prévisionnel du programme de construction de l'aéroport de Donsin et de ses voies d'accès



Vue d’ensemble du terminal 1

Vue d’ensemble de l’aérogare

Vue d’ensemble du terminal (phase 1)

Vue d’ensemble du terminal (phase 1)

Source: Master Plan Lufthansa Consulting, 2009

Merci de votre aimable attention