BURKINA FASO
UNITE-PROGRES-JUSTICE
ASSEMBLEE LEGISLATIVE DE TRANSITION

IV^{E} REPUBLIQUE
TROISIEME LEGISLATURE DE TRANSITION

Session permanente

ASSEMBLEE LEGISLATIVE DE TRANSITION

PROCES-VERBAL DE LA SEANCE PLENIERE DU LUNDI 02 SEPTEMBRE 2024

Président de séance

Monsieur Ousmane BOUGOUMA
Président de l'Assemblée législative de transition

Secrétaires de séance

- **Madame Linda Gwladys KANDOLO**
  Deuxième Secrétaire parlementaire
- **Madame Esther BAMOUNI/KANSONO**
  Troisième Secrétaire parlementaire

Dossiers en examen :

- Projet de loi portant autorisation de ratification de l'Accord-Cadre et de l'Accord de Mandat signés le 16 mars 2024 entre le Burkina Faso et la Banque islamique de développement (BID) pour le financement du Projet de réhabilitation des routes Bobo-Banfora-frontière de la Côte d'Ivoire et Banfora-Orodara (PRéBBO), **dossier n°102 ;**
- Projet de loi portant autorisation de ratification de l'Accord de prêt signé le 09 avril 2024 à Lomé, entre le Burkina Faso et la Banque ouest africaine de développement (BOAD), pour le financement partiel du projet d'élargissement et de modernisation de la RN4-section intersection RD152-intersection RD40 y compris la voie d'accès à l'Université Thomas SANKARA, **dossier n°103**.

L'Assemblée législative de transition s'est réunie en séance plénière, le lundi 02 septembre 2024, sous la présidence de Son Excellence Docteur Ousmane BOUGOUMA, Président de l'Assemblée législative de transition. Il était assisté au présidium de mesdames Linda Gwladys KANDOLO et Esther BAMOUNI/KANSONO, respectivement Deuxième et Troisième Secrétaires parlementaires, assurant les fonctions de Secrétaires de séance.

Le gouvernement était représenté par monsieur Mikailou SIDIBE, Ministre de l'Urbanisme, des affaires foncières et de l'Habitat. Il était assisté de ses collaborateurs, de ceux du ministre des Infrastructures ainsi que des représentants du ministère de la Justice et des droits humains, chargé des relations avec les institutions.

Le Président de l'Assemblée législative de transition fait son entrée dans la salle et le public se met debout pour l'accueillir, tandis qu'il rejoint le fauteuil présidentiel.

- ***Il est 09 heures 04 minutes*** -

Le Président

Mesdames et messieurs les députés, bonjour.

Bonjour aux membres du gouvernement. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Bonjour mesdames et messieurs les fonctionnaires parlementaires.

Hommes et femmes de médias, bonjour.

La séance est ouverte. ***(Coup du maillet)***

Madame la Secrétaire parlementaire, veuillez procéder à l'appel nominal des députés.

Mme Esther BAMOUNI/KANSONO
Troisième Secrétaire parlementaire

Bonjour à toutes et à tous.

Chers honorables députés, nous allons procéder à l'appel nominal. Veuillez répondre présent à l'appel de votre nom.

(Elle procède à l'appel nominal des députés)

Excellence Monsieur le Président, après l'appel nominal des députés, nous enregistrons :

- **11 députés absents excusés ;**
- **01 député absent non excusé ;**
- **07 procurations ;**
- **60 députés présents ;**
- **67 votants.**

Merci et bonne séance à nous.

Le Président

Merci madame la Secrétaire parlementaire.

L'Assemblée législative de transition est toujours en nombre pour délibérer et pour régler son ordre du jour.

Annonces :

Mesdames et messieurs les députés sont informés qu'il a été mis à leur disposition auprès des présidents des Groupes constitués, le compte rendu analytique de la séance plénière du vendredi 30 août 2024. En application des dispositions de l'article 58, alinéa 4 de notre règlement, ce compte rendu analytique est considéré comme adopté. Il sera publié et mis en ligne sur le site web de l'Assemblée législative de transition.

Mesdames et messieurs les députés, le gouvernement a demandé pour des raisons de calendrier par lettre n°024-1165/PM/SG/DGAL du 30 août 2024, le retrait de la loi constitutionnelle portant révision de la Constitution, objet du dossier n°106.

Par conséquent, mesdames et messieurs les députés, l'ordre du jour de la séance plénière de ce matin est consacré à l'examen de deux projets de loi.

Madame la Secrétaire parlementaire, veuillez procéder à l'annonce des intitulés des deux projets de loi.

Mme Linda Gwladys KANDOLO
Deuxième Secrétaire parlementaire

Merci Excellence Monsieur le Président de l'Assemblée législative de transition.

Avec votre autorisation, je vais annoncer l'intitulé des projets de loi. Il s'agit du :

- Projet de loi portant autorisation de ratification de l'Accord-Cadre et de l'Accord de Mandat signés le 16 mars 2024 entre le Burkina Faso et la Banque islamique de développement (BID) pour le financement du Projet de réhabilitation des routes Bobo-Banfora-frontière de la Côte d'Ivoire et Banfora-Orodara (PRéBBO), dossier n°102.

La Commission du développement durable (CDD) et la Commission des affaires étrangères de la Défense et de la Sécurité (CAEDS) sont saisies du dossier n°102 pour avis.

- Projet de loi portant autorisation de ratification de l'Accord de prêt signé le 09 avril 2024 à Lomé, entre le Burkina Faso et la Banque ouest africaine de développement (BOAD), pour le financement partiel du projet d'élargissement et de modernisation de la RN4-section intersection RD152-intersection RD40 y compris la voie d'accès à l'Université Thomas SANKARA, dossier n°103.

La Commission du développement durable (CDD), la Commission des affaires étrangères, de la défense et de la sécurité (CAEDS) et la Commission du genre, de la santé, de l'action sociale et humanitaire (CGSASH) sont saisies du dossier n°103 pour avis.

La Commission des finances et du budget (COMFIB) est affectataire des dossiers n°102 et n°103 pour le fond.

Merci Excellence Monsieur le Président.

Le Président

Merci madame la Secrétaire parlementaire.

Mesdames et messieurs les députés, chers collègues, pour l'organisation des débats, je propose que nous ayons un débat général unique pour les dossiers n°102 et n°103. Est-ce que cela vous convient ?

Ainsi convenu, à l'appel de chaque dossier la Commission des finances et du budget fera lecture de son rapport suivie de la lecture des rapports pour avis sur chaque dossier concerné. A l'issue de la présentation de l'ensemble des rapports sur les deux dossiers, le débat général unique sera ouvert. Ainsi, au fur-et-à mesure de la présentation des différents rapports, chaque député est prié de noter ses questions. A l'issue du débat général unique, l'examen article par article se fera pour chaque projet de loi.

A l'attention du gouvernement et en application de ce qui vient d'être adopté par les députés comme méthode de travail pour notre plénière, vous êtes invités, à la phase du débat général unique, à noter les questions des députés relatives à chaque dossier.

Je passe en discussion le projet de loi, objet du dossier n°102. Le gouvernement a-t-il des observations à faire sur ce dossier ?

(Le gouvernement répond par la négation)

Je remercie le gouvernement.

Avant de passer la parole à la Commission des finances et du budget, je rappelle que conformément aux dispositions de l'article 102 du règlement de l'Assemblée législative de transition et au regard du nombre d'articles touchés par les amendements de la Commission, ceux-ci ont été directement intégrés dans le projet de loi. Par conséquent, la discussion article par article du projet de loi objet du dossier n°102 portera sur le texte issu de la Commission des finances et du budget. Ce rappel vaut aussi pour la discussion du projet de loi, objet du dossier n°103.

Je donne la parole au Président de la Commission des finances et du budget pour présenter le rapport de la Commission devant la plénière.

Monsieur le Président, vous avez la parole.

M. Moussa NOMBO
Président de la COMFIB

Merci bien Excellence.

Avec votre autorisation, j'invite l'honorable Séphorah Anita Soumaï TRAORE à présenter à la plénière, la synthèse du rapport de la Commission des finances et du budget.

Mme Séphorah Anita Soumaï TRAORE
Rapporteur de la COMFIB pour le dossier n°102

Merci monsieur le Président de la Commission.

Excellence Monsieur le Président de l'Assemblée législative de transition ;

Chers membres du gouvernement ;

Honorables députés ;

Mesdames et messieurs les fonctionnaires parlementaires ;

Hommes et femmes de médias, bonjour.

J'ai ce matin l'insigne honneur de vous livrer le rapport de la Commission des finances et du budget sur le dossier n°102.

Burkina Faso, Unité-Progrès-Justice.

Quatrième République, troisième législature de transition.

Session permanente,

Assemblée législative de transition,

Commission des finances et du budget (COMFIB).

Rapport n°2024-024/ALT/COMFIB.
Dossier n°102 relatif au projet de loi portant autorisation de ratification de l'Accord-Cadre et de l'Accord de Mandat signés le 16 mars 2024 entre le Burkina Faso et la Banque islamique de développement (BID) pour le financement du Projet de réhabilitation des routes Bobo-Banfora-frontière de la Côte d'Ivoire et Banfora-Orodara (PRéBBO).

Présenté au nom de la Commission des finances et du budget par la députée Séphorah Anita Soumaï TRAORE, rapporteur.

(Elle donne lecture intégrale dudit rapport)

Ouagadougou, le 29 août 2024.

Le Président : Moussa NOMBO et
Le rapporteur : Séphorah Anita Soumaï TRAORE.

Je vous remercie.

Le Président

Merci madame la rapporteure.

Je passe la parole au Président de la Commission du développement durable (CDD) pour son rapport d'avis.

Monsieur le Président, vous avez la parole.

M. Kanibè TUINA
Vice-président de la CDD

Merci Excellence pour la parole.

Avec votre autorisation, nous demandons à l'honorable SIDIBE Mariam, de bien vouloir livrer à la plénière, l'avis de la CDD.

Mme Mariam SIDIBE
Rapporteur de la CDD pour le dossier n°102

Merci monsieur le Vice-président de la Commission.

Excellence Monsieur le Président de l'Assemblée législative de transition ;

Mesdames et messieurs les membres du gouvernement ;

Honorables députés ;

Chers personnels parlementaires ;

Chers amis de la Presse, bonjour.

Je vais vous livrer le contenu de notre rapport.

Excellence Monsieur le Président, avec votre autorisation, je vais aller directement à l'avis et à l'appréciation de la Commission.

Le Président

Allez-y.

Mme Mariam SIDIBE
Rapporteur de la CDD pour le dossier n°102

Merci.

APPRECIATION ET AVIS DE LA CDD

A l'issue du compte-rendu des travaux de la Commission des finances et du budget (COMFIB), fait par le député rapporteur et se fondant sur l'appropriation du projet de loi, des échanges ont eu lieu entre les membres de la Commission.

Au terme de ces échanges, la CDD estime que l'adoption du présent projet de loi permettra :

- d'assurer la disponibilité des services de transport et la connectivité des zones agro-sylvo-pastorales ;
- de faciliter la mobilité inter-régionale ;
- d'assurer la sécurité et la sûreté des échanges commerciaux et industriels rentables.

Par conséquent, la CDD émet un avis favorable à l'adoption du présent projet de loi.

Toutefois, elle recommande au gouvernement une attention plus accrue en ce qui concerne la qualité des ouvrages dans la mise en œuvre et le suivi des travaux au profit des populations.

Ouagadougou, le 29 août 2024.

Le Vice-président : Kanibè TUINA et
Le rapporteur : Mariam SIDIBE.

Je vous remercie.

Le Président

Merci madame le rapporteur.

Je passe la parole au Président de la CAEDS pour son rapport d'avis.

Monsieur le Président, vous avez la parole.

M. Daniel ZOUNGRANA
Président de la CAEDS

Merci Excellence.

J'invite l'honorable SAWADOGO Moussa à livrer le rapport de la Commission.

M. Moussa SAWADOGO
Rapporteur de la CAEDS pour le dossier n°102

Excellence Monsieur le Président de l'Assemblée législative de la transition ;

Chers membres du gouvernement ;

Chers honorables ;

Les fonctionnaires parlementaires et les hommes et femmes de médias.

Bonjour.

Monsieur le Président, avec votre autorisation, je vais directement à l'appréciation et à l'avis de la Commission.

APPRECIATION ET AVIS DE LA COMMISSION

Après examen du projet de loi et analyse du compte rendu fait par le député rapporteur, la CAEDS estime que la ratification des présents accords permettra :

- la réhabilitation du tronçon de la route Bobo-Banfora-frontière de la Côte d'Ivoire et du tronçon de la route Banfora-Orodara ainsi que la réalisation des travaux connexes associés ;
- l'accroissement du commerce régional en facilitant les échanges économiques ;
- l'amélioration de la sécurité routière et la réduction du coût du transport des marchandises ;
- le désenclavement des localités concernées.

Par conséquent, la CAEDS émet un avis favorable à l'adoption du présent projet de loi.

Toutefois, la Commission des affaires étrangères, de la défense et de la sécurité recommande au gouvernement de :

- veiller scrupuleusement à la qualité des travaux ;

- réaliser un centre de secours des sapeurs-pompiers à Orodara pour faciliter le secours routier.

Fait à Ouagadougou, le 29 août 2024.

Le Président : Daniel ZOUNGRANA et,

Le rapporteur : Moussa SAWADOGO.

Je vous remercie.

Le Président

Merci monsieur le rapporteur.

Je passe en discussion le projet de loi, objet du dossier n°103. Je donne la parole au Président de la Commission des finances et du budget pour présenter le rapport de la Commission devant la plénière.

Monsieur le Président, vous avez la parole.

M. Moussa NOMBO
Président de la COMFIB

Merci bien Excellence.

Avec votre autorisation, j'invite à nouveau l'honorable Séphorah Anita Soumaï TRAORE à présenter à la plénière la synthèse du rapport de la Commission des finances et du budget.

Mme Séphorah Anita Soumaï TRAORE
Représentante de la Rapporteur de la COMFIB pour le dossier n°103

Rebonjour.

Burkina Faso, Unité-Progrès-Justice.

Quatrième République, troisième législature de transition. Session permanente. Assemblée législative de transition. Commission des finances et du budget.

Rapport n°2024-025/ALT/COMFIB. Dossier n°103 relatif au projet de loi portant autorisation de ratification de l'Accord de prêt signé le 09 avril 2024 à Lomé, entre le Burkina Faso et la Banque ouest africaine de développement (BOAD), pour le financement partiel du projet

d'élargissement et de modernisation de la RN4-section intersection RD152-intersection RD40 y compris la voie d'accès à l'Université Thomas SANKARA.

Présenté au nom de la Commission des finances et du budget par la députée Némata Brigitte ZOUNGRANA, rapporteur.

(Elle donne lecture intégrale dudit rapport)

Ouagadougou, le 20 août 2024.

Le Président : Moussa NOMBO et
Le rapporteur : Séphorah Anita Soumaï TRAORE.

Je vous remercie.

Le Président

Merci madame la rapporteur.
Je passe la parole au Président de la CDD pour son rapport d'avis. Monsieur le Président, vous avez la parole.

M. Kanibè TUINA
Vice-président de la CDD

Merci Excellence avec votre autorisation, nous prions l'honorable Kiswendsida Evariste ZONGO à livrer à la plénière l'avis de la CDD.

M. Kiswendsida Evariste ZONGO
Rapporteur de la CDD pour le dossier n°103

Merci monsieur le Vice-président de la Commission.

Respect et considération à vos rangs et grades respectifs.

Excellence Monsieur le Président de l'Assemblée législative de transition avec votre autorisation, je vais vous livrer l'avis et l'appréciation de la CDD.

Le Président

Je vous en prie, allez-y.

M. K. Evariste ZONGO
Rapporteur de la CDD pour le dossier n°103

Merci bien Excellence.

Appréciation et avis de la Commission du Développement durable (CDD)

A l'issue du compte-rendu des travaux de la Commission des finances et du budget (COMFIB) fait par le député rapporteur et se fondant sur l'appropriation du projet de loi, des échanges ont eu lieu entre les membres de la Commission.

Au terme de ces échanges, la CDD estime que l'adoption du présent projet de loi permettra de :

- réduire l'encombrement et les accidents de la circulation sur la RN4 ;
- faciliter les liaisons des voies avec le reste du Burkina Faso mais également avec les pays voisins ;
- améliorer la mobilité sur le tronçon urbain de la RN4.

Par conséquent, la CDD émet un avis favorable à l'adoption du présent projet de loi.

Par ailleurs, elle recommande au gouvernement une attention soutenue dans la réalisation des ouvrages.

Ouagadougou, le 29 août 2024.

Le Vice-président : Kanibè TUINA,
Le rapporteur : Kiswendsida Evariste ZONGO.

Je vous remercie.

Le Président

Merci monsieur le rapporteur. Je donne la parole au Président de la CAEDS pour son rapport d'avis.

Monsieur le Président, vous avez la parole.

M. Daniel ZOUNGRANA
Président de la CAEDS

Merci Excellence.

J'invite l'honorable SAWADOGO Moussa à livrer le rapport de la Commission à la plénière.

M. Moussa SAWADOGO
Rapporteur de la CAEDS pour le dossier n°103

Excellence, avec votre autorisation, je m'en vais directement sur l'appréciation et l'avis de la Commission.

Après examen du projet de loi et analyse du compte rendu fait par le député rapporteur, la CAEDS estime que la ratification du présent accord permettra de :

- améliorer la fluidité de la circulation dans la zone du projet et assainir le cadre de vie des populations riveraines ;
- offrir plus d'opportunités aux acteurs économiques ;
- favoriser le développement socio-économique de la zone d'intervention du projet ;
- faciliter l'accès à l'Université Thomas SANKARA.

Par conséquent, la CAEDS émet un avis favorable à l'adoption du présent projet de loi.

Ouagadougou, le 29 août 2024

Le Président : Daniel ZOUNGRANA,
Le rapporteur : Moussa SAWADOGO.

Merci.

Le Président

Merci monsieur le rapporteur.

Je passe enfin la parole à la Présidente de la CGSASH pour son rapport d'avis.

Madame la Présidente, vous avez la parole.

Mme Marie Angèle TIENDREBEOGO/KALENZAGA
Présidente de la CGSASH

Merci bien Excellence.

Avec votre autorisation, j'invite le député W. Patrice Laurent GUIGUIMDE à bien vouloir présenter le rapport d'avis de la CGSASH à la plénière.

Je vous remercie.

M. Wendpouiré Patrice Laurent GUIGUIMDE
Rapporteur de la CGSASH pour le dossier n°103

Merci madame la Présidente.

Bonjour tout le monde.

Excellence Monsieur le Président de l'Assemblée législative de transition.

Je vais aller directement à l'avis de notre commission.

A l'issue du compte-rendu des travaux de la COMFIB fait par le rapporteur, des échanges ont eu lieu entre les membres de la Commission du genre, de la santé, de l'action sociale et humanitaire.

Au terme de ces échanges, la Commission estime que la ratification de l'accord de prêt permettra :

- d'améliorer les conditions de circulation des usagers en termes de fluidité, de confort et de sécurité dans les zones d'intervention du projet ;
- d'améliorer le cadre de vie des populations riveraines à travers l'aménagement d'un système de drainage des eaux pluviales plus adapté et l'assainissement des rues ainsi que des zones environnantes ;
- de contribuer à l'essor des échanges directs entre les différentes régions du Burkina Faso et les pays voisins dans les meilleures conditions et de dynamiser les échanges commerciaux dans les zones d'influence du Projet.

Par conséquent, la CGSASH émet un avis favorable pour l'adoption du présent projet de loi.

Toutefois, afin de répondre de façon durable et équitable à la problématique des infrastructures à réaliser dans le cadre du présent projet d'élargissement et de modernisation de la section urbaine de la RN4, la Commission recommande fortement au gouvernement :

- de veiller sur la qualité des ouvrages à réaliser ainsi que leur maintenance ;
- d'utiliser les énergies renouvelables afin d'assurer une électrification autonome des voiries pour plus de sécurité des usagers, notamment des étudiants (es) de l'Université Thomas SANKARA.

Ouagadougou, le 29 août 2024

La Présidente : Marie Angèle TIENDREBEOGO,
Le rapporteur : Wendpouiré Patrice Laurent GUIGUIMDE.

Je vous remercie.

Le Président

Merci monsieur le rapporteur.

A présent, chers collègues le débat général unique est ouvert. Les députés qui souhaitent intervenir dans le débat sont priés de se faire inscrire sur la liste.

Je vous invite chers collègues à indiquer le numéro du dossier sur lequel porte votre intervention.

Je rappelle qu'aux termes des dispositions de l'article 61, alinéa 4 de notre règlement je cite : *« Les députés membres de la commission saisie au fond défendent leur rapport devant la plénière. Ils s'abstiennent de poser des questions au cours des débats. »* Cette disposition s'applique donc aux députés membres de la Commission des finances et du budget qui est affectataire des dossiers n°102 et n°103 pour le fond.

Chers collègues, la liste est ouverte.

(Inscription des députés sur la liste d'intervention)

Le collègue SOMA Abdoulaye a la parole.

M. Abdoulaye SOMA (GC/PP)

Merci beaucoup monsieur le Président.

Monsieur le Président, avec votre autorisation, je voudrais adresser des remerciements et félicitations d'abord au gouvernement avant de lui poser deux questions.

Sur les remerciements et félicitations, ils se rapportent d'abord à votre annonce concernant le retrait du projet de loi constitutionnelle. Je voudrais féliciter le gouvernement d'y avoir procédé et j'espère que ce retrait et le temps que ce projet de loi constitutionnelle prendra avant de revenir à l'Assemblée s'il y a lieu, permettra de plus amples réflexions et de concertations pour trouver des meilleures solutions aux objectifs que notre Etat doit atteindre.

Les remerciements et félicitations concernent également les deux projets de loi soumis. Le premier concernant la route Bobo-Banfora-Frontière de la Côte d'Ivoire qui, manifestement avait besoin d'une intervention du gouvernement. J'en parle en connaissance de cause pratiquant cette route de façon permanente si vous voulez, vraiment c'est un soulagement pour les usagers de cette route qui commençait à devenir impraticable.

De la même manière également, le projet de loi faisant l'objet du dossier 103, en tant que professeur d'université, l'objectif de fluidifier l'accès à l'université Thomas SANKARA nous facilitera la préparation de nos enseignements. Parce que quand on doit aller enseigner à l'université Thomas SANKARA, on doit préparer le circuit qu'il faut emprunter pour y arriver avant de préparer le cours. Donc, le gouvernement contribuera à la qualité des enseignements et de la vie universitaire pour la communauté de l'Université Thomas SANKARA.

Par rapport aux questions, j'en ai deux : la première concerne le projet de loi avec le prêt pour la BID pour le financement de la route Bobo-Banfora-Frontière Côte d'Ivoire. A la question n°13, on a demandé au gouvernement, à quand remonte la réhabilitation de cette route ? La réponse ne me paraît pas claire. Le gouvernement semble avoir dit qu'il n'y a jamais eu de réhabilitation, qu'il y a plutôt eu des renouvellements de couches. C'est une route que je pratique depuis longtemps, j'ai vu des interventions de plusieurs entreprises, depuis les années 80 (KANAZOE, COLAS et récemment le MCA). Donc, je ne sais pas quelle est la différence entre réhabilitation et renouvellement de couche ?

Cela pour espérer que cette réhabilitation, qui n'a jamais été faite, sera une situation mieux que ce qu'on a connu en termes de qualité d'exécution. Comme le gouvernement l'a dit, il n'y a qu'en 2017, qu'on a eu des interventions mais après quelques années seulement, il faut encore refaire des choses à coût de milliards, je ne sais pas quelle sera la différence. Je suis très intéressé de savoir.

Par ailleurs, j'ai une question générale sur les deux dossiers. Avec nos excellents rapports avec la Russie, quand je regarde les taux d'intérêts de nos prêts, puis les conditions, je me demande si vraiment ces prêts sont les meilleurs de la place financière internationale qu'on puisse avoir. Et je voulais poser la question au gouvernement de savoir : est-ce qu'on ne peut pas prospecter la possibilité de faire des prêts avec des banques d'Etat Russe compte tenu de nos excellents rapports avec la Russie ? Peut-être qu'avec ces rapports, on peut espérer avoir des taux d'intérêt et les délais de payement plus favorables.

Merci beaucoup monsieur le Président.

<u>Le Président</u>

Merci cher collègue.
L'honorable Diédon Alain HIEN a la parole.

<u>M. Diédon Alain HIEN</u> (GC/OSC)

Merci monsieur le Président.
Nos remerciements vont au gouvernement pour avoir initié les deux projets de loi, objets des dossiers n°102 et n°103. Mon intervention portera sur les deux dossiers qui concernent les deux tronçons.

Il y a le tronçon Bobo-Banfora-Frontière Côte d'Ivoire et celui de Bobo-Orodara-Frontière Koloko, dont l'honorable SOMA vient de parler. Donc il est très satisfait. C'est bien cela, professeur SOMA ? Mais vous serez davantage satisfait quand ce sera réalisé. Je souhaiterais que vous patientiez encore et c'est en cela que réside l'intérêt de ma question. Parce que si le gouvernement note, beaucoup de ratifications passent ici. Si vous voyez les commissions générales, chaque fois on termine en attirant l'attention du gouvernement sur la qualité des ouvrages.

Donc, notre question est très importante suite à votre réponse à la question n°12. Elle très insatisfaisante à mon avis et mieux, elle nous effraie.

Je ne vois pas le chemin qu'elle emprunte pour aller à l'efficacité et à l'efficience. Parce que vous avez appelé la déconcentration du suivi et du contrôle qui est une innovation, c'est bien. Mais quand on regarde actuellement, il y a quand même pas mal de projets en cours dans le cadre de la déconcentration pour lesquels quand on regarde leur état de mise en œuvre, il y a quand même beaucoup de projets qui sont en souffrance dont nous doutons de leur issue et de leur qualité.

Excellence, c'est vraiment que le gouvernement nous rassure avec une autre réponse pour nous garantir que ces prêts dont nous allons faciliter la mise en œuvre puissent nous donner de bonnes routes. Parce que, n'oublions pas, on a encore l'image du tronçon Sakoinsé-Koudougou. C'est ça, c'est toujours très frais dans notre tête. On a réalisé, ce n'était pas de qualité, le gouvernement a été très énergique et nous avons salué la qualité de votre réponse pour la reprise. Mais un pays pauvre comme le nôtre, on finit un travail, on reprend ; mais ça fait des pertes de ressources, et des désagréments et pour les riverains et pour les populations. Où est l'efficacité et où est l'efficience ? Je crois qu'il faut être proactif et préventif. L'intérêt pour l'ALT, c'est d'être très actif.

Je voulais savoir Excellence, si vous permettez, est-ce que le gouvernement a, aujourd'hui, le point de l'état et de la qualité de l'ensemble de nos routes goudronnées ?

Et je vais terminer, Excellence, pour dire qu'il y a beaucoup de localités dans notre pays où nous cherchons ne serait-ce qu'un tracé, mieux s'il y a la terre rouge dessus damée, c'est encore meilleure. S'il y a le goudron, Excellence, c'est « le last ». Vous voyez donc dans ces conditions, chaque fois quand on a quelque chose à faire, il faut le prendre à bras le corps. Parce que cela participera à faciliter notre mobilité et le déplacement de nos productions pour les rapprocher et améliorer l'économie. In-fine, cela aidera à la lutte contre l'insécurité.

Je vais terminer en disant que notre paix et notre développement inclusif et durable passeront par-là, je pense aussi, Excellence.

Merci pour la parole donnée.

Le Président

Merci cher collègue.
L'honorable Aly Badra OUEDRAOGO.

M. Aly Badra OUEDRAOGO (GC/PP)

Merci Excellence Monsieur le Président.

Je voudrais donc à cette étape faire mienne l'assertion de Blaise Pascal, pour dire avec lui que la route du développement passe forcément par le développement de la route. Ceci pour mettre en exergue le lien ombilical qu'il y a entre développement et route. Félicitations au gouvernement pour ces différents chantiers.

Dans les réponses aux questions si je ne m'abuse, il a été donc fait mention du secrétariat permanent en charge des questions de transport qui sera logé au niveau du ministère des infrastructures. Ma question, c'est de savoir : pourquoi cet ancrage institutionnel ? Parce quand on sait très bien que le transport aussi relève d'un domaine de compétence assez particulière qui est donc du domaine d'un autre ministère. Pourquoi le secrétariat se trouve donc au niveau du ministère des infrastructures pendant que son domaine de compétence relève donc du ministère des transports.

De toute façon ces différentes remarques font ressortir la nécessité de toujours continuer les réaménagements techniques afin d'avoir une armature en termes d'architecture beaucoup plus costaud au niveau du gouvernement. Ce qui nous a amené à assister les jours passés effectivement au réaménagement technique pour pouvoir prendre en charge certaines questions.

Parce qu'il y a des préoccupations qui sont transversales et qui interpellent et font intervenir plusieurs ministères. C'est ce qui nous a valu au niveau de l'ALT à examiner donc la loi, à voter cette loi portant création, organisation et fonctionnement du bureau national des grands projets. La question, c'est de savoir : pourquoi ces différents projets ne tombent pas dans le domaine de compétence ou bien dans les attributions du bureau national des grands projets ?

Deuxième élément, c'est pour emboucher la même trompette que professeur SOMA Abdoulaye, il s'agit d'une manière globale, ce n'est pas uniquement pour ces projets de ratification mais d'une manière globale, il s'agit donc des délais de maturité et de remboursement des prêts que nous contractons et surtout leur taux d'intérêt. J'estime quand même que plus nous avançons, on doit pouvoir tirer des leçons, pour peut-être regarder sur le marché financier mondial, est-ce qu'il n'y aurait pas des fonds que nous pourrions contracter avec moins de contraintes.

Puisque nous endettons les générations à venir sur 20, 30, 40 ans pendant que l'entretien de nos routes pose toujours problèmes. Est-ce qu'il ne serait pas bon de plus en plus, d'aller vers des financements qui permettraient effectivement de jouer sur ces leviers ? Ne pas endetter les générations futures et mêmes les générations présentes, les endetter à des taux d'intérêt quand même assez moindres. Si on sait qu'aujourd'hui, le positionnement diplomatique de notre pays nous oriente vers des pays qui peuvent nous offrir beaucoup plus de plus-value et d'avantages comparatifs en la matière.

Le professeur a parlé de la Russie mais moi je vais plus loin pour parler également de la Chine, qui dispose véritablement d'une longueur d'avance sur nous par rapport à ces questions. Pourquoi résolument on ne se retournerait pas vers ces destinations afin de rechercher des solutions beaucoup plus adaptées à notre contexte que de continuer à nous endetter de cette manière.

Pour sortir, monsieur le Président, c'est ma troisième préoccupation, je crois et je propose que dans le cadre effectivement des entretiens de nos routes, que l'on puisse évoluer vers une vision participative et une dynamique de co-construction dans l'approche de l'entretien de nos routes. Pourquoi je le dis ? Nous avons vu avec les intempéries que nous avons connues dernièrement que certaines routes ont été complètement coupées. S'il y avait par exemple des brigades au niveau de chaque région pour l'entretien des routes, on aurait pu gagner au lieu d'attendre une ou deux semaines pour que la logistique se déporte, pour pouvoir rendre les routes accessibles et puis praticables, s'il y avait de la logistique au niveau donc des régions à travers des brigades, je pense que ces brigades pourraient intervenir à temps pour fluidifier le trafic.

Donc aussi impliquer les populations qui sont riveraines des voies parce que le bitume coûte cher. Si de plus en plus on va dans la co-construction du développement, impliquer les populations, ne serait-ce que les agrégats, je crois que nos populations comprennent dans la vision où nous sommes, et elles seront prêtes à accompagner le gouvernement, pour apporter ce qu'elles peuvent apporter. Et maintenant, le bitume si on ne peut pas le faire ici, peut-être que là on ira vers d'autres partenaires mais cela va nous revenir moins cher. On veut des bonnes routes, celles qui sont durables mais elles nous coûtent chères et leur entretien laisse toujours à désirer.

Monsieur le Président, c'est l'essentiel de mon intervention et je vous remercie.

Le Président

Merci cher collègue.
L'honorable KOMBASSERE Jean Marie.

M. Jean Marie KOMBASSERE (GC/FDS)

Merci Excellence Monsieur le Président pour la parole.
Après les félicitations au gouvernement et à la Commission qui a travaillé sur le dossier, j'ai trois petites préoccupations.

La première porte sur le dossier n°102. Au niveau de la question n°05, dans sa réponse, il est question d'éventualités financières. A quoi renvoie ces termes ?
Mes deux autres préoccupations peuvent concerner les deux dossiers. Je voudrais savoir si ce sont toujours les bordures qui seront utilisées pour séparer les chaussées et pistes cyclables ? Si oui, est-ce que nous ne pouvons pas utiliser les lignes continues quand on sait les risques que comportent ces bordures ?

De même, est-ce qu'il n'est pas possible de remplacer les terre-pleins par des voies réservées aux urgences ? Aujourd'hui dans nos villes, on voit la difficulté des véhicules d'intervention, les ambulances et les véhicules de sécurité qui ont du mal à se frayer des passages, à une certaine heure de la journée. Est-ce qu'il n'est pas mieux aujourd'hui de laisser tomber les terre-pleins et les remplacer par les chaussées réservées aux urgences ?

Je vous remercie.

Le Président

Merci bien cher collègue.
L'honorable Daniel ZOUNGRANA.

M. Daniel ZOUNGRANA (GC/FDS)

Merci Excellence pour la parole.
J'avais juste deux petites questions en lien avec le dossier n°103. A la suite de mon voisin, je voudrais demander au gouvernement, entre le terre-plein central et l'utilisation des blocs bétons préfabriqués qui séparent la voie en deux chaussées, lequel qui est le plus indiqué en termes de sécurité des usagers ?

Et la deuxième question, c'est la réponse à la question n°012. Je voudrais savoir si le délestage dont il est fait cas en cas de surcharge est réellement appliqué ? Parce qu'on constate que les transporteurs ont pratiquement changé leur camion qui sont devenus, je dirais même des trains. C'est plein, c'est surchargé, on les rencontre régulièrement, est-ce que réellement le délestage est appliqué ? Parce que je pense que l'ONASER se contente plus d'appliquer l'amende en lieu et place même de faire cesser l'infraction.

Je vous remercie.

Le Président

Merci cher collègue.
L'honorable Yiompouen Aimé SOME.

M. Yiompouen Aimé SOME (GC/PDCE)

Merci Excellence pour la parole.
Je veux joindre ma voix à celle de mes prédécesseurs pour traduire les encouragements au gouvernement pour les efforts sans cesse fournis, pour faciliter le désenclavement de notre pays par le bitumage.

Mais force est de reconnaitre qu'à chaque fois qu'il s'agit de routes, c'est toujours le même problème : la qualité. Presque tous ceux qui interviennent, même presque toutes les commissions, c'est toujours le même problème. Je me suis toujours posé la question de savoir si c'est le problème qui n'est pas identifié ou bien ce sont les solutions qui sont difficiles ? Faut-il des états généraux pour arriver à quelque chose de consensuel ? Parce que tout le monde se plaint. Le gouvernement veut la qualité, la population veut la qualité, les entrepreneurs prétendent vouloir la qualité mais au finish, peut-être que nous sommes un peu pessimistes je ne sais pas, peut-être qu'on ne connait pas et on se dit que ça devrait durer plus que ça, ou bien il y a un problème. Je pense qu'il faut vraiment arriver à trouver des solutions durables pour la qualité.

Et aujourd'hui, je pense qu'il y a des technologies innovantes d'ingénierie avancée. J'ai lu cela quelque part où on propose pratiquement des analyses, à la limite, basées même sur les agrégats. Des analyses vraiment poussées pour savoir : quel type d'agrégats il faut utiliser par rapport à l'endroit où nous sommes. Parce qu'on ne peut pas tout le temps invoquer je dirais les intempéries liées à la saison pluvieuse.

Je pense que nous sommes dans un pays, où nous ne sommes pas les plus nantis en matière de pluie ; dans d'autres cieux, il y a beaucoup de pluie mais leurs routes résistent. Maintenant chez nous, qu'est-ce qui se passe ?

Est-ce que le gouvernement a exploré cette voie d'ingénierie avancée de technologie pour voir comment nos entreprises peuvent mettre cela en œuvre afin que nous ayons des routes durables ?

Ma deuxième préoccupation a déjà été soulevée mais je vais insister. Il y a beaucoup de traumatismes crâniens, il y a beaucoup de gens qui perdent leur vie avec les motos à cause de cette séparation avec les bordures. Il tombe et c'est sa tête qui cogne les bordures ou il cogne même les bordures et c'est dramatique. Il faut peut-être revoir surtout pour ce qui va concerner la voie qui va jusqu'à l'Université car vous le savez, les étudiants ne sont pas faciles.

Dès que ça va commencer, cela va entraîner … on a assez de problèmes et je pense qu'il faut éviter d'avoir d'autres remous au niveau social. Si cette route peut être épargnée par ces bordures qui à mon avis créent plus de problèmes, de toutes les façons, qu'on sépare les voies ou pas, on se retrouve tous sur les mêmes voies à Ouagadougou. Les motos se retrouvent sur la voie des véhicules, cela cause des problèmes. Mais, il faudrait y penser pour les étudiants pour que ces bordures ne nous créent pas plus de morts, et que les étudiants puissent aller prendre les connaissances en toute sécurité.

Merci.

Le Président

Merci cher collègue.
L'honorable Marie Angèle TIENDREBEOGO.

Mme Marie Angèle TIENDREBEOGO/KALENZAGA (GC/PDCE)

Merci bien Excellence.
Mon intervention portera sur les deux dossiers.
Avant cela, je vais féliciter le gouvernement pour ces deux projets et également la COMFIB pour le travail abattu.

Pour ce qui concerne le dossier n°102, à la question n°04, il est fait cas de compensation des personnes affectées par le projet. J'aimerais savoir : quel est le nombre de personnes qui sont affectées par ledit projet et le montant de la compensation. Est-ce que parmi les personnes qui recevront la compensation, il y a des femmes parmi elles et quel est leur nombre ?

Pour la question n°05, toujours pour le dossier n°102, il est prévu 180 millions pour des actions de sensibilisation. Il est fait cas d'IST, de VIH, de lutte contre les VBG etc., j'aimerais savoir : quelle est la nature des activités à mener. Si c'est simplement une sensibilisation, en quoi cela consistera ?

Pour finir avec le dossier n°103, j'aimerais interpeller la COMFIB à la page n°02 et parlant de la CGSASH, ils ont écrit « Commission du genre, de la santé des affaires sociales et humanitaires ». Donc, j'aimerais apporter un amendement. Au lieu de « affaires sociales » c'est « action sociale et humanitaire ».

Pour ce qui concerne le commissaire de la CGSASH qui a travaillé à la COMFIB, si vous pouvez corriger le nom parce que vous avez écrit « W. P. Laurent GUIGUIMDE » c'est Wendpouiré Patrice Laurent GUIGUIMDE ». Si on peut écrire le nom en entier s'il vous plaît.

Monsieur le Président, je vous remercie.

Le Président

Merci madame.
Le collègue Moussa SANGARE a la parole.

M. Moussa SANGARE (GC/FDS)

Merci Excellence.
J'aimerais à mon tour féliciter le gouvernement et la COMFIB pour le travail abattu. Mon intervention, c'est au niveau du dossier n°102.

Ma première question, c'est de savoir : qu'est-ce qui explique que la Composante E à savoir « Audit financier » et la Composante F « Financement rétroactif » ont le même montant à savoir 0,16 millions d'euros ?

La deuxième question, c'est de savoir si le gouvernement peut nous rassurer qu'avec 0,16 millions d'euros, un audit financier rigoureux pourra être réalisé avec un projet aussi important que celui-là.

Je vous remercie.

Le Président

Merci cher collègue.
L'honorable Sié François d'Assise COULIBALY.

M. Sié François d'Assise COULIBALY (GC/PDCE)

Merci Excellence Monsieur le Président.

Merci au gouvernement.

J'ai juste quelques observations et une question.

La première observation, c'est à l'endroit de mon cher ami HIEN Diédon Alain. Un pays pauvre comme le nôtre, je pense que le discours d'aujourd'hui, c'est de ne plus employer ces termes. Ce n'est plus un pays pauvre comme le nôtre, c'est un pays qui se bat comme le nôtre. C'est important.

Deuxièmement, à l'endroit de la COMFIB, au niveau du dossier n°103, la question n°11, je trouve que sa formulation n'est pas assez correcte. On dit que « dans la réalisation de certains ouvrages, le terre-plein et le rond-point prennent toute la place, réduisant ainsi la superficie de la route ». A mon sens, c'est plutôt la largeur de la chaussée. Parce que si on considère que la superficie c'est le pourtour, ce n'est pas la superficie de la route, mais plutôt la largeur de la chaussée.

Ensuite, pour la question n°15, c'est à l'endroit du gouvernement, toujours dans le dossier n°103, les mesures prises pour empêcher l'occupation anarchique. Je n'ai pas compris la réponse parce que le communiqué conjoint qui a été fait jusque-là n'a pas produit véritablement de résultats. Je ne sais pas c'est quoi exactement vous voulez dire à l'intérieur.

Ensuite, la question n°18, la limitation de la vitesse ; c'est un problème sérieux effectivement, les radars sont très importants. Maintenant on se doit de se sensibiliser mais finalement quand je regarde, je me dis qu'à un moment donné, c'est comme si on était obligé. Parce que même ceux qui vont souvent s'arrêter pour voir si les gens vont très vite ou pas, je me demande s'ils vont effectivement à la vitesse régulière.

Vous voulez relier Ouagadougou à Bobo-Dioulasso, vous avez pratiquement pour rouler malgré les vitesses que les gens font, au moins 06 heures de route. Si vous voulez être réglos, 90 km/h maxi respectant les agglomérations que l'on traverse, les ralentisseurs etc. ? vous avez à faire 7 à 8 heures de route. Pour un pays qui se bat, il y a problème.

C'est pourquoi, les gens dès qu'il y a un espace où ils peuvent avancer, ils tirent et en tirant ils vont rapidement au-delà de la vitesse règlementaire. Donc cela nous interpelle parce que la circulation devient de plus en plus dense alors que nos routes sont toujours étroites. Donc, si on peut travailler véritablement à avoir des autoroutes ou faire en sorte qu'on ait plus de routes, plus de fluidité, ça sera plus intéressant. Donc beaucoup de courage au gouvernement dans ce sens.

Je termine par une question. Quel est le mécanisme d'implication des populations à la base dans l'ensemble des différents travaux en cours ? Je pense que si nous réussissons ça également, ce serait un aspect très important. Impliquer les populations à la base dans les travaux.

Merci.

Le Président

Merci Cher collègue.
L'honorable Ini Inkouraba DAMIEN/YOUL.

Mme Ini Inkouraba DAMIEN/YOUL (GC/FVR)

Merci Excellence Monsieur le Président.

J'allais dire sans objet. Parce qu'en plus de ce que vient de dire monsieur Sié François d'Assise, mes préoccupations et mes commentaires ont été également pris en compte par monsieur Aly Badra OUEDRAOGO et une partie par l'honorable Diédon. Ce sont des commentaires et en même temps un témoignage.

Je voudrais ici féliciter et encourager vraiment le gouvernement qui, malgré la situation sécuritaire dans laquelle nous sommes se bat toujours pour la réhabilitation et le bitumage des routes ; en somme, tout ce qui concerne les infrastructures routières et autres projets de développement. Mon témoignage, hier, je suis venue par la route. Ce que monsieur Sié François d'Assise vient de dire concernant les deux projets de loi pour la

réhabilitation des tronçons Bobo-Banfora-Frontière de la Côte d'Ivoire et Bobo-Orodara, c'est bien.

On est en train de faire aussi pour Pa-Dano-Diébougou dans la région du Sud-Ouest. J'emprunte toujours cette voie. Dans le temps, je mettais neuf heures pour 410 km pour venir aux sessions. Aujourd'hui, je mets quand même 07 heures. Parce que je fais attention mais je suis contente, parce que pour cette réhabilitation, on parlait tantôt de qualité en tout cas, je ne sais pas sur quoi on se base, mais en venant, là où on est arrivé à réhabiliter, j'ai commencé à me sentir car j'étais à l'aise. Le véhicule même étais à l'aise. On dit que « la route passe par le développement et le développement passe par la route » mais la santé aussi. Quand j'arrive, je dis « oh ! pitié mon dos ». Si vous êtes jeune, vous ne le sentez pas maintenant mais après ! Quand vous rentrez dans les trous, il y a des nids de poules où, si vous mettez quelqu'un dedans, on ne va même pas le voir. *(Rires)*

C'est vraiment pour encourager le gouvernement, parce que je suis une citoyenne à part entière, je ne suis pas n'importe qui. *(Rires de la salle)* Parce que c'est l'argent des contribuables. Concernant la contribution des populations à la base, la seule préoccupation que je pose au gouvernement, c'est que je ne vois pas l'implication de la population à la base.

Excellence Monsieur le Président, si vous vous rappelez, il y a deux ou trois ans, j'avais parlé de cela ici. Il faut impliquer la population à la base dans les travaux de construction des routes. Dans les autres régions, vous voyez des volontaires qui sont là pour boucher les nids de poules. Alors, et si on les impliquait à la base pour l'entretien ? On peut les former, c'est un commentaire qu'il faut mettre en réflexion. Même hier sous la pluie les gens étaient sur la route Pa-Diébougou en train de travailler.

C'est pour dire quoi ? Si on impliquait les populations à la base, elles vont voir comment on est en train de faire parce que toutes les machines, c'est de l'argent et ce sont des prêts qu'on va rembourser. Et même la qualité des agrégats, quelqu'un en a parlé ; les latérites que nos grands-parents utilisaient pour damer les maisons, peut-être qu'on peut utiliser ça au niveau des routes.

Vraiment c'est un témoignage.

De toute façon la route était coupée entre Hèrèdougou et ici, j'ai dit que je ne peux pas venir, monsieur le Président. Parce que je ne vais pas passer par Dédougou-Koudougou pour venir ici.

C'est long et je ne supporte pas. Même à côté de moi là-bas, il faut que je passe par Léo, mais il y a un tronçon, ça ne va pas. Passer encore par Kolenga sortir ici à Fara, la route je l'ai empruntée, j'ai mis 10 heures de temps et je suis rentrée chez moi à 02 heures du matin. Je dis vraiment je suis désolée, mais je ne pourrais pas venir.

Donc c'est pour dire que le gouvernement se bat, nous aussi on encourage, on prie Dieu, on se bat, oui, tout le monde doit se battre et encourager le gouvernement à poursuivre les réhabilitations, qu'on lui donne les moyens. Mais ce n'est pas fini. Il faut voir les péages, parce que les gens sont contents mais quand on va dire d'augmenter un peu, ils vont dire, « Ah ! » alors que quand on est sur la voie bitumée, on est bien content et vous n'aurez plus à payer de pièces détachées pour le véhicule ou pour arranger quoi que ce soit.

C'était un témoignage, mais hier, l'eau était quand même à un demi-mètre, *(Rires)* entre Hèrèdougou et ... J'ai eu peur, la force de l'eau je l'ai vu, j'étais assise dans la voiture et j'avais peur. Donc vraiment que Dieu bénisse le Burkina Faso et qu'il donne beaucoup de force aux membres du gouvernement, à tous les Burkinabè et qu'il nous éclaire surtout et qu'on regarde dans la même direction pour notre propre développement. Pas seulement le développement de la route, même la santé ; et pour cela, le gouvernement est en train de faire beaucoup de choses.

Merci monsieur le Président.

Le Président

Merci. L'honorable Kanibè TUINA.

M. Kanibè TUINA (GC/PDCE)

Merci Excellence pour la parole.

Je félicite le gouvernement et la COMFIB. Je vais quand même me réjouir malgré la prudence qu'on nous recommande en attendant l'effectivité de la réalisation de ces différents projets.

Mon intervention concernera les deux projets.

Je commence par le dossier n°102. La réponse du gouvernement à la question n°03 me semble critique à moins que je ne sache de quoi il s'agit. Vous dites que « les études d'impact sociales et environnementales dans la

Composante C seront réalisées au cours de la mise en œuvre du projet notamment, le contrôle du taux de pollution dû au trafic routier ». Je ne comprends pas qu'une étude se mène au cours de l'exécution. Pour moi, ce sont des investigations d'une étape initiale à une autre pour y apporter une modification. Donc, je voudrais demander au gouvernement si tel est le cas, est-ce que c'est adéquat ? Et à quoi servira une étude pendant la mise en œuvre ?

Ma deuxième préoccupation, c'est la réponse à la question n°05 avec le tableau explicatif concernant le pont de la Léraba, revue et supervision de la conception des travaux de construction du pont de la Léraba. Si vous remontez au lot 3 de la même nature, vous verrez que la rubrique concerne et la conception, la supervision et les travaux. Alors qu'ici, on a l'impression que la ligne ne concerne que la revue et la conception et non la supervision des travaux. Avec ces quatre-vingt millions deux cent quarante-cinq mille six cent cinq, est-ce que pouvez-vous nous en dire un peu plus clair ?

Il y a également dans ce tableau la ligne libération des emprises à environ 500 millions. Pouvez-vous nous donner des détails de cette ligne ? Parce qu'on dit dans les règles qu'une route normalement si des gens venaient à s'installer de part et d'autre, il y a une prudence, une observation impérative de 30 mètres de part et d'autre. Alors, je ne sais pas, est-ce que si cette distance n'est pas respectée par les éventuels occupants, est-ce qu'ils ont droit à un dédommagement ?

Je viens à la réponse à la question n°09 en ce qui concerne l'IAR (Indice d'accessibilité rurale) qui indique une situation pitoyable de la région de la Boucle du Mouhoun. Je ne revendique pas, c'est une région à fort potentiel stratégique pour le Burkina Faso dans l'atteinte d'un certain nombre majeur des objectifs. Donc, j'aurais souhaité que cet indice soit revu à travers la politique. Vous l'aurez constaté pour la nationale n°1 dont on a parlé et où il y a des solutions palliatives, en utilisant et en aménageant d'autres voies de contour. Je sais que le ministre certainement me comprend mais à partir de Ouahabou pour aller rejoindre la route Dédougou-Bobo était une alternative potentielle qui pourrait fortement aider à assouvir un tant soit peu, les souffrances des populations.

Je passe au dossier n°103, la réponse à la question n°11 ne me semble pas satisfaisante encore moins rassurante au regard de la conception et exécution de certains projets similaires. La même voie qui mène à l'Université Thomas SANKARA et le carrefour avant le péage, vous pouvez le constater certains l'ont souligné, les porteurs quand ils arrivent pour

prendre le virage pour remonter, c'est quasiment difficile. Et vous pouvez constater que les rebords sont peints par la dégradation des pneus. Alors qu'on constate de grands espaces à l'intérieur et de part et d'autre. Donc, je ne sais pas trop, mais le gouvernement gagnerait à revoir un peu cette façon de faire. Parce que l'espace qui est à l'intérieur, servira à quoi ? Et les espaces laissés de part et d'autre, finalement deviennent des espaces où les gens viennent faire du commerce.

Je termine avec un commentaire et une suggestion sur l'ensemble des deux dossiers. Cela concerne les chiffres de géométrie variables que le gouvernement nous explique difficilement et que les députés ont du mal à comprendre. Les nouvelles technologies architecturales aujourd'hui leur donne la possibilité de nous présenter des morceaux de projets en 3D. Et l'avantage, c'est que cela nous permet de voir à quoi ressemblerait ces projets.

Je termine en disant que lorsque Kadafi a initié le projet de l'hôtel Lybia, la première fois qu'il mettait les pieds ici, il avait les plans en main mais il a cherché l'édifice en vain. On a fini par lui dire « mais monsieur le Président, monsieur le Guide, voilà le bâtiment ». Parce que le bâtiment ne ressemblait pas du tout au projet initial.

Merci monsieur le Président.

Le Président

Merci cher collègue.

Nous sommes au terme des interventions, je passe la parole à la Commission des finances et du budget pour répondre éventuellement aux questions posées par les députés.

Monsieur le Président, vous avez la parole.

M. Moussa NOMBO
Président de la COMFIB

Merci bien Excellence.

Pour ce qui concerne la commission, des observations de forme ont été faites que nous allons prendre en charge. C'est tout.

Merci bien Excellence.

Le Président

Je remercie le Président, la Commission des finances et du budget et je profit remercier l'ensemble des membres de la COMFIB pour le travail abattu. Je saisie également l'occasion pour féliciter et remercier les membres des trois autres commissions saisies pour avis.

A présent, je me tourne vers le gouvernement. Monsieur le Ministre, vous avez la parole pour répondre aux questions des députés.

M. Mikailou SIDIBE
Ministre de l'Urbanisme,
des Affaires foncières et de l'Habitat

Excellence Monsieur le Président, je souhaiterais que nous nous accorder un petit temps pour qu'on puisse mettre en cohérence les éléments de réponse à toutes ces questions pertinentes qui ont été posées.

Merci beaucoup Excellence.

Le Président

Il est actuellement 10 heures 57 minutes, on reprend alors à 11 heures 20 minutes. Si vous voulez, on peut aller à 11 heures 30 minutes pour être sûr que vous pourrez rassembler tout. On reprendra à 11 heures 30 minutes.

La séance est suspendue.

-Il est 10 heures 57 minutes-

(La séance suspendue à 10 heures 57 minutes
est reprise à 11 heures 46 minutes)

-Il est 11 heures 46 minutes-

Le Président

La séance est reprise. ***(Coup du maillet)***

Monsieur le Ministre, vous avez la parole pour répondre aux questions des députés.

M. Mikaïlou SIDIBE
Ministre de l'Urbanisme,
des Affaires foncières et de l'Habitat

Excellence Monsieur le Président de l'Assemblée législative de transition ;

Honorables députés ;

Fonctionnaires parlementaires ;

Chers collaborateurs ;

C'est un plaisir et un honneur d'être là et représenter mon collègue en charge des Infrastructures, pour prendre en charge les préoccupations additionnelles qui ont été soulevées par rapport à ces 2 projets de loi portant ratification de convention de financement.

Nous avons noté un certain nombre de questions, mais aussi de commentaires et surtout des félicitations et d'encouragements.

J'ai pris les questions dans l'ordre.

La première question venant de l'honorable SOMA qui demandait c'est quoi la réhabilitation alors qu'il avait vu fréquemment des travaux qui étaient en cours au niveau de ce tronçon.

En fait ce qu'il faut dire, c'est qu'au niveau des opérations en matière routière, en dehors de la construction et du bitumage proprement dits, vous avez des opérations d'entretiens périodiques et entretiens courants pour que l'ouvrage construit puisse atteindre sa durée de vie. Parce que lorsqu'on conçoit, on projette sur une période donnée pour que la route puisse tenir pendant ce temps. Et pour qu'elle puisse tenir, il faut que des opérations d'entretien puissent suivre. Donc, vous avez des entretiens courants qui sont annuels souvent et des entretiens périodiques qui consistent juste à réparer ponctuellement des parties de la route.

Donc, ne soyez pas étonnés de voir régulièrement des gens là-bas, alors qu'on vient de dire maintenant qu'on fait de la réhabilitation. Ici ce qui est prévu, c'est carrément la reprise du corps de chaussée. La structure de la chaussée, c'est-à-dire que lorsque vous dimensionnez la chaussée, vous avez un certain nombre de couches. Les opérations que vous avez vues sur le terrain, c'était vraiment le resurfaçage, c'était vraiment essentiellement le revêtement. Peut-être certaines zones où on a touché un peu le corps de

chaussée, mais ce n'est pas sur tout le linéaire. Or actuellement, depuis la couche de fondation, même la couche de base sera reprise et ensuite, on aura un nouveau revêtement sur la chaussée. Donc, c'est pour cela que vous avez l'impression qu'on est intervenu pendant longtemps et on revient encore avec cette opération. Cela veut dire que le corps de chaussée est vraiment fatigué et il faut carrément une reprise de la structure de la chaussée.

Il y a une deuxième question dans laquelle il demandait qu'avec les taux élevés qui sont prévus dans ces financements, pourquoi ne pas prospecter des partenaires notamment nos nouveaux partenaires ? A ce niveau, on peut vous rassurer que toutes les portes sont ouvertes maintenant à nous. On n'est pas seulement cantonné à ceux qu'on appelle les partenaires traditionnels et d'ailleurs ma présence ici se justifie parce que le ministre en charge des Infrastructures est actuellement en Chine pour justement la prospection à ce niveau. Et également au niveau de la Russie, des offres sont sur la table au niveau de la Direction générale de la Coopération pour être analysées et examinées.

Donc, on peut vous rassurer qu'on regarde en fonction vraiment des taux qui arrangent le pays et on s'engage dans ce sens. Mais, il faut noter qu'avec nos partenaires traditionnels, de façon générale, au regard de la situation, les notations du pays se sont un peu dégradées au niveau des agences de notation ; cela fait qu'avec ces partenaires, naturellement les taux sont un peu élevés, c'est un peu la justification. Je peux vous rassurer que toutes les portes sont ouvertes, on tape et on prospecte un peu partout.

Les questions concernant la qualité des infrastructures, c'est vrai et c'est normal, c'est vraiment visible quand on construit une route et tout de suite, elle ne tient pas, on ne peut pas masquer, on ne peut pas cacher. Mais, on peut vous rassurer que la dynamique a vraiment changé. Vous avez cité le cas de la RN14 Sakoinsé-Koudougou où on a ordonné la reprise, c'est vrai, il y a beaucoup de gâchis. Parce que quand on en arrive à reprendre, cela veut dire qu'il y a des pertes qui vont avec, des pertes financières, des désagréments comme vous l'avez rappelé, le temps qui se rallonge encore et la souffrance des populations.

Mais on prend bonne note et on met un point d'honneur à ce niveau. Et d'ailleurs, dans le cadre de ces projets à venir, il y a un volet de renforcement des capacités non seulement des agents du ministère, mais du laboratoire, du LNBTP. Parce que vous savez que c'est vraiment lui qui nous permet de nous assurer de la qualité des ouvrages qui sont construits.

Aujourd'hui en termes de capacité d'interventions, le LNBTP objectivement est limité. C'est pour cela que dans le cadre de ce projet, il est prévu également de renforcer ses capacités et vraiment d'avoir une tolérance zéro. Vous avez une chaine d'acteurs qui interviennent dans le suivi :

- un bureau de contrôle de la mission de contrôle à pied d'œuvre qui suivra les travaux au quotidien ;
- l'administration qui assurera la supervision des travaux et ;
- le LNBPT qui s'assure vraiment de la qualité géotechnique de tout ce qui sera fait avec toute la rigueur aussi qui est là et surtout avec la veille citoyenne.

Actuellement, vous en faites partie, et on ne peut pas tricher souvent avec la qualité des infrastructures. Tout de suite, l'opinion publique alerte et les gens sont en veille. Donc je pense que tout cela mis l'un dans l'autre, je crois qu'on peut vous rassurer que pour ces projets à venir, la qualité sera assurée.

Il y avait une question : qu'est-ce qui est fait au niveau de la déconcentration pour assurer le suivi ? En fait, le ministère des Infrastructures naturellement a opéré des réformes qui visent vraiment à responsabiliser ces structures déconcentrées à la base pour avoir un suivi de proximité. Vous voyez, c'est un peu difficile par exemple à la Direction générale centrale ici de pouvoir tout le temps être sur le terrain. Donc il responsabilise les directions provinciales, ensuite les directions régionales pour qu'on ait un suivi de proximité et c'est un gage d'assurance qualité pour les infrastructures.

Il y avait une question d'un honorable qui demandait le linéaire, la situation du réseau. Ce qu'il faut dire, vous avez un linéaire d'environ 15 000 kilomètres de route qui sont classés, ce qu'on appelle le réseau classé. Et sur cela, le ministère estime que 42% de ce réseau peut être considéré comme en bon état où on peut estimer qu'il est carrossable. Vous voyez donc qu'il en reste encore et sur ça, vous avez environ 4 000 kilomètres qui sont bitumés sur les 15 000. Vous voyez donc l'écart qui reste à bitumer. Et cela rejoint un peu les interpellations des uns et des autres. Dans les régions, chacun constate cela. Il reste encore un grand écart, un grand linéaire à bitumer et cela également interpelle à notre niveau, pour voir comment on prospecte comme vous avez dit, des partenaires avec des taux de financements qui sont acceptables pour nous permettre d'avoir un linéaire bitumé qui puisse au moins assurer une certaine fluidité du trafic à l'intérieur du pays.

La troisième question qui est celle de l'honorable OUEDRAOGO Aly Badra porte sur l'ancrage du PST et pourquoi c'est ancré au niveau du ministère des Infrastructures ? En fait, ce qu'il faut dire c'est que le PST c'est un Secrétariat permanent qui gère un secteur précis qui est celui des transports. Vous savez, les transports, c'est un peu l'exploitation de tout ce qui est moyen de transport mais le support, ce sont les infrastructures. Donc le Secrétariat permanent coordonne toute la partie mobilisation des financements pour pouvoir construire des infrastructures qui sont le support justement de la mobilité, le support des transports. C'est donc pour cela que par le passé, le ministère des transports et celui des infrastructures étaient ensemble. Donc, c'est au gré des remaniements que ces ministères ont été séparés. Et donc on a préféré un ancrage stable pour pouvoir garantir cette porte d'entrée, cette coordination avec les différents partenaires de financements pour pouvoir mobiliser les financements.

Le Bureau national des grands projets qui est au niveau de la Présidence, c'est vraiment pour chapeauter des grands projets multisectoriels qui concernent beaucoup de ministères. Et c'est une sorte de porte d'entrée au niveau du pays et c'est aussi pour le Président du Faso, d'avoir un regard sur un certain nombre de projets notamment des projets de partenariat public-privé qui engagent des financements structurants importants et qui nécessitent une coordination entre beaucoup de ministères.

Mais, il y a aussi une coordination, naturellement une relation entre ce Bureau des grands projets et les départements ministériels, et également les secrétariats permanents dont font partie le Secrétariat permanent du programme sectoriel des transports. Donc on peut vous rassurer que l'ancrage au niveau du ministère des Infrastructures en fait, ne gêne pas l'efficacité du programme sectoriel des transports.

Et d'ailleurs, c'est une des recommandations des partenaires parce que vous voyez qu'ils coordonnent par exemple ces financements entre plusieurs partenaires. Si vous voulez que le ministère puisse discuter distinctement avec beaucoup de partenaires sans avoir une structure de coordination interne, cela peut poser vraiment de sérieux problèmes de cohérence.

La question des brigades. A ce niveau, je pense que c'est vraiment dans l'ère du temps. Comme vous avez constaté, actuellement au niveau du gouvernement, on est en train de réveiller un certain nombre de structures qui dataient de l'ère de la révolution certains diraient, pour revenir un peu renforcer le travail en régie.

A un moment donné, avec toutes les réformes qui ont lieu dans les années 90, il y a eu le désengagement carrément de l'administration au profit du privé. Et donc les conséquences sont là, comme vous voyez. Même quand un ouvrage cède, il faut forcément lancer un marché, recruter un prestataire pour pouvoir venir intervenir en urgence ; l'administration n'a même pas le minimum pour pouvoir aller faire des interventions d'urgence. Donc les orientations actuelles sont claires, il faut réveiller ces brigades.

Donc au niveau du ministère des Infrastructures, les dispositions sont prises pour pouvoir implanter un certain nombre de brigades au niveau des régions avec l'accompagnement principalement du partenaire japonais la JICA, qui accompagne la mise en place de ces brigades. Et je peux vous dire que ce n'est pas seulement là-bas, un peu partout, on revient un peu en arrière. Et même au niveau du ministère en charge de l'agriculture, vous voyez on a réveillé l'office en charge des barrages l'ONBAH. Avec cette logique, que l'administration puisse avoir les capacités elle-même de pouvoir intervenir, faire des minimums d'interventions avant que le privé ne puisse venir accompagner le reste.

La question suivante est celle de l'honorable KOMBASSERE qui demandait à quoi renvoyait les éventualités financières. En fait, c'est juste les imprévus physiques et financiers qui sont prévus dans le projet.

Il proposait aussi de remplacer les bordures arasées par des marquages au sol. Pour la question des bordures, on peut rassurer que ce qui sépare la chaussée principale de la piste cyclable, ce serait des bordures arasées, c'est-à-dire à même la chaussée. C'est-à-dire qu'il n'y aura pas comme vous avez constaté actuellement, la surélevée. C'est difficile de les remplacer systématiquement par le marquage au sol. Parce que si vous faites attention entre le revêtement de la chaussée et le revêtement de la piste cyclable, il y a une dénivelée. Parce que souvent, ce ne sont pas les mêmes structures. On peut avoir un revêtement en enduit superficiel au niveau de la piste cyclable alors que c'est en béton bituminé par exemple au niveau de la chaussée.

Donc il y a une sorte de dénivelée. Si vous faites simplement un marquage avec la peinture, cela peut même créer peut-être d'autres soucis, les gens peuvent plutôt déraper. Et vous savez, l'incivisme est toujours là, quand vous aller faire cela, après, il n'y aura même pas de distinction entre la chaussée et la piste cyclable, ça va être difficile. Donc on peut vous rassurer que ce sont les bordures qui seront à même la chaussée. En termes d'insécurité routière, on peut rassurer à ce niveau.

Accessoirement, il y avait cette question, est-ce qu'il ne faut pas utiliser le terre-plein central comme voie d'urgence. Ça aussi, ça dépendra parce que quand vous voyez le terre-plein central, souvent sa largeur est de 1,5m, ça varie et peut aller jusqu'à 3 ou 4 m. Ça dépend de la disponibilité d'emprise que vous avez. Souvent, elle ne suffit pas elle-même à servir de voie de circulation. Et au contraire quand vous allez libérer ça, vous allez même créer d'autres soucis. C'est-à-dire que les gens auront même la tentation de stationner au beau milieu de la chaussée et cela peut encore même créer d'autres soucis. Donc, c'est pour cela que c'est mieux qu'on ait carrément ces bordures au niveau du terre-plein central.

Il y avait une question qui concernait les délestages, c'est vrai que pour l'instant, le dispositif n'est pas suffisamment complet au niveau des postes de pesage, pour effectivement réaliser les opérations de délestage. C'est l'ONASER qui joue vraiment la police pour pouvoir réguler un peu les charges en attendant que tout soit au complet, pour pouvoir vraiment engager ces manœuvres de délestage au niveau des surcharges.

L'implication des populations, c'est vrai que c'est revenu à plusieurs reprises. À ce niveau, il faut rassurer que pendant les études, il y a des larges concertations de toutes les populations qui sont potentiellement dans la zone d'influence directe du projet qui sont consultées, leur préoccupations prises en compte, surtout dans le volet plan de gestion environnemental et social. Et également en termes de travaux, il faut noter qu'il y a au niveau du ministère des Infrastructures, ce qu'on appelle le programme des travaux à haute intensité de main d'œuvre.

Dans le cadre de ces travaux, on mobilise beaucoup la population notamment la frange jeune et cela permet également leur implication. Il y a souvent des pistes rurales qui sont réalisées à travers ces travaux HIMO et des petits ouvrages également qui sont réalisés. Comme vous le savez, cela a beaucoup d'avantages comme vous l'avez noté ; non seulement cela permet de redistribuer souvent les ressources au niveau de la population. Mais aussi une fois que ces ouvrages sont réalisés par les populations elles-mêmes, le suivi et l'entretien sont plus faciles et puis cela réduit le chômage, etc. c'est vraiment la tendance. Et c'est vrai qu'au niveau des grands travaux, que ce n'est pas évident de pouvoir employer la population massivement, mais au niveau de ces travaux de haute intensité de main d'œuvre, la population est impliquée.

La question n°07 concerne la géométrie ; l'honorable demandait est-ce qu'on ne peut pas visualiser le projet en 3D. C'est vrai que dans le dossier qui est soumis ici, peut-être que les images ne sont pas incorporées, mais on peut vous rassurer que pendant l'étude, ce sont des éléments qui sont présentés, ce sont des modélisations. Lors des étapes, par exemple des séances de validation de ces différents projets, ce sont des éléments qui sont présentés et c'est sur ces bases que les amendements et les observations sont reversés au niveau des consultants pour les finaliser.

La question concernant l'IAR au niveau de la Boucle du Mouhoun, l'honorable TUINA l'a aussi soulevé, j'avoue que cela nous parle beaucoup puisque la Boucle du Mouhoun qu'on appelait le grenier du pays, même si avec la situation sécuritaire actuellement, c'est devenu très compliqué, il y a quand même un problème d'enclavement d'une bonne partie de cette zone.

Mais là où je peux rassurer, c'est que sa proposition d'alternative au niveau de l'inondation de l'ouvrage de Hèrèdougou, la voie de Wahabou pour rejoindre la RN10, le ministère en charge des Infrastructures a pris le devant, ils ont déjà lancé les études pour qu'une fois les études finalisées, ils recherchent les financements pour pouvoir aménager ce tronçon au cas où l'ouvrage serait submergé.

Mais ce que j'ai compris aussi, même au niveau de cet ouvrage, une étude est lancée pour pouvoir l'agrandir davantage et surtout prévoir des décharges. Parce qu'au niveau de l'ouvrage de Hèrèdougou, l'ouvrage principal n'a pas de souci. Souvent quand vous arrivez sur le pont lui-même il n'y a pas d'eau. C'est maintenant comment accéder même à l'ouvrage un kilomètre avant, un kilomètre après qui pose problème car la chaussée est submergée à ce niveau. Donc ce sont des problèmes de décharge et je pense que la question est prise en charge.

La dernière fois, on a effectué une mission avec le ministre des Infrastructures sur le terrain et même le ministre de l'Environnement était là. Comme il est en charge aussi des questions d'eau, il envisageait même la possibilité d'avoir peut-être un barrage pour pouvoir stocker cette eau. Parce que quand on regarde, c'est véritablement un gâchis ; chaque année ce sont des quantités d'eau qui passent par là-bas et après la saison des pluies, vous ne savez même pas où l'eau est parti.

On peut vous assurer qu'à ce niveau, la préoccupation est prise vraiment au sérieux et à la sortie de la saison pluvieuse, je pense que des actions vigoureuses seront prises pour qu'on ne revive pas à répétition cette question d'inondation au niveau du pont de Hèrèdougou.

Voilà, Excellence Monsieur le Président, la synthèse des préoccupations parce qu'il y en avait qui se recoupaient. On a essayé de donner des réponses également qui puissent être englobantes et qui puissent prendre en compte un certain nombre de questions réunies.

Merci beaucoup, Excellence Monsieur le Président, merci aux honorables députés et nous restons disponibles pour apporter davantage de précisions.

Le Président

Je remercie le gouvernement.

Le débat général unique est clos. J'appelle à présent en discussion les articles des projets de loi, objets des dossier n°102 et 103.

Dossier n°102

Je passe la parole à la commission.

Intitulé du projet de loi. Y'a-t-il des observations ?

Mme Séphora Anita Soumaï TRAORE
Rapporteur COMFIB pour le dossier n°102

Excellence Monsieur le Président, nous avons un amendement porté en note de bas de page.

Le Président

Merci madame le rapporteur.

Les visas. Y a-t-il des observations ?

Mme Séphora Anita Soumaï TRAORE
Rapporteur COMFIB pour le dossier n°102

Excellence Monsieur le Président, nous avons des amendements expliqués en note de bas de page.

Le Président

Merci madame le rapporteur.

Madame la Secrétaire parlementaire, veuillez me rappeler le nombre de votants.

Mme Esther BAMOUNI/KANSONO
Troisième Secrétaire parlementaire

Excellence Monsieur le Président, au cours de la séance plénière nous avons enregistré deux nouvelles arrivées. Il s'agit de l'arrivée de l'honorable ZOUNGRANA Némata Brigitte et de l'honorable KONSEIBO Félicienne Marie Pélagie. Donc le nouveau quorum enregistré se présente ainsi qu'il suit :

- **08 députés absents excusés ;**
- **01 députés absent ;**
- **06 procurations ;**
- **62 députés présents ;**
- **68 votants.**

Merci.

Le Président

Merci madame la Secrétaire parlementaire.

Article 1. La Commission a la parole pour les éventuels amendements.

Mme Séphora Anita Soumaï TRAORE
Rapporteur COMFIB pour le dossier n°102

Les amendements sont en gras et expliqués en note de bas de page.

Le Président

Merci madame. L'article 1 est mis aux voix :
Contre : 00
Abstention : 00
Pour : 68

Adopté.

Article 2. La Commission a la parole pour les éventuels amendements.

Mme Séphora Anita Soumaï TRAORE
Rapporteur COMFIB pour le dossier n°102

Pas d'amendement, Excellence.

Le Président

Merci. L'article 2 est mis aux voix :
Contre : 00
Abstention : 00
Pour : 68

Adopté.

A présent, je passe aux voix, l'ensemble du projet de loi, objet du dossier n°102.

Contre : 00
Abstention : 00
Pour : 68

L'Assemblée législative de transition a adopté. *(Coup du maillet)*

Dossier n°103.

Je passe la parole à la commission.

Intitulé du projet de loi. Y'a-t-il des observations ?

Mme Séphora Anita Soumaï TRAORE
Représentante du rapporteur COMFIB pour le dossier n°103

Pas d'amendement, Excellence Monsieur le Président.

Le Président

Merci.
Les visas. Y a-t-il des observations ?

Mme Séphora Anita Soumaï TRAORE
Représentante du rapporteur COMFIB pour le dossier n°103

Les amendements sont en gras et portés en note de bas de page.

Le Président

Merci madame. L'article 1 est mis aux voix :
Contre : 00
Abstention : 00
Pour : 68

Adopté.

Article 2. La Commission a la parole.

Mme Séphora Anita Soumaï TRAORE
Représentante du rapporteur COMFIB pour le dossier n°103

Pas d'amendement, monsieur le Président.

Le Président

Merci. Je mets l'article 2 aux voix :
Contre : 00
Abstention : 00
Pour : 68
Adopté.

A présent, je passe aux voix l'ensemble du projet de loi, objet du dossier n°103.

Contre : 00
Abstention : 00
Pour : 68

L'Assemblée législative de transition a adopté. *(Coup du maillet)*

Mesdames et messieurs les députés, l'ordre du jour de notre séance plénière de ce matin est épuisé.

La prochaine séance plénière aura lieu le jeudi 12 septembre 2024 à 09 heures. Elle sera consacrée à l'examen de deux projets de loi, conformément à l'ordre du jour de notre session permanente.

La séance est levée. ***(Coup du maillet)***

-Il est 12 heures 54 minutes-

Ainsi fait et délibéré en séance publique,
à Ouagadougou, le 02 septembre 2024.

Le Président de séance

Dr Ousmane BOUGOUMA
Président de l'Assemblée législative de transition

La Secrétaire de séance

Esther BAMOUNI/KANSONO
Troisième Secrétaire parlementaire