

MINISTRE DES
INFRASTRUCTURES,
DU DESENCLAVEMENT
ET DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DES ETUDES
ET DES STATISTIQUES
SECTORIELLES



BURKINA FASO

Unité - Progrès – Justice

Tableau de bord 2013 du Ministère des infrastructures, du désenclavement et des transports



Octobre 2015

Ministère des infrastructures
du désenclavement et des transports

BURKINA FASO
Unité - Progrès - Justice

Secrétariat général
Direction générale des études
et des statistiques sectorielles



Tableau de bord 2013 du Ministère des infrastructures, du désenclavement et des transports

Réalisé avec l'appui du Programme d'appui au renforcement de la gestion des finances publiques et des statistiques (Par-Gs) financé par l'Union européenne.



Octobre 2015

AVANT-PROPOS

Le Ministère des infrastructures, du désenclavement et des transports (MIDT) a le plaisir de mettre à la disposition des acteurs du secteur des transports son premier tableau de bord statistique.

Le tableau de bord statistique (TBS) est un document rassemblant des indicateurs de pilotage, construits, présentés et analysés de façon périodique, à l'intention des responsables, afin de guider les décisions et les actions en vue d'atteindre les objectifs de performance.

L'élaboration de ce présent tableau de bord a vu la participation des experts des différents domaines du secteur des transports. Les données statistiques ayant fait l'objet d'analyse et de commentaires sont issues principalement de l'annuaire statistique 2013.

Cette première parution, réalisée avec l'appui technique et financier du Programme d'appui au renforcement de la gestion des finances publiques et des statistiques (Par-Gs), fait ressortir l'analyse des données relatives au(x) :

- réseau des transports en termes routier, ferroviaire et aérien ;
- parc en termes matériel de transport terrestre et aérien ;
- activités de transport ;
- données économiques du secteur des transports ;
- données de sécurité routière ;
- données climatologiques.

En dépit des efforts consentis pour son élaboration et sa publication, ce tableau de bord comporterait sans doute des imperfections. Pour ce faire, vos critiques et suggestions seraient les bienvenues en vue de parfaire au mieux les éditions futures.

Le Ministre des infrastructures,
du désenclavement et des transports

Daouda TRAORE
Chevalier de l'Ordre National

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	3
SOMMAIRE	5
SIGLES ET ABRÉVIATIONS	7
Liste des tableaux	8
Liste des graphiques	8
Liste des cartes	9
Résumé exécutif.....	10
Chiffres clés.....	11
Contexte	13
1. Réseaux	14
1.1. Réseau routier	14
1.2. Réseau routier	16
1.2. Réseau routier (suite).....	18
1.3. Réseau ferré.....	20
1.4. Mouvement d'avions	22
2. Parc	24
2.1. Parc de véhicules routiers.....	24
2.2. Parc des deux roues	26
3. Activités de transport.....	28
3.1. Activité de transports voyageurs (suite).....	30
3.2. Mouvement des avions	32
3.3. Activité de transports marchandises	34
4. Données économiques	44
5. Sécurité routière	48
6. Climatologie.....	54
Annexes	61
Annexe 1 : Glossaire des termes utilisés	63

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ANAC	: Agence nationale de l'aviation civile
BUMIGEB	: Bureau des mines et de la géologie du Burkina
CBC	: Conseil burkinabé des chargeurs
cc	: Centimètre cube
DDO	: Carburant utilisé pour les fours et moteurs diesel
DGDR	: Direction générale du désenclavement rural
DGESS	: Direction générale des études et des statistiques sectorielles
DGR	: Direction générale des routes
DGTTM	: Direction générale des transports terrestres et maritimes
EBCVM	: Enquête burkinabé sur les conditions de vie des ménages
FCFA	: Franc de la communauté francophone d'Afrique
IHPC	: Indice harmonisé des prix à la consommation
INSD	: Institut national de la statistique et de la démographie
Jet A1	: Kérosène ou carburant destiné aux avions à réaction
km	: Kilomètre
KWH	: Kilowattheure
mens.	: Mensuel
MIDT	: Ministère des infrastructures, du désenclavement et des transports
nd	: Non disponible
nda	: Non désigné ailleurs
ONASER	: Office national de la sécurité routière
PAR-GS	: Programme d'appui au renforcement de la gestion des finances publiques et des statistiques
SITARAIL	: Société internationale de transport africain par rail
SONABEL	: Société nationale d'électricité du Burkina
SONABHY	: Société nationale burkinabè d'hydrocarbures
SOPAFER-B	: Société de gestion du patrimoine ferroviaire du Burkina
SOTRACO	: Société de transports en commun de Ouagadougou
Temp.	: Température
VA	: Valeur ajoutée

Liste des tableaux

Tableau 1.1 : Réseau routier classé par classification administrative	15
Tableau 1.2 : Réseau routier classé national par région	17
Tableau 1.3 : Longueur des pistes aménagées par région en 2013 (en km)	17
Tableau 1.4 : Longueur des pistes entretenues par région en 2013 (en km)	19
Tableau 1.5 : Réseau ferroviaire	21
Tableau 1.6 : Nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir du Burkina Faso	23
Tableau 2.1 : Parc de véhicules automobiles au niveau national (première mise en circulation)	25
Tableau 2.2 : Premières mises en circulation des deux roues	27
Tableau 3.1 : Nombre de passagers embarqués, débarqués ou en transit dans les aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso	29
Tableau 3.2 : Trafic aérien de passagers de l'aéroport de Ouagadougou selon l'origine et la destination	31
Tableau 3.3 : Evolution des mouvements d'avions commerciaux et non commerciaux dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso	33
Tableau 3.4 : Evolution du trafic maritime à l'importation et à l'exportation pour les marchandises ordinaires (en milliers de tonnes)	35
Tableau 3.5 : Evolution du fret dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso	37
Tableau 3.6 : Importations et exportation routières par axe d'échange (en tonnes)	39
Tableau 3.7 : Evolution du trafic routier à l'import par axe d'échange (en nombre de camions)	39
Tableau 3.8 : Evolution du fret ferroviaire (en milliers de tonnes)	41
Tableau 3.9 : Importations et exportations ferroviaires (en tonnes)	41
Tableau 3.10 : Importations routières et ferroviaires des hydrocarbures (en tonnes)	43
Tableau 4.1 : Evolution des variations des valeurs ajoutées (%)	45
Tableau 4.2 : Evolution des prix des produits de la fonction Transports de l'IHPC à Ouagadougou	47
Tableau 4.3 : Evolution de l'indice des prix de la fonction Transports de l'IHPC et de l'indice global (base 100: 2008)	47
Tableau 5.1 : Nombre de contrôles techniques réalisés par localité	49
Tableau 5.2 : Contrôles techniques réalisés ensemble	49
Tableau 5.3 : Répartition des accidents et des accidents corporels de la route par site	51
Tableau 5.4 : Répartition des tués et des blessés de la route par site	53
Tableau 6.1 : Evolution de la hauteur de pluie annuelle (en mm) et du nombre annuel de jours de pluies dans les principales stations	55
Tableau 6.2 : Evolutions de la durée moyenne journalière d'insolation dans les principales stations (heures) et de l'évaporation dans les principales stations (en mm)	57
Tableau 6.3 : Evolution des températures moyennes maximales et minimales dans les principales stations (en °C)	59

Liste des graphiques

Graphique 1.1 : Ensemble du réseau routier classé par classification administrative (en km)	15
Graphique 1.2 : Réseau routier classé par classification administrative (en km)	15
Graphique 1.3 : Répartition du réseau routier en 2013 (%)	15
Graphique 1.4 : Répartition du réseau routier par type de routes en 2013 (%)	15
Graphique 1.5 : Réseau des routes nationales par région (en km)	17
Graphique 1.6 : Longueur des pistes aménagées par région en 2013 (en km)	17
Graphique 1.7 : Longueur des pistes entretenues par région par année (en km)	19
Graphique 1.8 : Longueur du réseau ferré national (en km)	21
Graphique 1.9 : Répartition du réseau ferré par type d'exploitation en 2013 (%)	21
Graphique 1.10 : Nombre d'avions immatriculés au Burkina Faso	23
Graphique 1.11 : Nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir de Ouagadougou	23
Graphique 1.12 : Nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir de Bobo-Dioulasso	23
Graphique 1.13 : Répartition du nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir du Burkina Faso en 2013 (%)	23
Graphique 2.1 : Evolution de l'ensemble du parc de véhicules automobiles au niveau national	25
Graphique 2.2 : Evolution du nombre de véhicules particuliers au niveau national	25
Graphique 2.3 : Evolution du nombre des autres véhicules au niveau national	25
Graphique 2.4 : Evolution des premières mises en circulation des deux roues	27
Graphique 3.1 : Nombre de passagers embarqués, débarqués ou en transit dans les aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso	29
Graphique 3.2 : Répartition du nombre de passagers embarqués, débarqués ou en transit dans les aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso en 2013 (%)	29
Graphique 3.3 : Nombres de passagers embarqués et débarqués dans l'aéroport de Ouagadougou	29
Graphique 3.4 : Evolution du trafic aérien interne de passagers au départ des aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso	29
Graphique 3.5 : Evolution du trafic aérien de passagers de l'aéroport de Ouagadougou selon l'origine	31
Graphique 3.6 : Evolution du trafic aérien de passagers de l'aéroport de Ouagadougou selon la destination	31
Graphique 3.7 : Mouvements d'avion dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso	33
Graphique 3.8 : Répartition des mouvements d'avion dans les aéroports en 2013 (%)	33

Graphique 3.9 : Mouvements d'avion dans l'aéroport de Ouagadougou	33
Graphique 3.10 : Mouvements d'avion dans l'aéroport de Bobo-Dioulasso.....	33
Graphique 3.11 : Evolution du trafic maritime à l'importation et à l'exportation pour les marchandises ordinaires (en milliers de tonnes).....	35
Graphique 3.12 : Répartition du trafic maritime à l'importation et à l'exportation pour les marchandises ordinaires en 2013 (%)	35
Graphique 3.13 : Fret (embarqué et débarqué) aux aéroports de Ouagadougou (en tonnes).....	37
Graphique 3.14 : Répartition du fret (embarqué et débarqué) et poste aux aéroports de Ouagadougou en 2013 (%)	37
Graphique 3.15 : Importations routières par axe d'échange (en tonnes)	39
Graphique 3.16 : Répartition des importations routières par axe d'échange en 2013 (%).....	39
Graphique 3.17 : Répartition des exportations routières par axe d'échange en 2013 (%).....	39
Graphique 3.18 : Exportations routières (en tonnes)	39
Graphique 3.19 : Fret ferroviaire (en milliers de tonnes).....	41
Graphique 3.20 : Répartition du fret ferroviaire en 2012 (%)	41
Graphique 3.21 : Importations et exportations ferroviaires (en tonnes)	41
Graphique 3.22 : Répartition des importations et exportations ferroviaires pour le trafic global en 2013 (%)	41
Graphique 3.23 : Ensemble des importations routières des hydrocarbures (en tonnes).....	43
Graphique 3.24 : Ensemble des importations ferroviaires des hydrocarbures (en tonnes).....	43
Graphique 4.1 : Part des transports dans la valeur ajoutée totale (%).....	45
Graphique 4.2 : Evolution de la valeur ajoutée de la branche transport (en milliards FCFA).....	45
Graphique 4.3 : Evolution des prix du mélange 2T, du gazoil et du taxi de ville de Ouagadougou.....	47
Graphique 4.4 : Evolution des prix des mobylettes type Yamaha dame à Ouagadougou	47
Graphique 5.1 : Contrôles techniques réalisés à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso.....	49
Graphique 5.2 : Taux d'échec aux contrôles à Ouagadougou (%).....	49
Graphique 5.3 : Répartition du nombre de contrôles techniques réalisés par type à Ouagadougou (%).....	49
Graphique 5.4 : Répartition du nombre de contrôles techniques réalisés par type à Bobo-Dioulasso (%)	49
Graphique 5.5 : Taux d'échec aux contrôles de la localité de Ouaga et de Bobo-Dioulasso (%)	49
Graphique 5.6 : Pourcentage de véhicules surchargés par localité	49
Graphique 5.7 : Evolution des accidents de la route par site	51
Graphique 5.8 : Répartition des accidents corporels par site en 2011 (%)	51
Graphique 5.9 : Evolution des accidents corporels par site	51
Graphique 5.10 : Répartition des accidents de la route par type de conflit en 2013 (%).....	51
Graphique 5.11 : Evolution du nombre des tués selon le site	53
Graphique 5.12 : Répartition des tués selon le site en 2013 (%)	53
Graphique 5.13 : Evolution du nombre des blessés selon le site.....	53
Graphique 5.14 : Répartition des blessés selon le site en 2013 (%).....	53

Liste des cartes

Carte 1.1 : Réseau des routes nationales par région.....	19
Carte 1.2. : Réseau des routes régionales par région.....	19
Carte 1.3 : Réseau des routes départementales par région	19
Carte 2.1 : Premières mises en circulation des voitures particulières par région en 2013	25
Carte 2.2 : Premières mises en circulation des deux roues par région en 2013	27
Carte 3.1 : Importations ferroviaires par gare (en milliers de tonnes)	43
Carte 6.1 : Evolution du nombre annuel de jours de pluie dans les principales stations.....	55
Carte 6.2 : Evolution de la hauteur de pluie annuelle en 2013 dans les principales stations (en mm).....	55
Carte 6.3 : Evolution de la durée moyenne d'insolation dans les principales stations	57
Carte 6.4 : Evolution de l'évaporation dans les principales stations.....	57
Carte 6.5 : Evolution des températures moyennes maximales dans les principales stations	59
Carte 6.6 : Evolution des températures moyennes minimales dans les principales stations	59

Résumé exécutif

Infrastructures de transport

Le réseau routier classé du Burkina Faso, en 2013, est de 15 304 km dont 3 642 km sont bitumées, soit 23,79% du réseau. Il est constitué de 6 728 km de routes nationales, 3 550 km de routes régionales et 5 026 km de routes départementales.

Le réseau ferré total est long de 623 km. Le réseau en exploitation est de 518 km.

Le nombre d'aéroports desservis par vols direct à partir du Burkina Faso est de 18 en 2013. Par rapport à 2012 on note une augmentation de 5,9%.

Parc de véhicules routiers

Le parc de véhicules automobiles au Burkina Faso en 2013 est de 263 202, celui des véhicules à deux roues dont la cylindrée est supérieure ou égale à 50 cc est de 1 282 706.

De 2012 à 2013, on constate une augmentation importante de l'ensemble des véhicules de 6,1 %.

Données économiques

La part des transports dans la VA totale en 2012 est de 1,85%. Elle a évolué en dents de scie entre 2004 et 2012. En 2008, la part des transports dans la VA totale atteint son niveau le plus élevé contrairement à 2005 où le poids du transport est le plus faible.

Sécurité routière

En 2013, 13 979 accidents ont été constatés dans les seules villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. De 2012 à 2013, on note une baisse de 30,9% du nombre d'accidents à Ouagadougou et une baisse de 4,3% à Bobo-Dioulasso. Concernant les accidents corporels, on remarque une augmentation de 32,1% entre 2010 et 2011 à Bobo-Dioulasso.

Climatologie

En 2013, on observe une baisse générale de la pluviométrie sur l'ensemble des stations d'observation par rapport à l'année 2012. Les baisses ont été plus importantes à Ouahigouya (-251mm), à Dédougou (-219mm) et à Ouagadougou Aéroport (-196 mm).

Par contre, on observe une hausse générale de la durée d'insolation en 2013 par rapport à l'année précédente. Notons que cette hausse a été plus marquée à la station de Ouahigouya (+ 2 heures). Elle a été aussi à la hausse par rapport à la normale 1981-2010.

Chiffres clés

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Valeur ajoutée de la branche transport et de la valeur ajoutée totale (en milliards FCFA) à prix courant									
VA totale	2 605,5	2 797,5	2 966,5	3 441,4	3 588,6	4 069,7	4 618,5	5 119,7	nd
VA transports	32,7	39,8	59,9	76,2	68,1	62,8	60,0	94,9	nd
Réseau routier classé par classification administrative (en km)									
Routes nationales	6 697	6 697	6 697	6 728	6 728	6 728	6 728	6 728	6 728
Routes régionales	3 581	3 581	3 581	3 544	3 544	3 544	3 550	3 550	3 550
Routes départementales	4 994	4 994	4 994	5 024	5 024	5 024	5 026	5 026	5 026
Parc de véhicules automobiles et de deux roues au niveau national									
Voitures particulières	82 296	90 800	97 052	103 623	110 931	120 209	131 452	146 076	162 417
Ensemble véhicules	134 751	149 472	158 981	169 012	180 131	194 942	213 508	237 619	263 202
Parc deux roues (cylindrée ≥ 50 cc)	236 224	286 445	356 472	447 426	551 252	689 808	868 088	1 072 966	1 282 706
Accidents de la route par site									
Ouagadougou	3 870	4 227	4 775	4 855	6 132	5 961	5 082	15 537	10 742
Bobo-Dioulasso	1 382	1 422	1 475	1 710	1 893	2 230	2 881	3 382	3 237
Transport aérien : Passagers dans les aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso									
Embarqués	137 374	145 010	164 189	172 658	179 126	190 181	185 901	227 810	238 428
Débarqués	134 247	142 093	160 014	168 876	174 748	190 341	193 504	222 472	235 693
Transport aérien : Fret à l'aéroport de Ouagadougou (en tonnes)									
Embarqué	1 285	1 491	1 965	2 321	3 014	3 116	1 402	2 265	3 053
Débarqué	2 820	3 000	4 718	3 857	4 317	3 317	5 201	5 145	5 129
Transport maritime : Importations et exportations de marchandises (en milliers de tonnes)									
Importations	771	1 011	1 014	830	846	1 387	2 539	1 409	1 662
Exportations	284	343	317	180	237	281	290	149	261
Transport routier : Importations et exportations de marchandises (en milliers de tonnes)									
Importations	nd	1 009	992	1 051	1 304	1 063	1 576	1 844	2 433
Exportations	nd	nd	nd	nd	195	190	204	176	296
Transport ferroviaire : Fret (en milliers de tonnes)									
Burkina - RCI	65	100	130	124	133	145	94	98	nd
RCI - Burkina	633	664	738	662	690	759	578	774	nd

Contexte

Le gouvernement du Burkina Faso s'est doté de la Stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD) pour la période 2011-2015. Cette politique nationale vise à accélérer la croissance et à poursuivre la réalisation des OMD (objectifs du millénaire pour le développement).

La première phase de la mise en œuvre de ce référentiel de développement prend fin en 2015. A cet effet, le gouvernement s'est engagé dans un processus d'élaboration de sa seconde phase.

Pour une meilleure évaluation de la première phase et une planification rigoureuse et efficace de la seconde, il est nécessaire de disposer des données statistiques fiables et disponibles en bonne date.

La réalisation du tableau de bord statistique 2013 du secteur des transports émane d'un besoin accru d'informations au niveau national en raison d'une part, du suivi et de l'évaluation de la SCADD et des OMD et, d'autre part, de l'élaboration des plans et programmes de développement tant au niveau national que décentralisé. La production du tableau de bord statistique du Ministère des infrastructures, du désenclavement et des transports permettra ainsi le suivi et l'évaluation des impacts des mesures de lutte contre la pauvreté à travers la mise en œuvre de la Stratégie du secteur des transports dans sa mission de soutien et d'appui à la production.

Le tableau de bord apparaît donc comme un outil approprié pour l'accompagnement de la mise en œuvre de la SCADD et de la stratégie de développement du secteur des transports. Le présent tableau de bord est le résultat d'un processus inclusif qui a impliqué les différentes structures du Ministère. Il est un outil de dialogue et de plaidoyer qui rappelle les engagements et les efforts qui restent à fournir dans le domaine des transports de manière générale.

1. Réseaux

1.1. Réseau routier

Points saillants

- Linéaire du réseau routier inchangé entre 2012 et 2013
- Très faibles variations des linéaires des routes nationales, régionales et départementales depuis 2004
- 24% de routes bitumées en 2013

Commentaires généraux

Le linéaire du réseau routier classé n'a pas varié entre 2012 et 2013. Par contre, entre 2004 et 2013 on note une baisse de 31 km des routes régionales et une augmentation de 31 km et 32 km respectivement des routes nationales et routes départementales.

En 2008, on note une augmentation de 32 km de l'ensemble du réseau routier classé. Cette augmentation de la longueur du réseau classé en 2008 est essentiellement due au nouveau système de mesure employé qui est plus précis que l'ancien faisant passer le linéaire de 15 272 km à 15 304 km.

La classification administrative des routes fait ressortir une prédominance des routes nationales (44%) puis des routes départementales (33%) et enfin des routes régionales (23%).

La classification technique fait ressortir une prédominance des pistes améliorées de type A (25%), suivies des routes bitumées (24%), des pistes améliorées de types B (21%), des pistes ordinaires (14%), et enfin des routes en terre modernes.

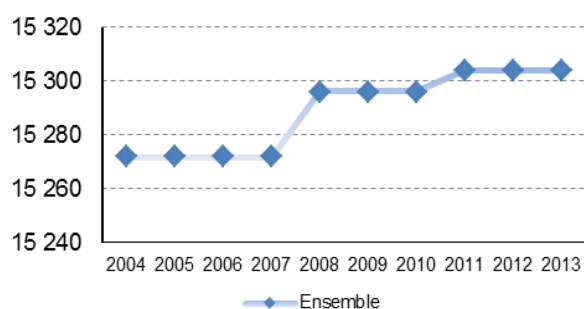
Taux d'accroissement : = $(\text{valeur finale} - \text{valeur initiale}) / \text{valeur initiale}$. Le résultat est un nombre, qu'il faut ensuite transformer en pourcentage.

Sources statistiques : Direction générale des routes.

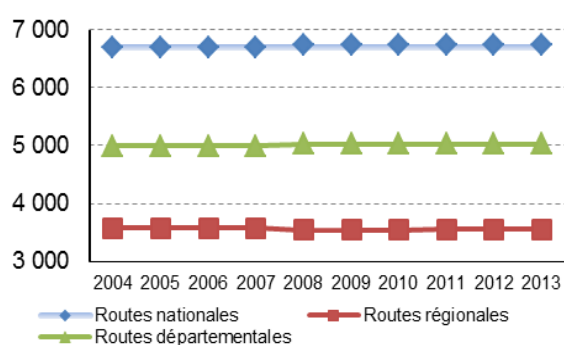
Tableau 1.1 : Réseau routier classé par classification administrative

	2013	Ecart (km) / 2012	Ecart (km) / 2004	Variation (%) / 2012	Variation (%) / 2004
Routes nationales	6 728	0	31	0,0	0,5
Routes régionales	3 550	0	-31	0,0	-0,9
Routes départementales	5 026	0	32	0,0	0,6
Ensemble	15 304	0	32	0,0	0,2

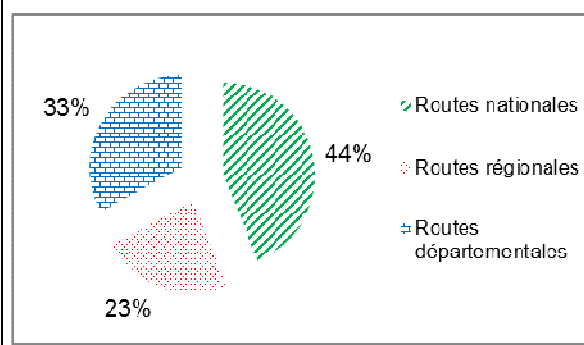
Graphique 1.1 : Ensemble du réseau routier classé par classification administrative (en km)



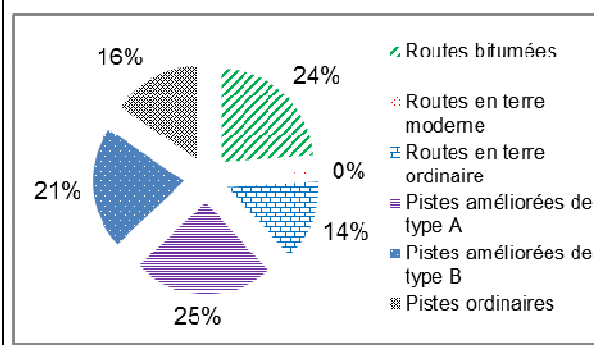
Graphique 1.2 : Réseau routier classé par classification administrative (en km)



Graphique 1.3 : Répartition du réseau routier en 2013 (%)



Graphique 1.4 : Répartition du réseau routier par type de routes en 2013 (%)



1.2. Réseau routier

Points saillants

- Réseau routier classé national sans changement entre 2012 et 2013 pour les 13 régions
- 385 km de pistes rurales aménagées principalement dans les régions des Cascades et de l'Est

Commentaires généraux

Entre 2012 et 2013 la répartition des routes nationales par région n'a pas varié. Par contre, on observe sur la période 2004 à 2013 une diminution de 28 km du linéaire des routes nationales du réseau classé de la région de la Boucle du Mouhoun et une augmentation du linéaire des routes nationales du réseau classé de la région du Centre Ouest de 28 km.

Le linéaire de pistes rurales aménagées a diminué de 48 km en 2013 par rapport à celui de 2012 et a augmenté de 150 km par rapport au linéaire 2002. La répartition de la longueur des pistes aménagées par région fait ressortir qu'en 2013, dans les régions de la Boucle du Mouhoun, du Centre-Sud, du Centre-Nord, du Centre-Est, du Centre et du Plateau Central, aucun aménagement n'a été réalisé. Par contre 2013 dans les régions du Centre-Ouest, de l'Est, des Cascades et du Nord on note une variation respectivement de 357,1%, de 77,3%, de 25,7% et de 16,7% par rapport à 2012.

En 2013, 3 370 km de pistes rurales ont été entretenues. On note une augmentation de 1 031 km de pistes rurales par rapport au linéaire de 2012. La répartition par région des pistes entretenues montre qu'en 2013 les cinq premières régions ayant bénéficié d'une variation significative d'un entretien sont le Sud-Ouest (295 km), le Centre-Ouest (207 km), l'Est (150 km), le Sahel (146 km) et le Nord (109 km).

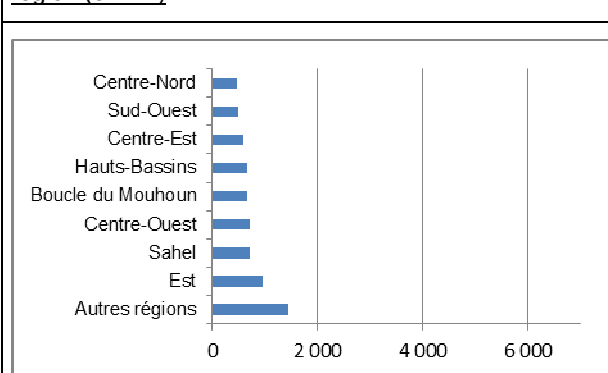
Tableau 1.2 : Réseau routier classé national par région

	2013	Ecart (km) / 2012	Ecart (km) / 2004	Variation (%) / 2012	Variation (%) / 2004
Boucle du Mouhoun	666	0	-28	0,0	-4,0
Cascades	236	0	7	0,0	3,1
Centre	169	0	7	0,0	4,3
Centre-Est	594	0	10	0,0	1,7
Centre-Nord	477	0	1	0,0	0,2
Centre-Ouest	706	0	28	0,0	4,1
Centre-Sud	429	0	6	0,0	1,4
Est	965	0	5	0,0	0,5
Hauts-Bassins	657	0	-1	0,0	-0,2
Nord	397	0	-2	0,0	-0,5
Plateau Central	218	0	-1	0,0	-0,5
Sahel	723	0	4	0,0	0,6
Sud-Ouest	490	0	-5	0,0	-1,0
Burkina Faso	6 728	0	31	0,0	0,5

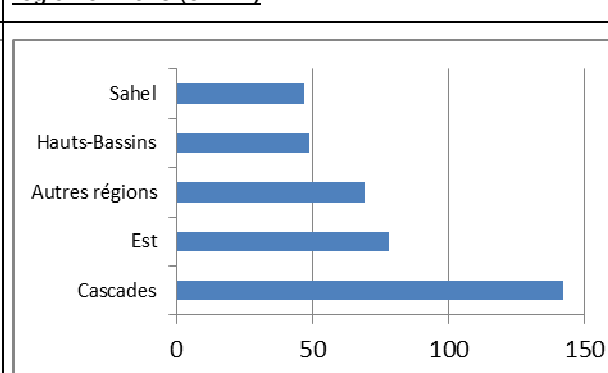
Tableau 1.3 : Longueur des pistes aménagées par région en 2013 (en km)

	2013	Ecart (km) / 2012	Ecart (km) / 2004	Variation (%) / 2012	Variation (%) / 2004
Boucle du Mouhoun	0	-60	0	-100,0	
Cascades	142	29	142	25,7	
Centre	0	-15	-73	-100,0	-100,0
Centre-Est	0	-28	0	-100,0	
Centre-Nord	0	-17	0	-100,0	
Centre-Ouest	32	25	32	357,1	
Centre-Sud	0	-22	0	-100,0	
Est	78	34	78	77,3	
Hauts-Bassins	49	-13	-2	-21,0	-3,9
Nord	21	3	21	16,7	
Plateau Central	0	-31	-51	-100,0	-100,0
Sahel	47	47	47		
Sud-Ouest	16	0	-44	0,0	-73,3
Burkina Faso	385	-48	150	-11,1	63,8

Graphique 1.5 : Réseau des routes nationales par région (en km)



Graphique 1.6 : Longueur des pistes aménagées par région en 2013 (en km)



1.2. Réseau routier (suite)

Points saillants

- 3 370 kilomètres de pistes entretenue en 2013, soit 44,1% de plus qu'en 2012 ;
- Plus de 400 km de pistes entretenues dans les régions du Centre-Ouest, de l'Est et du Sud-Ouest

Commentaires généraux

En termes de longueur de pistes entretenues en 2013, la région du Sud-Ouest vient en tête suivie de celles du Centre-Ouest et de l'Est avec respectivement un écart comparé à 2012 de 295 km, 207 km, 150 km.

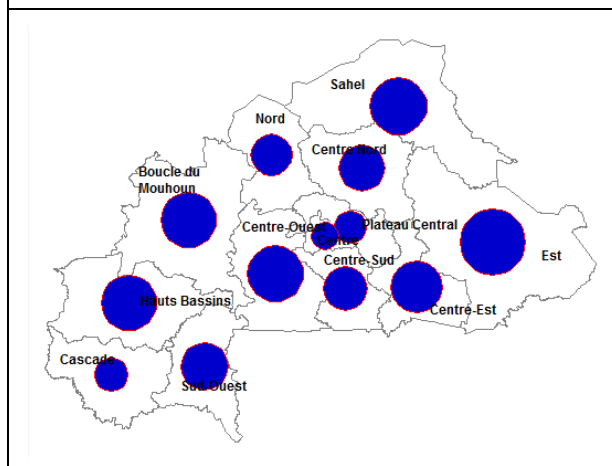
En termes de variation relative, c'est la région de l'Est qui a bénéficié d'un entretien de pistes accru de 333,3% en 2013 comparé à 2012 suivie des régions de Sud-Ouest (+18,2%) et du Plateau Central (+126,0%).

En comparant 2013 à 2009 et à 2012, l'entretien des pistes des régions des Hauts-Bassins et du Centre est en régression respectivement de 50,7%, 20,8% et 9,4% et 0,8%.

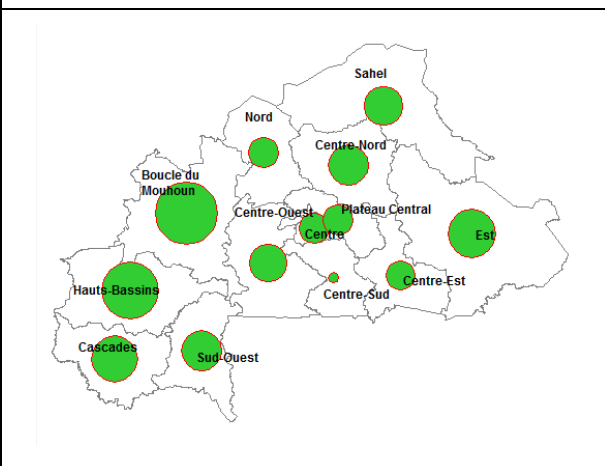
Tableau 1.4 : Longueur des pistes entretenues par région en 2013 (en km)

	2013	Ecart (km) / 2012	Ecart (km) / 2009	Variation (%) / 2012	Variation (%) / 2009
Boucle du Mouhoun	111	39	-290	54,2	-72,3
Cascades	190	-43	31	-18,5	19,5
Centre	126	-1	-13	-0,8	-9,4
Centre-Est	332	74	-28	28,7	-7,8
Centre-Nord	222	0	19	0,0	9,4
Centre-Ouest	402	207	-19	106,2	-4,5
Centre-Sud	261	38	-33	17,0	-11,2
Est	195	150	-67	333,3	-25,6
Hauts-Bassins	175	-46	-180	-20,8	-50,7
Nord	430	109	150	34,0	53,6
Plateau Central	113	63	-215	126,0	-65,5
Sahel	319	146	248	84,4	349,3
Sud-Ouest	494	295	323	148,2	188,9
Burkina Faso	3 370	1 031	-74	44,1	-2,1

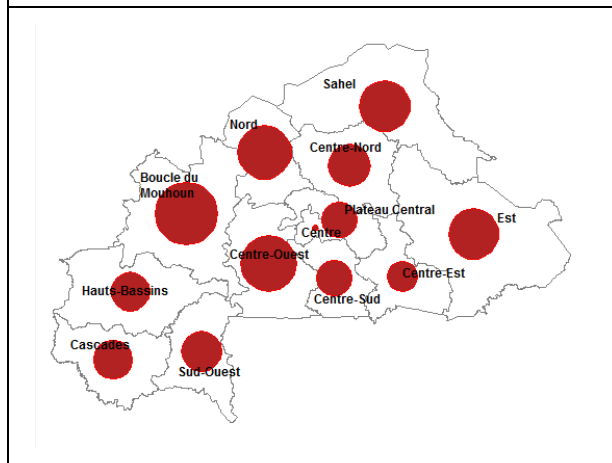
Carte 1.1 : Réseau des routes nationales par région



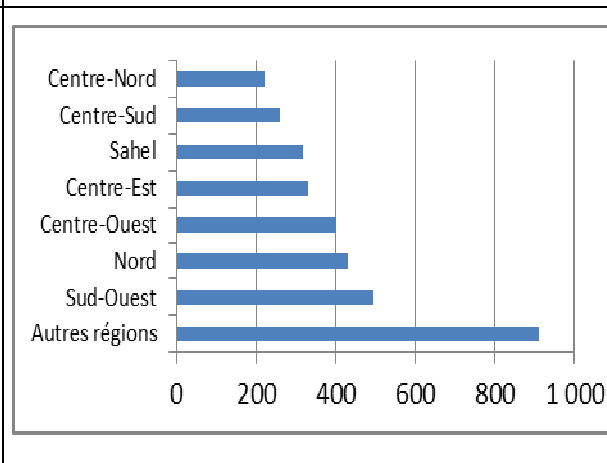
Carte 1.2 : Réseau des routes régionales par région



Carte 1.3 : Réseau des routes départementales par région



Graphique 1.7 : Longueur des pistes entretenues par région par année (en km)



1. Réseaux (suite)

1.3. Réseau ferré

Points saillants

- Longueur du réseau ferroviaire inchangée depuis 2004

Commentaires généraux

La longueur du réseau ferroviaire n'a pas connu d'évolution dans son ensemble entre 2004 et 2013.

Le linéaire total du réseau ferroviaire burkinabé (frontière Côte d'Ivoire - Ouagadougou - Kaya) est de 622 km. La longueur en exploitation (frontière Côte d'Ivoire - Ouagadougou) est de 517 km. Ce linéaire n'a pas varié sur la période 2004 à 2013.

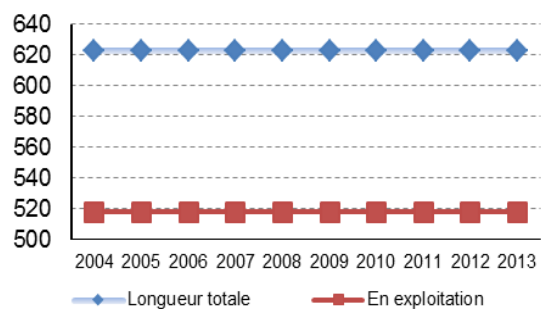
La non évolution du réseau s'explique notamment par les coûts très élevés induits par la construction du chemin de fer.

La ligne ferroviaire en exploitation est principalement utilisée pour le transport de marchandises par l'exploitation SITARAIL et le transport passager STIB qui se limite à Ouagadougou.

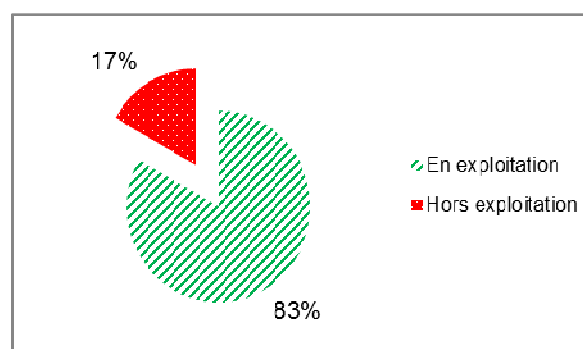
Tableau 1.5 : Réseau ferroviaire

	2013	Ecart (km) 2013-2012	Ecart (km) / 2004	Variation (%) / 2012	Variation (%) / 2004
Longueur totale	622	0,0	0,0	0,0	0,0
En exploitation	517	0,0	0,0	0,0	0,0

Graphique 1.8 : Longueur du réseau ferré national (en km)



Graphique 1.9 : Répartition du réseau ferré par type d'exploitation en 2013 (%)



1. Réseaux (suite)

1.4. Mouvement d'avions

Points saillants

- Un aéroport supplémentaire desservi par vol direct depuis Ouagadougou en 2013
- 38,% d'aéroports desservis depuis le Burkina en plus depuis 2006

Commentaires généraux

Le nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir du Burkina Faso a augmenté de 5,9 % en 2013 comparé à 2012 et 38,5 % par rapport à 2006.

Le nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir de Ouagadougou a augmenté de 6,3 % en 2013 par rapport à 2012 et de 41,7 % en 2013 par rapport en 2006.

94 % des vols directs s'effectuent à partir de Ouagadougou et 6 % à partir de l'aéroport de Bobo-Dioulasso en 2013.

De 2006 à 2013, un seul aéroport est desservi par vol direct à partir de Bobo-Dioulasso.

De 2004 à 2007, le nombre d'avions immatriculés est constant, de 2007 à 2011 on constate une croissance légère, de 2011 à 2012 une nette croissance d'avions immatriculés et de 2012 à 2013 une baisse du nombre d'avions immatriculés.

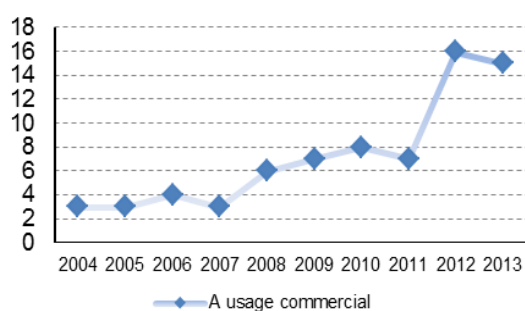
De 2006 à 2008, il y a une augmentation presque linéaire du nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir de Ouagadougou. De 2009 à 2012, le nombre diminue avant d'augmenter de nouveau en 2013.

Sources statistiques : Agence nationale de l'aviation civile

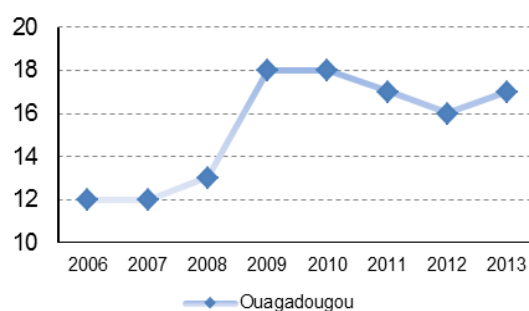
Tableau 1.6 : Nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir du Burkina Faso

	2013	Variation / 2012	Variation / 2006
Ouagadougou	17	6,3	41,7
Bobo-Dioulasso	1	0,0	0,0
Ensemble	18	5,9	38,5

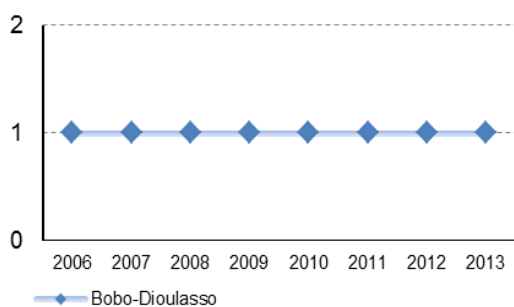
Graphique 1.10 : Nombre d'avions immatriculés au Burkina Faso



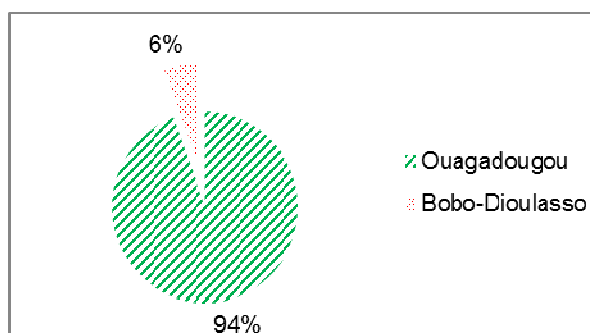
Graphique 1.11 : Nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir de Ouagadougou



Graphique 1.12 : Nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir de Bobo-Dioulasso



Graphique 1.13 : Répartition du nombre d'aéroports desservis par vols directs à partir du Burkina Faso en 2013 (%)



2. Parc

2.1. Parc de véhicules routiers

Points saillants

- Plus de 6% de véhicules en plus en 2013
- Augmentation de 11,7% du parc de véhicules particuliers par rapport à 2012 et de 122,9% par rapport à 2004
- Premières mise en circulation essentiellement dans la région du Centre et dans une bien moindre mesure dans la région des Hauts-Bassins

Commentaires généraux

Le parc des véhicules automobiles du Burkina est constitué de plusieurs catégories de véhicules et les premières mises en circulation (PMC) sont estimées en 2013 à 25 583 véhicules.

De 2012 à 2013, on constate une augmentation importante de l'ensemble des véhicules avec un taux de 6,1 %.

Le volume des immatriculations a augmenté entre 2004 et 2013 de plus de 99,4 %,

Les voitures particulières sont prédominantes en 2013 avec 16 341 véhicules. Elles ont connu une forte augmentation de 11,7 % en 2013 par rapport en 2012 et de 122,9% entre 2004 et 2013.

Par contre, les véhicules spéciaux ont connu une baisse de 28,6 % en 2013.

Les tracteurs routiers présentent une variation positive plus importante sur la période de 2013 à 2012 (13,6%) comparativement aux autres catégories de véhicules mais le nombre de remorques baisse de 2012 à 2013 avec -28,6%.

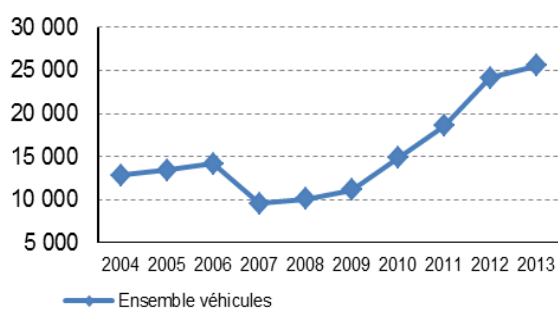
Par ailleurs, la répartition par région des voitures particulières fait ressortir que la région du Centre reste le plus grand centre d'immatriculation avec plus de 85% des voitures particulières.

Sources statistiques : Direction générale des transports terrestres et maritimes

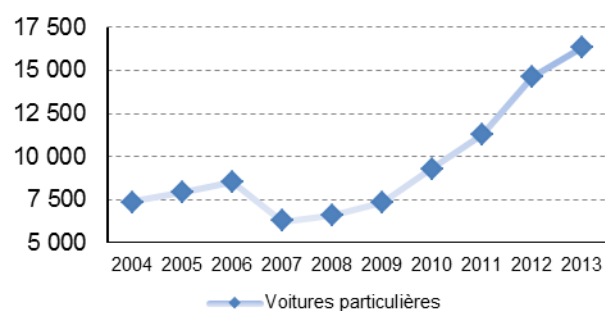
Tableau 2.1 : Parc de véhicules automobiles au niveau national (première mise en circulation)

	2013	Variation / 2012	Variation / 2004
Voitures particulières	16 341	11,7	122,9
Camionnettes	2 370	-14,8	50,9
Camions	2 501	-5,7	104,7
Transports en commun	799	1,9	118,9
Tracteurs routiers	1 798	13,6	54,9
Remorques	10	-28,6	66,7
Semi-remorques	1 430	12,1	33,4
Véhicules spéciaux	329	-15,4	269,7
Autres	5	-28,6	-58,3
Ensemble véhicules	25 583	6,1	99,4

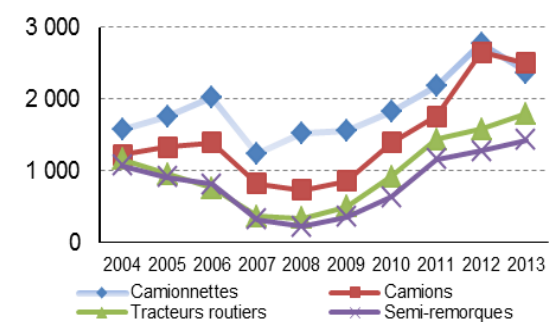
Graphique 2.1 : Evolution de l'ensemble du parc de véhicules automobiles au niveau national



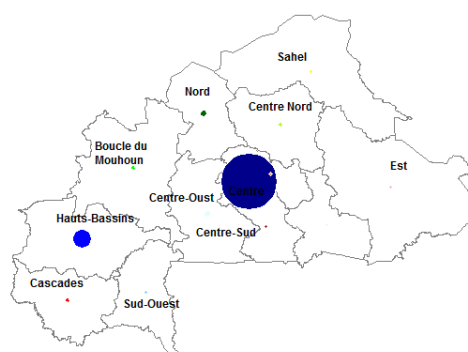
Graphique 2.2 : Evolution du nombre de véhicules particuliers au niveau national



Graphique 2.3 : Evolution du nombre des autres véhicules au niveau national



Carte 2.1 : Premières mises en circulation des voitures particulières par région en 2013



2.2. Parc des deux roues

Points saillants

- Près de 210 000 engins de deux roues en circulation
- Augmentation du parc de 2,4% par rapport à 2012 mais de 543,5% par rapport à 2004
- Parc des deux roues mieux réparti sur l'ensemble du territoire que les voitures particulières

Commentaires généraux

Le parc des deux roues immatriculées au Burkina est estimé en 2013 à 209 740 motos.

De 2004 à 2013, on constate une augmentation régulière des deux roues, passant de 32 591 à 209 740, soit de plus de 540%.

En outre, de 2012 à 2013, on constate une variation positive des deux roues avec une augmentation de 2,4 %.

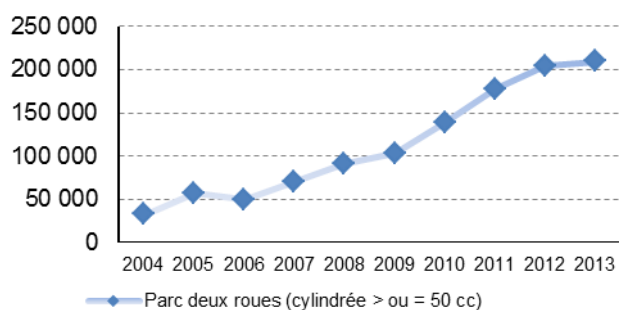
Par ailleurs, une répartition par région des d'engins à deux roues immatriculés fait ressortir que la région du Centre reste le grand centre d'immatriculation, avec plus de 40% des engins à 2 roues immatriculés.

Sources statistiques : Direction générale des transports terrestres et maritimes

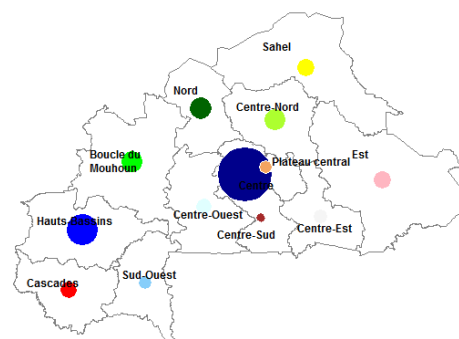
Tableau 2.2 : Premières mises en circulation des deux roues

	2013	Variation / 2012	Variation / 2004
B. du Mouhoun	13 873	7,7	381,7
Cascades	8 498	5,0	323,0
Centre	85 754	1,1	1 062,0
Centre-Est	5 869	0,2	272,6
Centre-Nord	13 262	-1,7	1 261,6
Centre-Ouest	7 406	5,3	578,2
Centre-Sud	2 791	8,2	1 067,8
Est	9 426	9,6	1 185,9
Hauts-Bassins	29 790	3,9	164,6
Nord	14 366	-8,8	466,3
Plateau Central	4 358	6,6	1 097,3
Sahel	9 248	6,9	1 193,4
Sud-Ouest	5 099	17,7	512,1
Ensemble	209 740	2,4	543,6

Graphique 2.4 : Evolution des premières mises en circulation des deux roues



Carte 2.2 : Premières mises en circulation des deux roues par région en 2013



3. Activités de transport

3.1. Activité de transports voyageurs

Points saillants

- Augmentation de 4,9 % des passagers débarqués et de 3,6% des passagers embarqués à l'aéroport de Ouagadougou
- Forte hausse des passagers en transit (+19,8% par rapport à 2012 et +566,6% par rapport à 2004) à l'aéroport de Ouagadougou
- Très forte hausse de plus de 60% du nombre de passagers à Bobo-Dioulasso en 2013

Commentaires généraux

Sur la période 2004 à 2013, le nombre de passagers embarqués ou débarqués en transit dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso a évolué de façon croissante. Sur la même période les variations se chiffrent pour le nombre de passagers embarqués de 79 % débarqués 82 % et en transit 411,5 %. La répartition en 2013 du nombre de passagers embarqués et celui du nombre de passagers débarqués est quasiment égale soit de 42 % et 41 %. Pour l'aéroport de Ouagadougou le nombre de passagers embarqués et débarqués a évolué de façon croissante. Alors que l'évolution du trafic aérien interne de départ des aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso présente une décroissance significative entre 2004 et 2005. Sur la période de 2005 à 2011, on observe une décroissance légère suivi d'une forte croissance.

En 2013 on note une forte prédominance du nombre de passagers embarqués (231 943) et débarqués (229 244) dans l'aéroport de Ouagadougou par rapport à celui de Bobo-Dioulasso respectivement de 6 485 et 6 449.

Par rapport à l'année 2012 l'aéroport de Bobo-Dioulasso a enregistré en 2013 une variation significative du nombre de passagers embarqués (64,7 %) et débarqués (60,7 %) contre une variation négligeable pour les passagers en transit (1 %).

Pour la plupart des zones et sur la période 2004 à 2013, l'évolution du trafic aérien des passagers selon l'origine et selon la destination est croissante. Néanmoins on observe des variations évoluant en dents de scie au tour de cette croissance. Sur la même période cette évolution est quasi constante pour les zones de l'Afrique Centrale et du Moyen-Orient.

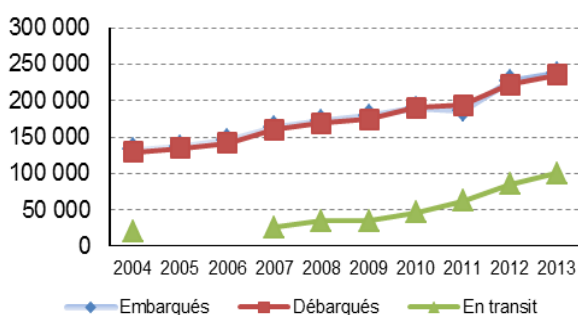
Passagers en transit : Passager arrivant dans un aéroport et poursuivant son voyage en direction d'un autre aéroport: (i) sur le même vol au départ de cet aéroport; (ii) sur une correspondance au départ de cet aéroport; ou (iii) sur une correspondance en provenance d'un autre aéroport.

Sources statistiques : Agence nationale de l'aviation civile

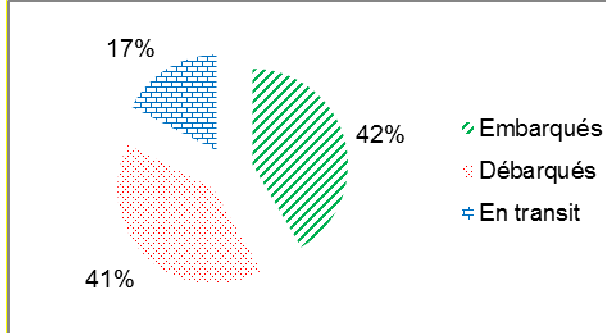
Tableau 3.1 : Nombre de passagers embarqués, débarqués ou en transit dans les aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso

	2013	Variation / 2012 (%)	Variation / 2004 (%)
Ouagadougou			
Embarqués	231 943	3,6	87,3
Débarqués	229 244	4,9	91,2
En transit	92 067	19,8	566,6
Bobo-Dioulasso			
Embarqués	6 485	64,7	-30,3
Débarqués	6 449	60,7	-33,0
En transit	8 039	1,0	39,6
Ensemble			
Embarqués	238 428	4,7	79,0
Débarqués	235 693	5,9	82,0
En transit	100 106	18,0	411,5

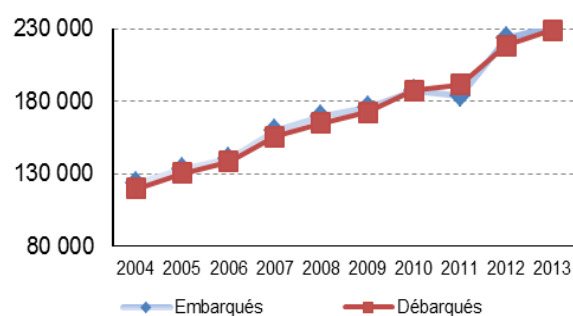
Graphique 3.1 : Nombre de passagers embarqués, débarqués ou en transit dans les aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso



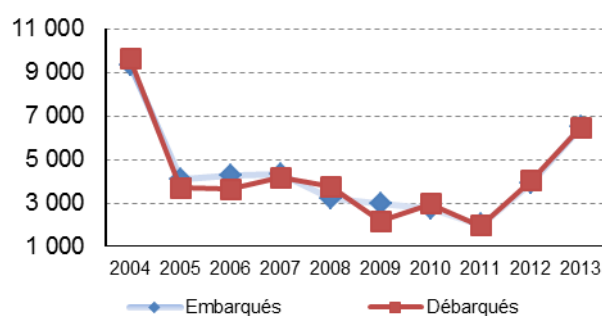
Graphique 3.2 : Répartition du nombre de passagers embarqués, débarqués ou en transit dans les aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso en 2013 (%)



Graphique 3.3 : Nombres de passagers embarqués et débarqués dans l'aéroport de Ouagadougou



Graphique 3.4 : Evolution du trafic aérien interne de passagers au départ des aéroports de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso



3.1. Activité de transports voyageurs (suite)

Points saillants

- Augmentation du trafic aérien de passagers avec l'Europe, l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest
- Baisse du trafic aérien de passagers avec l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Est
- Afrique de l'Ouest toujours premières origine et destination avant l'Europe

Commentaires généraux

Pour la plupart des zones et sur la période 2004 à 2013, l'évolution du trafic aérien des passagers selon l'origine et selon la destination est croissante. Sur la même période cette évolution est cependant quasi constante pour les zones de l'Afrique Centre et du Moyen-Orient.

44,0% du trafic aérien de passagers de l'aéroport de Ouagadougou est d'origine de l'Afrique de l'Ouest contre 31,6% pour l'Europe et 15,3% pour l'Afrique du Nord.

Cette même tendance est observée en termes de destination avec respectivement 45,4%, 30,1% et 15,5% pour l'Afrique de l'Ouest, l'Europe et l'Afrique du Nord.

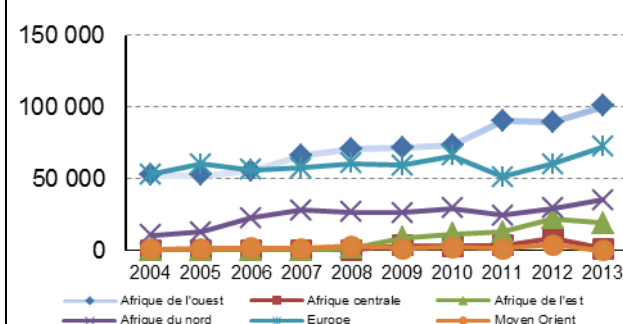
Passagers en transit : Passager arrivant dans un aéroport et poursuivant son voyage en direction d'un autre aéroport: (i) sur le même vol au départ de cet aéroport; (ii) sur une correspondance au départ de cet aéroport; ou (iii) sur une correspondance en provenance d'un autre aéroport.

Sources statistiques : Agence nationale de l'aviation civile

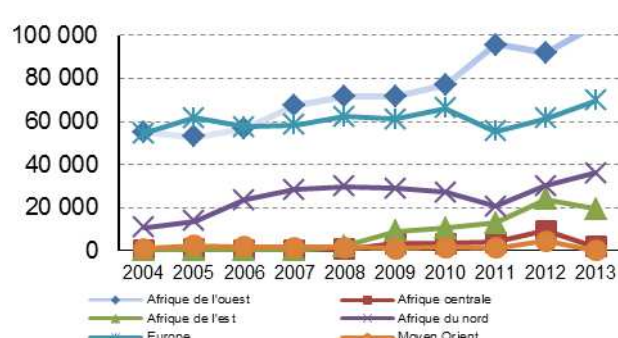
Tableau 3.2 : Trafic aérien de passagers de l'aéroport de Ouagadougou selon l'origine et la destination

	2013	Variation / 2012 (%)	Variation / 2008 (%)	Origine %	Destination %
Afrique de l'ouest				44,0	45,4
Origine	100 957	12,8	43,0		
Destination	105 242	14,4	47,3		
Afrique centrale				0,6	0,7
Origine	1 424	-84,0	208,2		
Destination	1 649	-81,9	263,2		
Afrique de l'est				8,4	8,4
Origine	19 311	-14,3	928,3		
Destination	19 379	-18,2	805,6		
Afrique du nord				15,3	15,3
Origine	35 115	18,9	31,4		
Destination	35 944	19,6	20,1		
Europe				30,6	30,1
Origine	72 437	19,8	19,0		
Destination	69 729	13,8	11,8		

Graphique 3.5 : Evolution du trafic aérien de passagers de l'aéroport de Ouagadougou selon l'origine



Graphique 3.6 : Evolution du trafic aérien de passagers de l'aéroport de Ouagadougou selon la destination



Activités de transport (suite)

3.2. Mouvement des avions

Points saillants

- Croissance du nombre de mouvements d'avion (+14,4%) au Burkina en 2013
- Mouvements commerciaux en forte hausse (+64,7%) à Bobo-Dioulasso
- Mouvements commerciaux trois fois plus nombreux que les mouvements non commerciaux en 2013

Commentaires généraux

En 2013, les mouvements d'avions commerciaux sont prédominants aussi bien dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso par rapport à ceux d'avions non commerciaux.

En 2013 par rapport à 2012, on observe une variation négative (15,7%) des mouvements d'avions non commerciaux dans le seul aéroport de Bobo-Dioulasso.

Sur la période 2004-2013, on observe une évolution croissante les mouvements d'avions commerciaux dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso. Quant au nombre de mouvements d'avions non commerciaux, il décroît sur la période 2004-2007 puis croît de 2007 à 2013.

En 2013, les mouvements d'avions commerciaux dans les deux aéroports représentent 76 % contre 24 % des mouvements d'avions non commerciaux.

Dans l'aéroport de Ouagadougou, les mouvements d'avions commerciaux ont évolué de façon croissante sur la période 2004 à 2013. Ceux des avions non commerciaux ont évolué de façon décroissante de 2004 à 2008 puis ont évolué de façon croissante de 2008 à 2013.

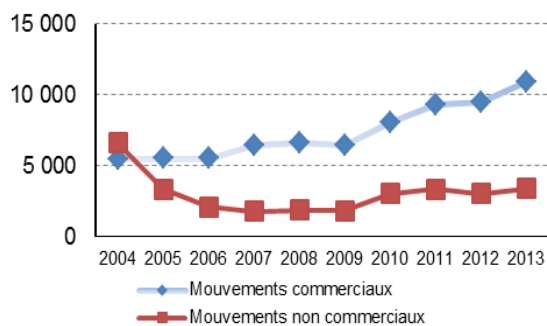
Dans l'aéroport de Bobo-Dioulasso, on observe une forte décroissance des mouvements d'avions non commerciaux de 2004 à 2007 puis une évolution en dents de scie sur la période de 2007 à 2013. Sur la période 2004 à 2013 les mouvements des avions commerciaux ont évolué en dents de scie.

Sources statistiques : Agence nationale de l'aviation civile

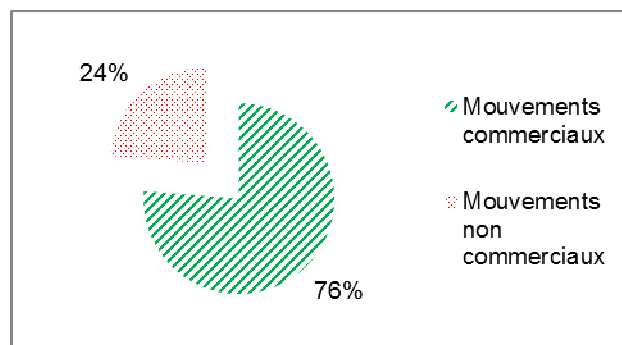
Tableau 3.3 : Evolution des mouvements d'avions commerciaux et non commerciaux dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso

	2013	Variation 2013 / 2012 (%)	Variation 2013 / 2004 (%)
Ouagadougou			
Mouvements commerciaux	10 159	12,5	110,1
Mouvements non commerciaux	3 125	15,8	-37,0
Ensemble	13 284	13,3	35,6
Bobo-Dioulasso			
Mouvements commerciaux	779	64,7	17,0
Mouvements non commerciaux	279	-15,7	-82,9
Ensemble	1 058	31,6	-53,9
Burkina Faso			
Mouvements commerciaux	10 938	15,1	98,8
Mouvements non commerciaux	3 404	12,3	-48,4
Ensemble	14 342	14,4	18,6

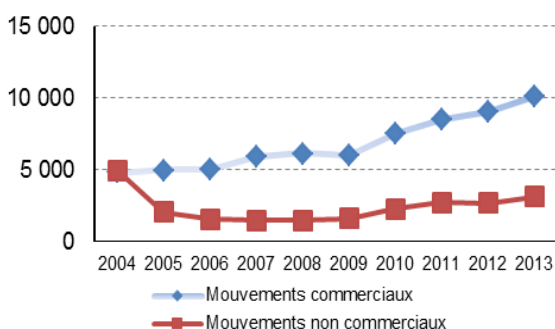
Graphique 3.7 : Mouvements d'avion dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso



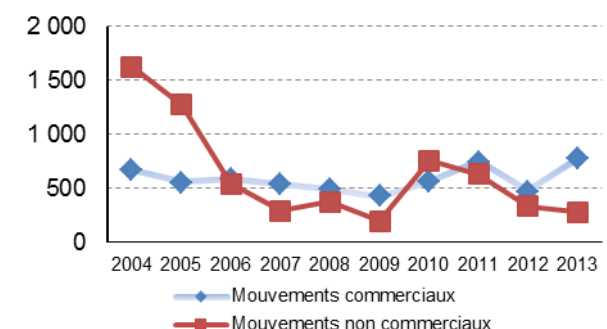
Graphique 3.8 : Répartition des mouvements d'avion dans les aéroports en 2013 (%)



Graphique 3.9 : Mouvements d'avion dans l'aéroport de Ouagadougou



Graphique 3.10 : Mouvements d'avion dans l'aéroport de Bobo-Dioulasso



3. Activités de transport (suite)

3.3. Activité de transports marchandises

3.3.1. Transport maritime

Points saillants

- Tonnage global de l'ensemble du trafic maritime (import + export) 2013 en hausse de 23,3% par rapport en 2012
- Très forte hausse des exportations (+75,2%) qui restent cependant 6 fois inférieures aux importations

Commentaires généraux

Entre 2004 et 2013 le trafic maritime a connu un taux de croissance de 93,5%

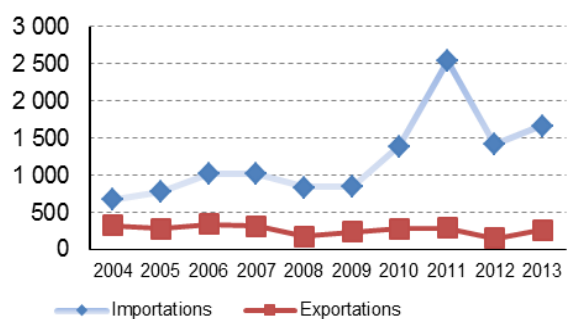
En 2013, le trafic maritime à l'importation se stabilise à 1 662 milliers de tonnes et représente ainsi 86% du trafic total. La variation la plus élevée est enregistrée durant la période 2004 à 2013 pour les importations avec +146,6 points. Elle s'est dégradée au cours de la même période pour les exportations avec un taux de -18,4%. Toutefois il faut souligner comme le démontre le graphique 3.11 que l'évolution relativement positive du trafic enregistré se justifie par la croissance de l'activité économique.

Sources statistiques : Conseil Burkinabè des chargeurs

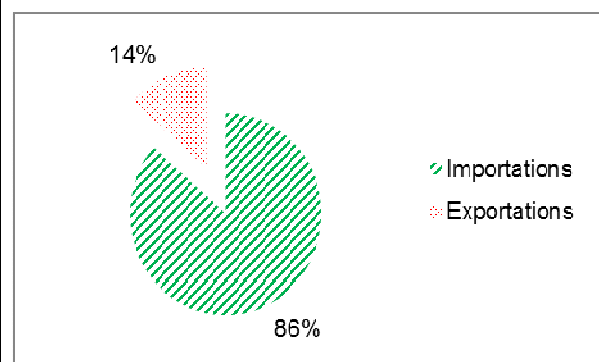
Tableau 3.4 : Evolution du trafic maritime à l'importation et à l'exportation pour les marchandises ordinaires (en milliers de tonnes)

	2013	Variation / 2012	Variation / 2004
Importations	1 662	18,0	146,6
Exportations	261	75,2	-18,4
Ensemble	1 923	23,3	93,5

Graphique 3.11 : Evolution du trafic maritime à l'importation et à l'exportation pour les marchandises ordinaires (en milliers de tonnes)



Graphique 3.12 : Répartition du trafic maritime à l'importation et à l'exportation pour les marchandises ordinaires en 2013 (%)



3.3.2. Transport aérien

Points saillants

- Fret embarqué à Ouagadougou et à Bobo-Dioulasso en hausse de 33,0% comparé à 2012
- Fret débarqué de 65% supérieur au fret embarqué en 2013

Commentaires généraux

Avec un niveau de 3 057 tonnes, l'ensemble du fret embarqué à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso a évolué à la hausse de 33,0% en 2013 par rapport à 2012.

Sur la période 2005 à 2010, le fret embarqué à Ouagadougou a évolué de façon croissante passant respectivement de 1 285 tonnes à 3 116 tonnes, avant de chuter en 2011 à 1 402 tonnes puis recommencer sa montée progressivement jusqu'en 2013.

En ce qui concerne le fret débarqué à Ouagadougou, sur la période 2004 à 2011, il a évolué en dents de scie et s'est stabilisé sur la période 2011 à 2013.

En 2013, la répartition par type de fret montre qu'à l'aéroport de Ouagadougou, le fret débarqué est prédominant et représente 61% de l'ensemble alors que le fret embarqué, lui ne représente que 37% de l'ensemble des frets.

Exportations : Valeur des marchandises exportées sans les frais de transport et autres frais, taxes et charges d'assurances

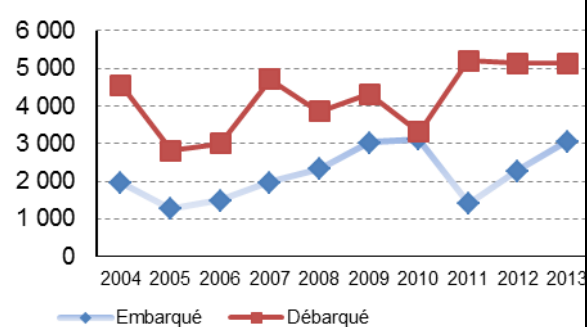
Importations : Valeur des marchandises importées sans les frais de transport et autres frais, taxes et charges d'assurances

Sources statistiques : Conseil Burkinabè des chargeurs

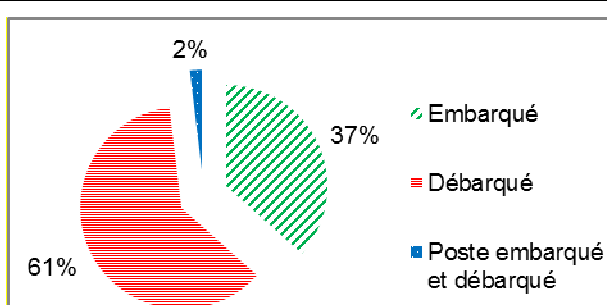
Tableau 3.5 : Evolution du fret dans les aéroports de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso

	2013	Variation 2013/2012	Variation 2013/2004
Ensemble			
Embarqué	3 057	33,0	51,6
Poste embarqué et débarqué	161		
Ouagadougou			
Embarqué	3 053	34,8	56,2
Débarqué	5 129	-0,3	12,6
Poste embarqué et débarqué	160	-17,5	-39,6

Graphique 3.13 : Fret (embarqué et débarqué) aux aéroports de Ouagadougou (en tonnes)



Graphique 3.14 : Répartition du fret (embarqué et débarqué) et poste aux aéroports de Ouagadougou en 2013 (%)



3. Activités de transport (suite)

3.3. Activité de transports de marchandises (suite)

3.3.3. Transport routier

Points saillants

- Importations routières en hausse de 31,9% entre 2012 et 2013
- Exportations routières en hausse de 81,5%
- Plus fortes hausses pour les importations en provenance du Togo, du Bénin et de Côte d'Ivoire que celles du Ghana
- Plus de la moitié des importations de 2013 en provenance du Togo

Commentaires généraux

Entre 2012 et 2013, les plus forts taux de variation sont enregistrés sur l'axe d'échange Bénin-Burkina avec 53,5% pour les importations et 233,2% pour les exportations.

Durant la même période, sur l'axe Mali-Burkina, le trafic a connu des taux de croissance à la baisse avec -97,5% à l'importation et -92,1% à l'exportation.

Comparativement à la période 2006-2013, l'on constate un taux de croissance de 586,3% à l'importation sur l'axe Bénin-Burkina et une variation de plus de 1 825 points à l'exportation sur l'axe Burkina-Niger.

Concernant la répartition du trafic par axe d'échange en 2013, le Togo retient plus de la moitié du trafic avec des taux de 51% des importations et 58% des exportations.

Le taux de croissance de l'ensemble du trafic routier en nombre de camions entre 2010 et 2011 est 11,9%.

En termes de variation du trafic en nombre de camion entre 2006 et 2011, le Bénin a enregistré un taux de variation de 1 716,7 %.

Sources statistiques : Conseil Burkinabè des chargeurs

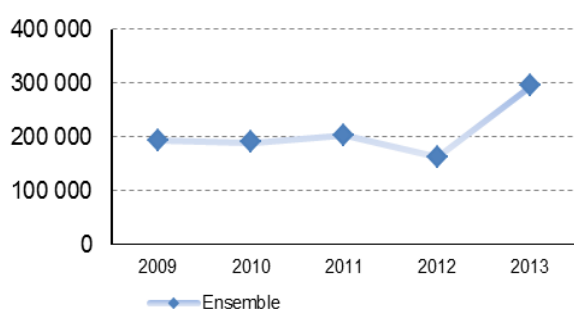
Tableau 3.6 : Importations et exportation routières par axe d'échange (en tonnes)

	Importations 2013	Variation / 2012 (%)	Variation / 2006 (%)	Exportations 2013	Variation / 2012 (%)	Variation / 2009 (%)
Bénin	430 869	53,5	586,3	20 359	233,2	
Côte d'Ivoire	304 298	45,1	219,6	97 101	166,1	396,5
Ghana	440 496	10,3	29,5	10 166	-18,9	-25,2
Mali	731	-97,5		1 063	-92,1	10,2
Niger	6 939			308		1 825,0
Togo	1 249 458	35,0	144,7	176 736	64,1	10,1
Ensemble	2 432 791	31,9	141,2	295 567	81,5	51,9

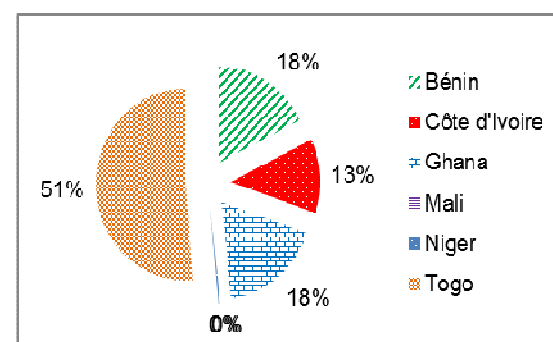
Tableau 3.7 : Evolution du trafic routier à l'import par axe d'échange (en nombre de camions)

	2011	Variation / 2010	Variation / 2006
Bénin	7 067	31,5	1 716,7
Côte d'Ivoire	2 502	-32,7	353,3
Ghana	12 053	-30,6	33,8
Mali	1 308	89,0	990,0
Togo	25 393	58,4	344,6
Ensemble	48 323	11,9	206,3

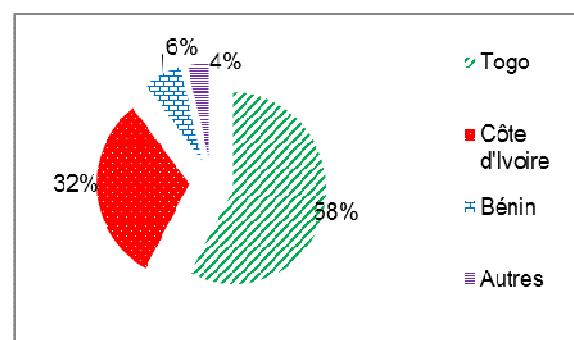
Graphique 3.15 : Importations routières par axe d'échange (en tonnes)



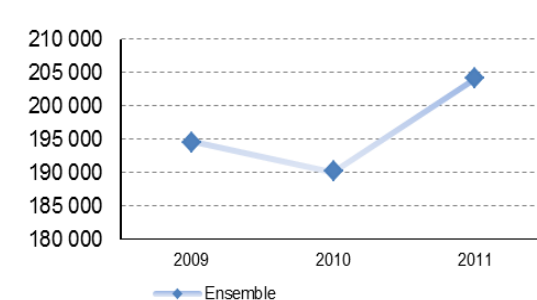
Graphique 3.16 : Répartition des importations routières par axe d'échange en 2013 (%)



Graphique 3.17 : Répartition des exportations routières par axe d'échange en 2013 (%)



Graphique 3.18 : Exportations routières (en tonnes)



3. Activités de transport (suite)

3.3. Activité de transports marchandises (suite)

3.3.4. Transport ferroviaire

Points saillants

- Fret ferroviaire total en forte hausse entre 2011 et 2012 de 30,1%
- 88% du fret ferroviaire sur le trajet Côte d'Ivoire- Burkina

Commentaires généraux

Le trafic intérieur a enregistré la plus forte variation avec un taux de 65,9% entre 2011 et 2012. Durant la période 2004 à 2012, le trafic ferroviaire à destination du Burkina a connu une hausse de 74%.

Concernant le type de trafic ferroviaire, le trafic local a un taux de croissance de 47,5% de 2011 à 2013. Ce taux est de - 4,6% pour le trafic en transit entre 2012 et 2013.

La répartition du fret ferroviaire en 2012 montre que le trafic en destination du Burkina occupe la plus grande partie avec un taux de 88%.

Sources statistiques : Société de gestion du patrimoine ferroviaire du Burkina Conseil burkinabè des chargeurs
--

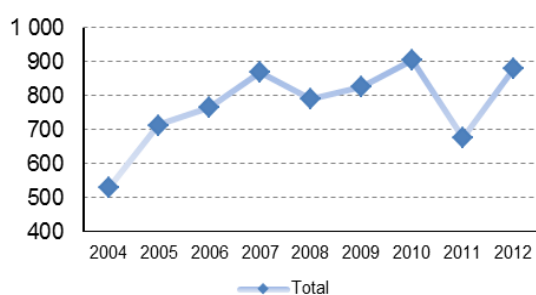
Tableau 3.8 : Evolution du fret ferroviaire (en milliers de tonnes)

	2012	Variation / 2011	Variation / 2004
Burkina - Côte d'Ivoire	98,4	5,0	22,1
Côte d'Ivoire - Burkina	773,8	33,9	74,0
Intérieur du Burkina	7,3	65,9	30,4
Total	879,4	30,1	65,6

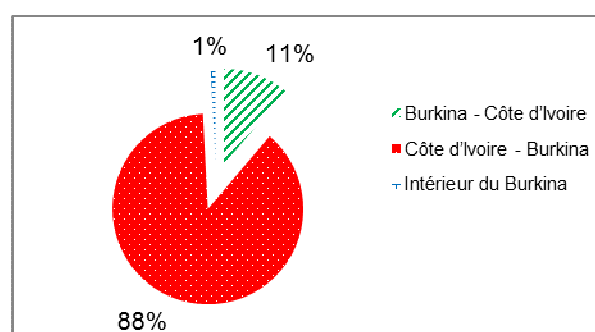
Tableau 3.9 : Importations et exportations ferroviaires (en tonnes)

	2013	Variation / 2012	Variation / 2011
Trafic local	623,9	-1,5	47,5
Transit	88,3	-4,6	10,9
Ensemble	712,2	-1,9	41,7

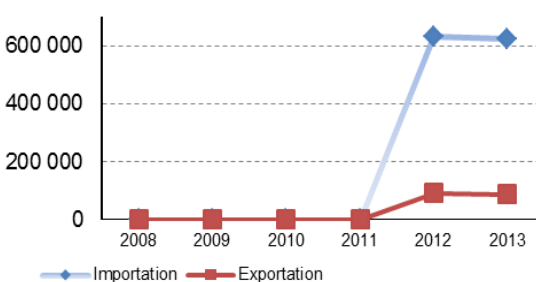
Graphique 3.19 : Fret ferroviaire (en milliers de tonnes)



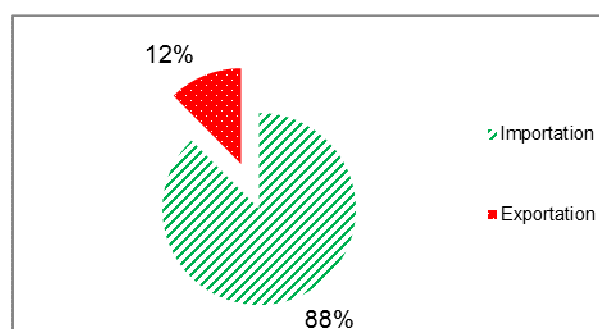
Graphique 3.20 : Répartition du fret ferroviaire en 2012 (%)



Graphique 3.21 : Importations et exportations ferroviaires (en tonnes)



Graphique 3.22 : Répartition des importations et exportations ferroviaires pour le trafic global en 2013 (%)



3. Activités de transport (suite)

3.3. Activité de transports marchandises (suite)

3.3.5. Evacuation des hydrocarbures

Points saillants

- Importations routières d'hydrocarbures en baisse de 11,3 %
- Importations ferroviaires d'hydrocarbures en baisse de 1,8 %.
- 87% des hydrocarbures importés par la route en 2011

Commentaires généraux

De 2005 à 2011, les importations routières des hydrocarbures ont connu un taux de croissance de 81,3%. Ce taux est encore plus élevé (256,2%) pour le pétrole et à la baisse (-68,5%) pour le JET A1.

Durant la même période, les importations ferroviaires ont subi une baisse de -57,5%. C'est le Fuel oil qui enregistre la plus forte croissance avec un taux de 772,7%.

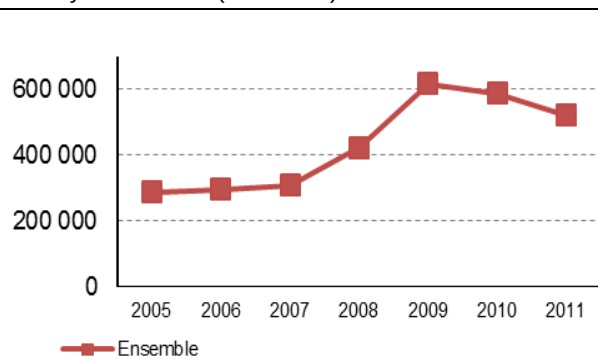
La gare de Ouagadougou enregistre le tonnage le plus élevé pour les importations ferroviaires.

Sources statistiques : Conseil Burkinabè des chargeurs

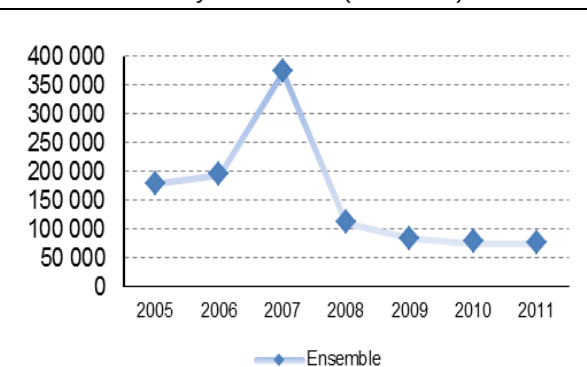
Tableau 3.10 : Importations routières et ferroviaires des hydrocarbures (en tonnes)

	Importations routières			Importations ferroviaires		
	2011	Variation 2011 / 2010	Variation 2011 / 2005	2011	Variation 2011 / 2010	Variation 2011 / 2005
Essence et super 91	125 474	-11,3	235,9	42 105	-1,8	-62,2
Gaz oil	138 357	-11,3	70,6	20 445	-1,8	-42,9
D DO	89 998	-11,3	46,3	6 484	-1,8	-64,5
Pétrole	29 289	-11,3	256,2	6 214	-1,8	-52,9
Gaz butane	43 691	-11,3	22,1	370	-1,9	-69,2
Fuel oil	86 465	-11,3	118,2	192	-1,5	772,7
Jet A1	7 427	-11,3	-68,5	944	-1,8	160,8
Ensemble	520 701	-11,3	81,3	76 754	-1,8	-57,4

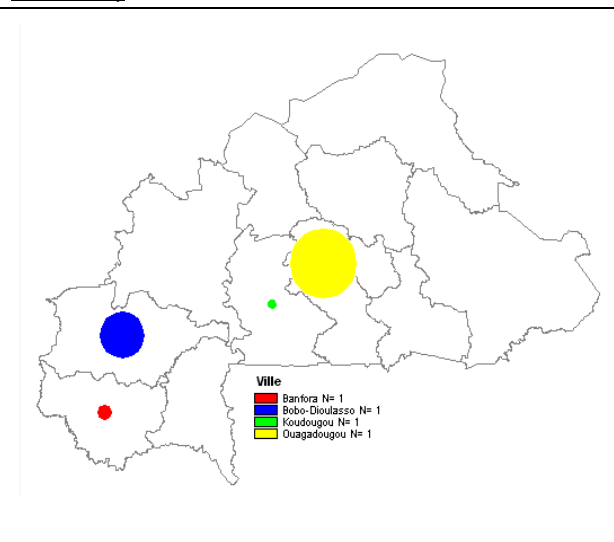
Graphique 3.23 : Ensemble des importations routières des hydrocarbures (en tonnes)



Graphique 3.24 : Ensemble des importations ferroviaires des hydrocarbures (en tonnes)



Carte 3.1 : Importations ferroviaires par gare (en milliers de tonnes)



4. Données économiques

4.1. Branche transport

Points saillants

- Baisse de 14,3% de la valeur ajoutée des transports
- Faible part des transports dans la valeur ajoutée totale avec 1,3% en 2012.

Commentaires généraux

La part des transports dans la VA totale évolue en dents de scie entre 2004 et 2012. En 2008, la part des transports dans la VA totale atteint son niveau le plus fort contrairement à 2005 où le poids du transport est le plus faible.

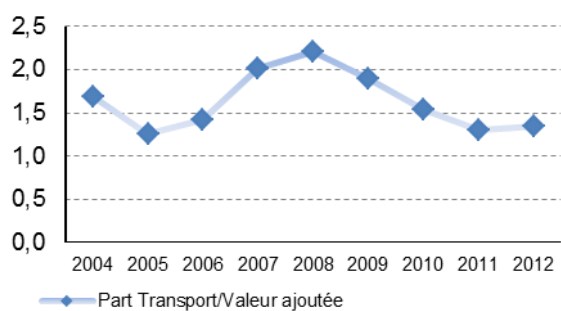
Après la baisse de 2004 à 2005, la valeur ajoutée de la branche transports a connu une augmentation soutenue de 2005 à 2008 où elle est passée du simple à plus du double pour atteindre son niveau le plus élevé. Ces années d'embellie sont suivies par une période de baisse jusqu'en 2012.

Sources statistiques : Institut national de la statistique et de la démographie
--

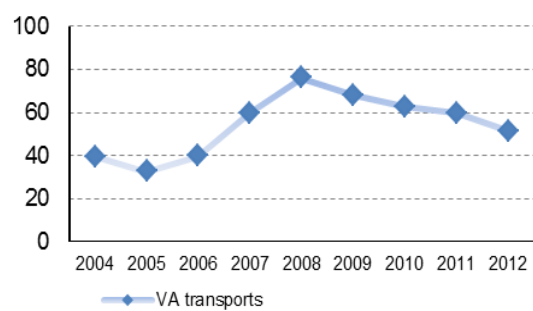
Tableau 4.1 : Evolution des variations des valeurs ajoutées (%)

	2012	Variation / 2011	Variation / 2004
VA totale	3 817,1	-17,4	63,1
VA transports	51,4	-14,3	30,5

Graphique 4.1 : Part des transports dans la valeur ajoutée totale (%)



Graphique 4.2 : Evolution de la valeur ajoutée de la branche transport (en milliards FCFA)



4.2. Les prix

Points saillants

- Prix des transports en plus forte hausse que l'ensemble des produits en 2013 (+1,9% contre +0,5%)
- Forte hausse des prix du taxi de ville (16,3% entre 2012 et 2013)

Commentaires généraux

Les prix du mélange 2T et du gasoil évoluent en phase de 2004 à 2013. Cependant, le prix du gasoil est resté faible par rapport à celui du mélange 2T au cours de la même période excepté en 2009 où les prix des deux produits étaient égaux. Le prix du taxi de ville est resté constant entre 2004 et 2011, indépendamment des fluctuations des prix des produits pétroliers. Depuis 2011, les prix du taxi de ville ont connu une augmentation progressive pour se situer à 300 FCFA en 2013.

Les prix des mobylettes de type Yamaha dame à Ouagadougou ont évolué de façon quasi constante entre 2004 et 2010. Après 2010, les prix ont connu une flambée en passant de près de 1,4 million de FCFA à 1,7 million de FCFA puis 1,8 million respectivement en 2010, 2011 et 2012. Après 2012, on assiste à une stagnation des prix qui se chiffrent au tour de 1,8 million de FCFA.

L'indice des prix du transport a connu une augmentation entre 2010 et 2012, en passant respectivement de 100 à près de 106. Cet indice est demeuré quasi constant en 2013. L'indice global quant à lui, a connu une augmentation progressive entre 2010 et 2013.

Sources statistiques : Institut national de la statistique et de la démographie
--

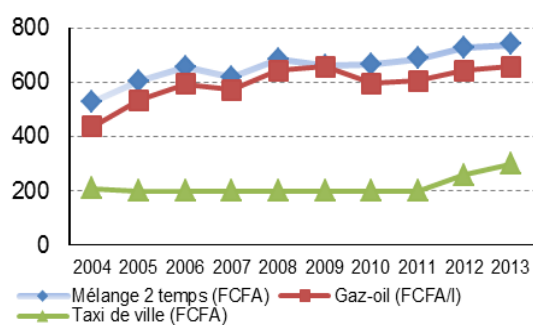
Tableau 4.2 : Evolution des prix des produits de la fonction Transports de l'IHPC à Ouagadougou

	2013	Variation / 2012	Variation / 2004
Vélo dame (milliers FCFA)	74	-1,3	-7,5
Motocyclette Type Yamaha dame (milliers FCFA)	1 827	1,7	40,8
Bougie mobylette importée (FCFA)	575	0,0	-17,9
Chambre à air mobylette de fabrication locale (FCFA)	1625	0,0	-3,7
Mélange 2 temps (FCFA)	740	1,8	40,2
Huile moteur 40 (FCFA/l)	2 066	2,5	104,4
Gasoil (FCFA/l)	656	2,0	50,5
Parking 2 roues (FCFA)	50	0,0	2,0
Transport bus urbain (FCFA)	150	0,0	0,0
Taxi de ville (FCFA)	300	16,3	44,2
Taxi compteur (FCFA)	2 000	0,0	-9,1
Bus Ouagadougou - Bobo-Dioulasso (FCFA)	6 500	0,0	23,8
Bus Ouagadougou - Tenkodogo (FCFA)	4 000	2,9	52,4
Bus Ouagadougou - Fada-N'Gourma (FCFA)	4 000	2,1	24,1

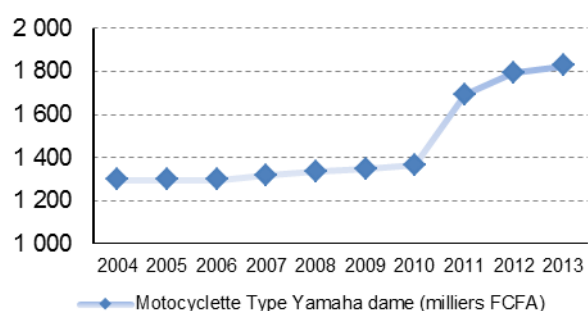
Tableau 4.3 : Evolution de l'indice des prix de la fonction Transports de l'IHPC et de l'indice global (base 100: 2008)

	2013	Variation / 2012	Variation / 2010
Transports	105,9	1,9	9,0
Indice global	107,5	0,5	7,3

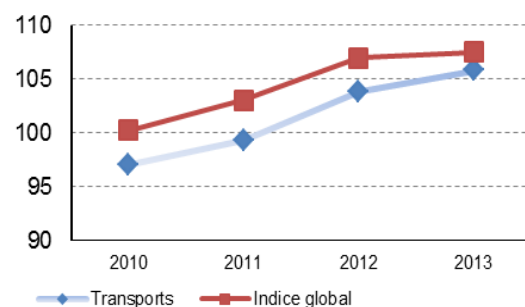
Graphique 4.3 : Evolution des prix du mélange 2T, du gazoil et du taxi de ville de Ouagadougou



Graphique 4.4 : Evolution des prix des mobylettes type Yamaha dame à Ouagadougou



Graphique 4.5.: Evolution de l'indice des prix du transport et de l'indice global de l'IHPC (base 100: 2008)



5. Sécurité routière

5.1. Prévention

Points saillants

- Plus de 183 000 contrôles techniques en 2013, dont plus de 80% à Ouagadougou
- Forte hausse (+12,7%) des contrôles techniques à Ouagadougou en 2013
- Taux d'échec (23%) en baisse de 4,6%

Commentaires généraux

Sur période 2004 à 2013, on observe une évolution croissante du nombre de contrôles techniques réalisés à Ouagadougou et une constance de ceux réalisés à Bobo-Dioulasso.

Entre 2002 et 2010 le taux d'échec aux contrôles techniques de la localité de Ouagadougou a évolué en dents de scie puis s'est accru de façon exponentielle sur la période 2010 à 2012 pour ensuite décroître légèrement entre 2012 et 2013.

L'équipe mobile de Ouagadougou a réalisé en 2013 moins de contrôles techniques qu'en 2012 et en 2002, soit respectivement une variation de -50,9% et -32%.

La répartition par type de contrôle montre que les contrôles périodiques par rapport aux autres contrôles sont prédominants aussi bien à Ouagadougou (60%) qu'à Bobo-Dioulasso (70%).

Sources statistiques : Centre de contrôle des véhicules automobiles
--

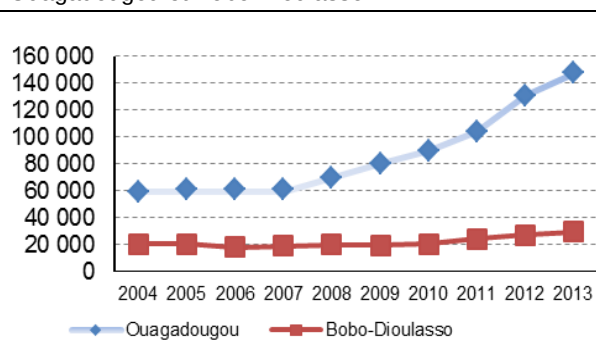
Tableau 5.1 : Nombre de contrôles techniques réalisés par localité

	2013	Variation / 2012	Variation / 2004
Ouagadougou	147 532	12,7	147,1
Bobo-Dioulasso	29 775	9,5	44,8
Equipe mobile Ouagadougou	6 257	-50,9	-32,0
Ensemble			

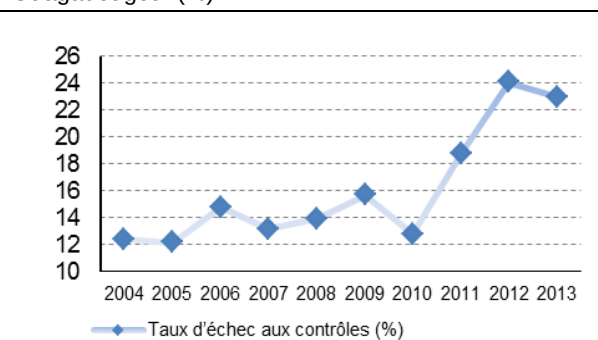
Tableau 5.2 : Contrôles techniques réalisés ensemble

	2013	Variation / 2012	Variation / 2004
Contrôles périodiques	88 121	13,2	103,1
Premières visites	25 086	16,5	181,2
Autres type de contrôles	34 325	8,7	364,4
Taux d'échec aux contrôles (%)	23,0	-4,6	85,5

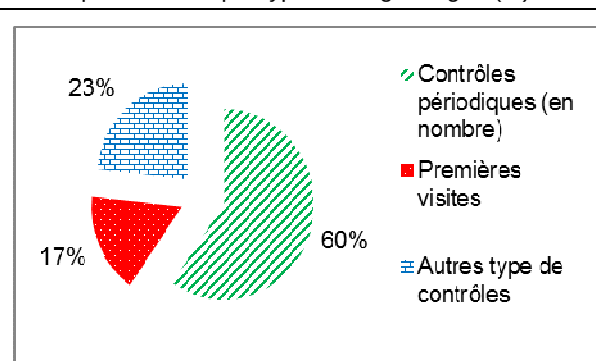
Graphique 5.1 : Contrôles techniques réalisés à Ouagadougou et Bobo-Dioulasso



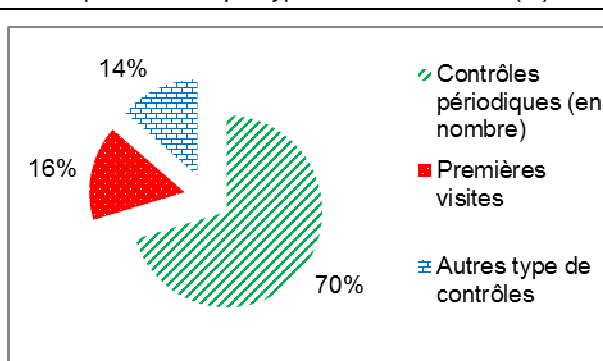
Graphique 5.2 : Taux d'échec aux contrôles à Ouagadougou (%)



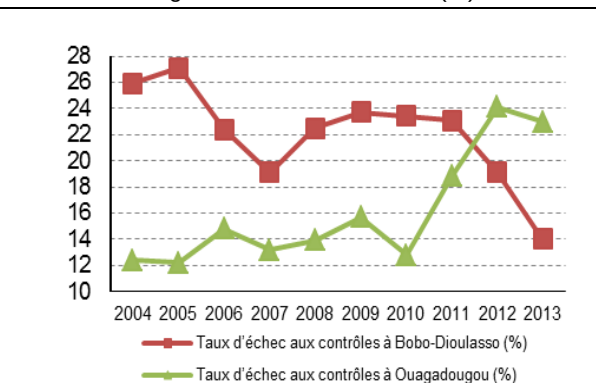
Graphique 5.3 : Répartition du nombre de contrôles techniques réalisés par type à Ouagadougou (%)



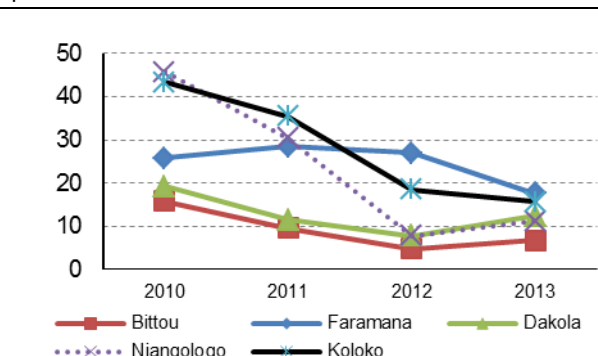
Graphique 5.4 : Répartition du nombre de contrôles techniques réalisés par type à Bobo-Dioulasso (%)



Graphique 5.5 : Taux d'échec aux contrôles de la localité de Ouaga et de Bobo-Dioulasso (%)



Graphique 5.6 : Pourcentage de véhicules surchargés par localité



5. Sécurité routière (suite)

5.2. Accidentalité

Points saillants

- Forte baisse (-30,9%) des accidents à Ouagadougou en 2013 après la très forte hausse en 2012
- Baisse limitée (-4,3%) des accidents à Bobo-Dioulasso
- Un tiers de l'ensemble des accidents entre engins à 2 roues en 2013

Commentaires généraux

En 2013, 13 979 accidents ont été constatés dans les seules villes de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. De 2012 à 2013, on note une baisse de 30,9% du nombre d'accidents à Ouagadougou et une baisse de 4,3% à Bobo-Dioulasso. Les accidents corporels ont augmenté de 32,1% entre 2010 et 2011 à Bobo-Dioulasso.

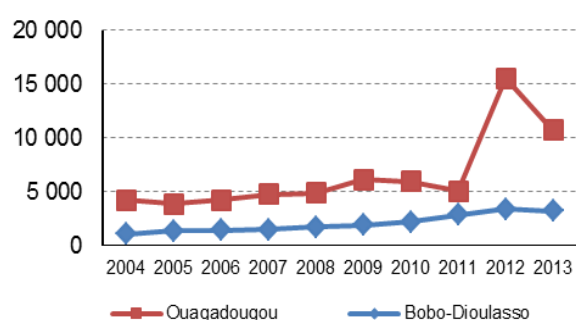
De 2004 à 2011, le nombre d'accidents est resté pratiquement constant. À partir de 2012, ce nombre a connu un pic à Ouagadougou. À Bobo-Dioulasso, le nombre d'accidents est resté stable de 2004 à 2010. Les deux roues sont les plus impliqués dans les accidents avec 63% d'implication.

Sources statistiques : Office national de la sécurité routière

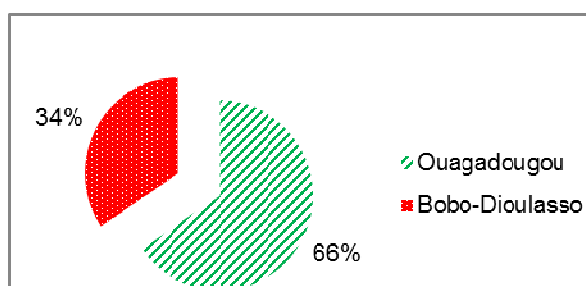
Tableau 5.3 : Répartition des accidents et des accidents corporels de la route par site

	Accidents			Accidents corporels		
	2013	Variation / 2012	Variation / 2004	2011	Variation / 2010	Variation / 2003
Ouagadougou	10 742	-30,9	152,7	5 010	18,5	86,8
Bobo-Dioulasso	3 237	-4,3	205,1	2 625	32,1	213,2

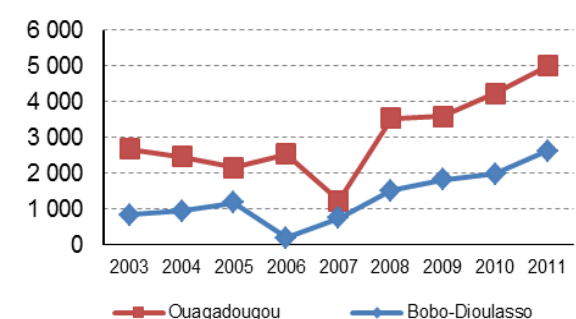
Graphique 5.7 : Evolution des accidents de la route par site



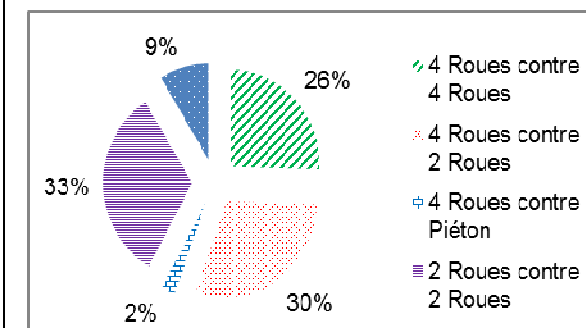
Graphique 5.8 : Répartition des accidents corporels par site en 2011 (%)



Graphique 5.9 : Evolution des accidents corporels par site



Graphique 5.10 : Répartition des accidents de la route par type de conflit en 2013 (%)



5. Sécurité routière (suite)

5.3. Caractéristiques des victimes

Points saillants

- Nombre de tués sur les routes du Burkina en hausse de 17,4% en 2013
- Très fortes hausses du nombre de tués en 2013 à Ouagadougou (+35,4%) et à Bobo-Dioulasso (+45,1%)
- Nombre de blessés sur les routes du Burkina en hausse de 21,5% en 2013 due à la très forte hausse (+61,2%) en dehors de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso

Commentaires généraux

En 2013, on dénombre 1 125 tués sur tout le territoire. Entre 2012 et 2013, on note une augmentation de 35,4 % du nombre de tués à Ouagadougou et 45,1% à Bobo-Dioulasso.

En 2013, 16 582 blessés ont été enregistrés suite aux accidents de la circulation, avec une évolution de 10,1% de ce nombre à Bobo-Dioulasso.

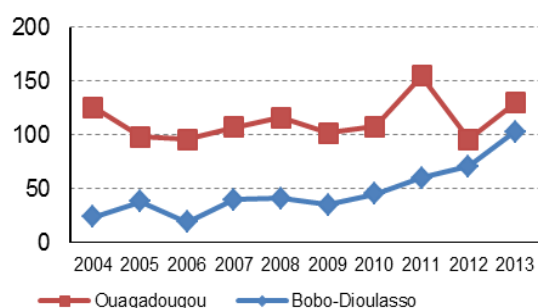
Le nombre de tués a diminué entre 2004 et 2005 et mais est en hausse de 2007 à 2013 à Bobo-Dioulasso et Ouagadougou.

Sources statistiques : Office national de la sécurité routière

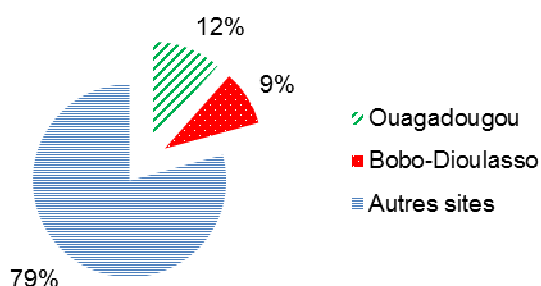
Tableau 5.4 : Répartition des tués et des blessés de la route par site

	Tués			Blessés		
	2013	Variation / 2012	Variation / 2008	2013	Variation / 2012	Variation / 2008
Ouagadougou	130	35,4	27,5	6 988	2,8	104,7
Bobo-Dioulasso	103	45,1	194,3	3 109	10,1	111,1
Autres sites	892	12,8	145,1	6 485	61,2	99,2
Burkina Faso	1 125	17,4	124,6	16 582	21,5	103,7

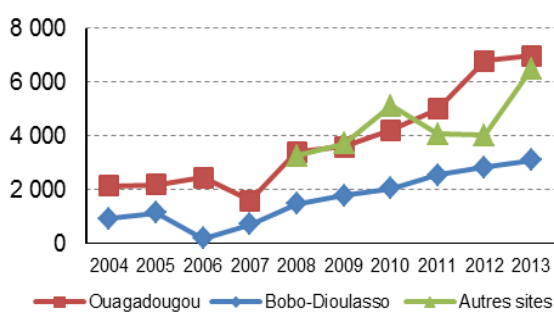
Graphique 5.11 : Evolution du nombre des tués selon le site



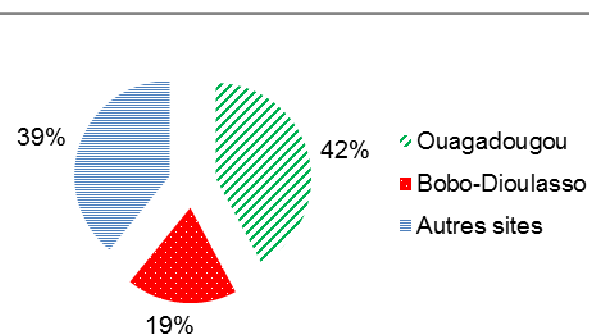
Graphique 5.12 : Répartition des tués selon le site en 2013 (%)



Graphique 5.13 : Evolution du nombre des blessés selon le site



Graphique 5.14 : Répartition des blessés selon le site en 2013 (%)



6. Climatologie

6.1. Evolution des précipitations et nombre de jours de pluie

Points saillants

- Cumul pluviométrique en baisse par rapport à 2012 dans toutes les stations de 3,3% à Fada N'Gourma à 26% à Ouahigouya
- Nombre de jours de pluies en baisse aussi sauf à Bogandé et Bormo
- Situation contrastée par rapport à la moyenne 2003-2012 avec quelques stations (Bogandé, Boromo, Dori et Ouagadougou) ayant bénéficié d'un cumul supérieur

Commentaires généraux

En 2013, une baisse générale de la pluviométrie a été observée sur l'ensemble des stations d'observation par rapport à l'année 2012. Les baisses ont été plus importantes à Ouahigouya (-251 mm), à Dédougou (-219 mm) et à Ouagadougou Aéroport (-196 mm).

Le nombre de jours de pluie en 2013 est en baisse dans la majorité des postes d'observation par rapport à l'année 2012 à l'exception des stations de Bogandé et de Boromo.

Le cumul pluviométrique de 2013 baisse surtout dans la zone soudanienne et moins dans la zone soudano-sahélienne mais il est en hausse dans la zone sahélienne par rapport à la normale 1981-2010.

Le cumul pluviométrique de 2013 croît dans la majorité des postes d'observation par rapport à la normale 1981-2010 à l'exception de la station de Gaoua.

Le cumul pluviométrique annuel de 2013 a varié entre 579 mm en 49 jours à Dori et 1011 mm en 80 jours à Gaoua. Quant au nombre de jours de pluie, il a varié entre 49 jours à Dori et 89 jours à Bobo Dioulasso.

Ce cumul pluviométrique annuel comparé à celui de l'année précédente (2012) a présenté des écarts négatifs sur l'ensemble du territoire national.

Comparé à la normale 1981-2010, ce cumul pluviométrique annuel a présenté des écarts négatifs dans les stations d'observation de Bobo-Dioulasso, Gaoua, Dédougou, Po et de Fada N'Gourma et positifs dans les stations d'observation de Bogandé, Dori, Ouahigouya, Boromo et Ouagadougou.

Hauteur de pluie annuelle : Hauteur des précipitations qui atteignent le sol pendant une année

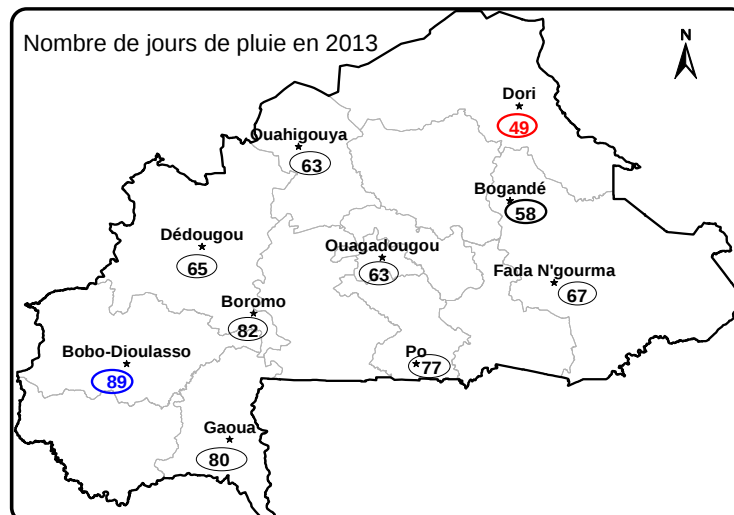
Nombre annuel de jours de pluie : Nombre de jours par an avec pluie importante

Sources statistiques : Direction générale de la météorologie

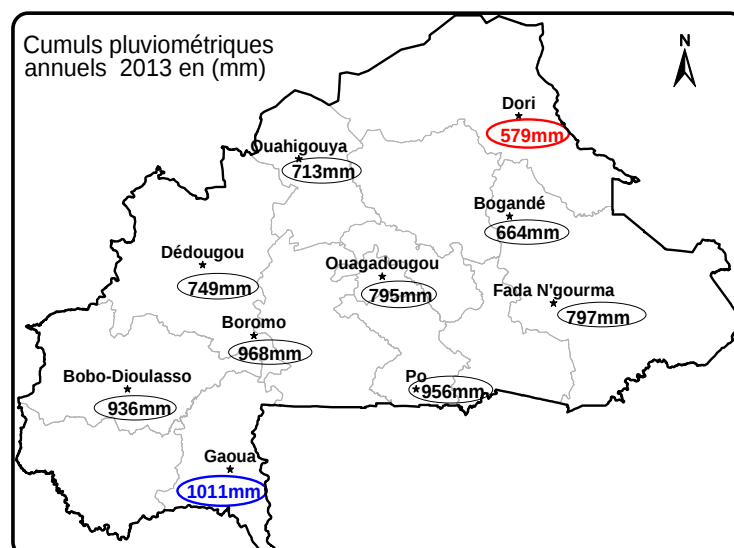
Tableau 6.1 : Evolution de la hauteur de pluie annuelle (en mm) et du nombre annuel de jours de pluies dans les principales stations

	Hauteur de pluie annuelle			Nombre annuel de jours de pluie		
	2013	Variation / 2012 (%)	Variation (%) / Moyenne 2003-2012	2013	Variation / 2012 (%)	Variation (%) / Moyenne 2003-2012
Bobo-Dioulasso	936	-13,3	-5,3	89	-5,3	-3,3
Bogandé	664	-17,6	4,0	58	11,5	3,0
Boromo	968	-6,8	5,8	82	3,8	4,3
Dédougou	749	-22,7	-13,2	65	-15,6	-11,8
Dori	579	-7,2	10,9	49	-5,8	7,9
Fada N'Gourma	797	-3,3	-9,0	67	-1,5	-4,4
Gaoua	1 011	-5,7	-4,2	80	-16,7	-11,4
Ouagadougou	795	-19,9	0,5	63	-6,0	-5,0
Ouahigouya	713	-26,0	-3,9	63	-12,5	6,6
Pô	956	-5,3	-10,6	77	-10,5	-4,1

Carte 6.1 : Evolution du nombre annuel de jours de pluie dans les principales stations



Carte 6.2 : Evolution de la hauteur de pluie annuelle en 2013 dans les principales stations (en mm)



6. Climatologie (suite)

6.2. Evolution de la durée moyenne journalière d'insolation

Points saillants

- Durée d'insolation en forte hausse par rapport à 2012 dans toutes les stations, notamment de 12,7% à Bobo-Dioulasso et de 26,8% à Ouahigouya
- Durée d'insolation de 2013 aussi en hausse dans toutes les stations par rapport à la moyenne 2003-2012
- Evaporation stable ou en légère baisse par rapport à 2012 sauf à Bobo-Dioulasso (+17,7%)

Commentaires généraux

La durée d'insolation en 2013 est en hausse par rapport à l'année précédente, hausse la plus marquée à la station de Ouahigouya (+ 2 heures). Elle a été aussi à la hausse par rapport à la normale 1981-2010.

La durée moyenne d'insolation de 2013 a oscillé entre 7,7 heures à Bobo-Dioulasso dans la zone soudanienne et 9,2 heures à Bogandé dans la zone sahélienne.

Comparée à celle de l'année précédente, elle est en hausse sur l'ensemble du territoire national. Notons que cette hausse a été plus marquée à la station de Ouahigouya (+2 heures).

Comparativement à la moyenne 1981-2010, elle a été également à la hausse sur l'ensemble du territoire national.

Durée moyenne d'insolation: La moyenne de la somme des intervalles de temps durant lesquels un objet fixe est soumis à insolation au cours d'une période donnée que l'on choisit, sauf indication contraire, comme égalant un jour entier, soit 24 heures à partir de minuit

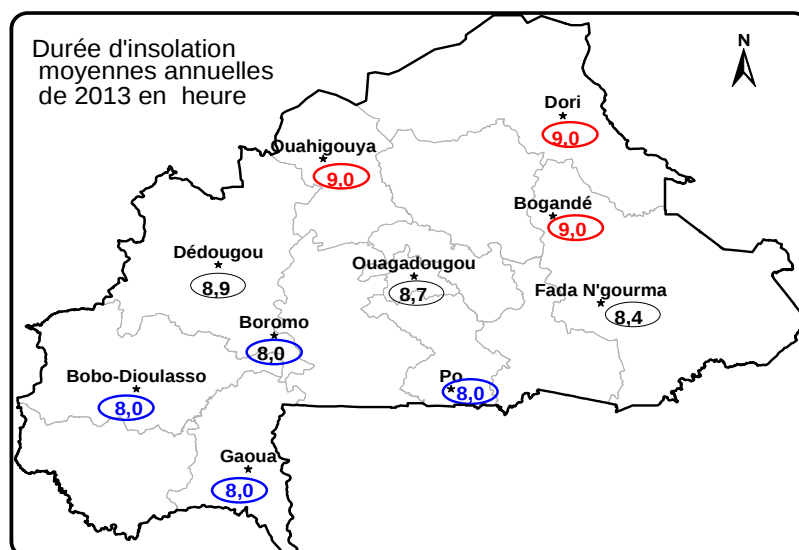
Evaporation: Passage progressif de l'état liquide à l'état gazeux

Sources statistiques : Direction générale de la météorologie

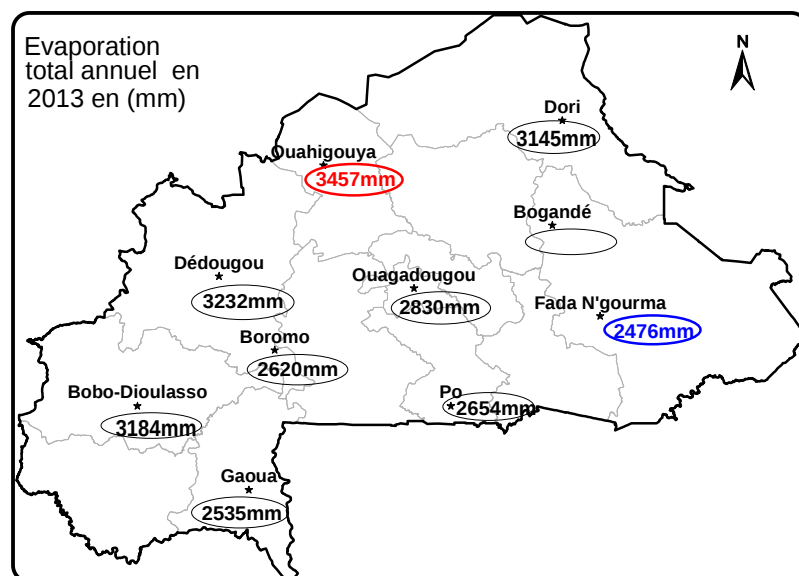
Tableau 6.2 : Evolutions de la durée moyenne journalière d'insolation dans les principales stations (heures) et de l'évaporation dans les principales stations (en mm)

	Durée moyenne d'insolation (heures)			Evaporation (mm)		
	2013	Variation / 2012	Variation (%) / Moyenne (2003-2012)	2013	Variation / 2012	Variation (%) / Moyenne (2003-2012)
Bobo-Dioulasso	8,0	12,7	9,7	3 184	17,7	12,4
Bogandé	9,0	4,7	7,1	nd		-
Boromo	8,0	5,3	3,1	2 620	2,8	-3,2
Dédougou	8,9	8,5	6,1	3 232		0,8
Dori	9,0	9,8	6,6	3 145	-1,3	-0,8
Fada N'Gourma	8,4	7,7	2,9	2 476		-11,1
Gaoua	8,0	6,7	4,8	2 535	0,7	4,3
Ouagadougou	8,7	6,1	6,5	2 830	-1,2	-4,0
Ouahigouya	9,0	26,8	6,9	3 457	-3,8	-3,2
Pô	8,0	1,3	1,0	2 654	-0,3	-0,8

Carte 6.3 : Evolution de la durée moyenne d'insolation dans les principales stations



Carte 6.4 : Evolution de l'évaporation dans les principales stations



6. Climatologie (suite)

6.3. Evolution des températures moyennes

Points saillants

- Températures moyennes maximales variant en 2013 entre 34°C (Bobo-Dioulasso, Gaoua) et 37°C (Dori)
- Températures moyennes maximales en hausse dans toutes les stations à l'exception de Boromo
- Variations des températures moyennes minimales contrastées par rapport à 2012 avec la moitié des stations en hausse et la moitié des stations en baisse.

Commentaires généraux

Dans la majorité des stations à l'exception de celle de Boromo, une hausse des températures moyennes maximales a été observée par rapport à 2012. Les températures moyennes minimales ont subi une baisse en 2013 par rapport à 2012 dans la plupart des stations.

Comparativement à la moyenne 2003 - 2013, quatre (04) localités sur dix (10) ont connu des hausses des températures moyennes maximales. Cependant, pour la même période, les températures moyennes minimales ont connu une baisse dans six (06) localités sur dix (10).

Température moyenne maxima : Moyenne des plus hautes températures observées au cours d'une journée de 24 heures, plus exactement entre 6 heures U.T.C. et le lendemain 6 heures.

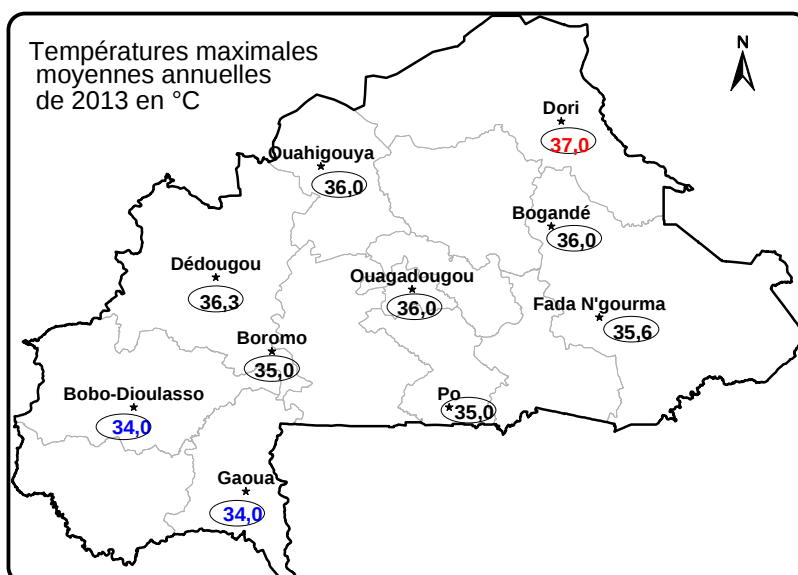
Température moyenne minima : Moyenne des plus basses températures observées au cours d'une journée de 24 heures, plus exactement entre 18 heures U.T.C. la veille et 18 heures le jour même

Sources statistiques : Direction générale de la météorologie

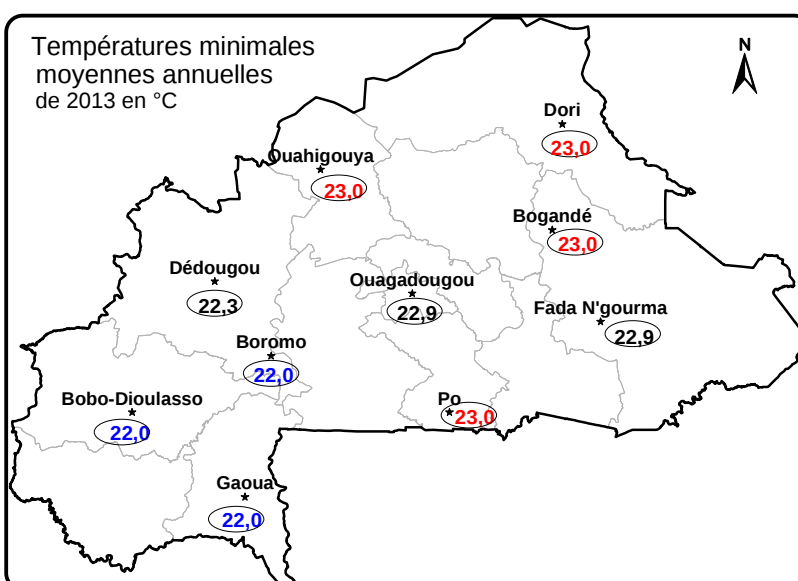
Tableau 6.3 : Evolution des températures moyennes maximales et minimales dans les principales stations (en °C)

	Température moyenne maximale			Température moyenne minimale		
	2013	Variation / 2012	Variation (%) / Moyenne (2003-2012)	2013	Variation 2013/2012	Variation (%) / Moyenne (2003-2012)
Bobo-Dioulasso	34,0	2,1	0,3	22,0	0,5	-0,6
Bogandé	36,0	0,3	1,5	23,0	-0,4	-0,3
Boromo	35,0	-0,3	-1,5	22,0	-1,8	-1,5
Dédougou	36,3	2,3	0,5	22,3	0,0	-1,1
Dori	37,0	1,4	-0,8	23,0	-0,9	-0,4
Fada N'Gourma	35,6	0,6	0,4	22,9	-2,6	0,5
Gaoua	34,0	1,2	-0,6	22,0	0,9	1,1
Ouagadougou	36,0	1,4	1,3	22,9	-0,9	0,1
Ouahigouya	36,0	1,1	-0,4	23,0	-1,7	-1,8
Pô	35,0	2,0	0,6	23,0	2,2	2,9

Carte 6.5 : Evolution des températures moyennes maximales dans les principales stations



Carte 6.6 : Evolution des températures moyennes minimales dans les principales stations



Annexes

Annexe 1 : Glossaire des termes utilisés

Annexe 1 : Glossaire des termes utilisés

Accessibilité rurale (taux d') : Pourcentage de la population située à moins de 2 km d'une route carrossable en toute saison.

Catégories de routes :

Au Burkina Faso, les routes sont classées en 3 catégories :

- **Les routes nationales :** Routes principales reliant notamment le Burkina avec les pays limitrophes ;
- **Les routes régionales :** Routes reliant deux ou plusieurs régions entre elles ;
- **Les routes départementales :** Routes localisées au niveau des départements et reliant des départements entre eux.

Route en terre moderne : Ouvrage d'art de franchissement calculé pour la crue cinquantennale et d'assainissement pour la crue décennale avec pour caractéristiques :

- o Largeur d'emprise 60 m
- o Largeur de plate-forme 10,60 m en raz campagne et 12,60 m en traversée d'agglomération
- o Vitesse de référence 100 km/h
- o Rayon minimal 600 m
- o Rayon minimal absolu 425 m
- o Couche de roulement continue en graveleux latéritiques
- o Ce standard permet le bitumage par la réalisation de la couche de base et du revêtement bitumineux sans reprise des terrassements ni des ouvrages.

Routes en terre ordinaire : Ouvrage d'art et d'assainissement construit avec pour caractéristiques :

- o Largeur d'emprise 30 m
- o Largeur de chaussée 7,00 m
- o Vitesse de référence 80 km/h
- o Rayon minimal 300 m
- o Couche de roulement continue en graveleux latéritiques

Route bitumée : Ouvrage d'art de franchissement calculé pour la crue cinquantennale et d'assainissement pour la crue décennale avec pour caractéristiques :

- o Largeur d'emprise 60 m
- o Largeur de plate-forme 10,00 m en raz campagne et 12,00 m en traversée d'agglomération
- o Largeur du revêtement 7,00 m en raz campagne
- o et 8,00 m en traversée d'agglomération
- o Vitesse de référence 100 km/h
- o Rayon minimal 600 m
- o Rayon minimal absolu 425 m
- o Ce standard peut être réduit à 9,00 m de plate-forme, par des accotements de 1,00 m chacun, dans le cas de réfection de route existante.

Route non revêtue : Route en terre.

Route revêtue : Route protégée par une couche imperméabilisée, enrobée d'enduit superficiel, sand asphalt.

Pistes améliorées de type A : Ouvrage d'art et d'assainissement principaux avec pour caractéristiques :

- o Largeur d'emprise 20 m
- o Largeur de chaussée 6,00 m
- o Vitesse de référence 80 km/h
- o Rayon minimal 300 m
- o Couche de roulement en graveleux latéritiques sur plus de 80% de la longueur
- o Coupures momentanées

Pistes améliorées de type B : Ouvrage d'art et d'assainissement principaux construit avec pour caractéristiques :

- o Largeur d'emprise 20 m
- o Largeur de chaussée 5,00 m
- o Vitesse de référence 60 km/h
- o Rayon minimal 300 m
- o Couche de roulement en graveleux latéritiques limitée aux zones difficiles
- o Coupures fréquentes pendant les pluies

Pistes ordinaire : Piste saisonnière avec pour caractéristiques :

- o Largeur d'emprise 15 m
- o Largeur de chaussée 5,00 m
- o Vitesse de référence 50 Km/h
- o Rayon minimal 120 m
- o Pas de couche de roulement et pas d'assainissement