

1^{re} Session ordinaire de l'année 2022

**ASSEMBLEE LEGISLATIVE
DE TRANSITION**

**COMMISSION DES FINANCES
ET DU BUDGET (COMFIB)**

RAPPORT N°2022-13/ALT/COMFIB

DOSSIER N°015 : RELATIF AU PROJET DE LOI PORTANT RATIFICATION DE L'ORDONNANCE N°2021-023/PRES DU 31 DECEMBRE 2021 PORTANT RATIFICATION DE L'ACCORD DE FINANCEMENT COMPOSE DU CREDIT N°6967-BF ET DU DON N°D8910-BF SIGNE LE 9 SEPTEMBRE 2021 ENTRE LE BURKINA FASO ET L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DEVELOPPEMENT (IDA) POUR LE FINANCEMENT DU PROJET REGIONAL DE CORRIDOR ECONOMIQUE LOME-OUAGADOUGOU-NIAMEY

Présenté au nom de la Commission des finances et du budget (COMFIB)
par le député **Drissa SANOGO**, rapporteur.

Juin 2022

L'an deux mil vingt-deux, le mardi 31 mai de 21 heures 58 minutes à 23 heures 10 minutes et le jeudi 02 juin de 19 heures 54 minutes à 21 heures 32 minutes, la Commission des finances et du budget (COMFIB) s'est réunie en séances de travail, sous la présidence du député Yves KAFANDO, Président de ladite Commission, à l'effet d'examiner le projet de loi portant ratification de l'Ordonnance n°2021-023/PRES du 31 décembre 2021 portant autorisation de ratification de l'Accord de financement composé du Crédit n°6967-BF et du Don n°8910-BF signé le 9 septembre 2021 entre le Burkina Faso et l'Association internationale de développement (IDA) pour le financement du Projet régional de corridor économique Lomé - Ouagadougou - Niamey.

Le gouvernement était représenté par monsieur Mahamoudou ZAMPALIGRE, ministre des Transports, de la Mobilité urbaine et de la Sécurité routière, assisté de ses collaborateurs et de représentants du ministère de la Justice et des Droits humains, chargé des Relations avec les Institutions.

Les commissions générales saisies pour avis étaient représentées ainsi qu'il suit :

- la Commission du développement durable (CDD), par les députés Noufou ZIDWEMBA et Seyibo ZAMPOU ;
- la Commission des affaires étrangères, de la défense et de la sécurité (CAEDS) par le député Jean Marie KOMBASSERE.

Le Président de la Commission, après avoir souhaité la bienvenue au gouvernement, a proposé le plan de travail suivant qui a été adopté :

- audition du gouvernement ;
- débat général ;
- examen du projet de loi article par article ;
- appréciation de la commission.

I. AUDITION DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement a présenté l'exposé des motifs du projet de loi structuré autour des points suivants :

- introduction ;
- objectifs et bénéficiaires du projet ;
- description technique du projet ;
- coût du projet et caractéristiques du financement. ;
- conclusion.

I.1- Introduction

Le corridor Lomé-Ouagadougou-Niamey (LON) reliant les trois capitales comprend :

- Lomé-Ouagadougou qui est l'un des corridors de transit internationaux prioritaires de la CEDEAO et de l'UEMOA ;
- Ouagadougou-Niamey qui fait partie du corridor routier transsaharien (Dakar à Niamey).

Cependant, le coût et la durée des transports le long du corridor LON restent parmi les plus élevés d'Afrique subsaharienne, ce qui entrave l'intégration économique et sociale régionales. L'efficacité de la chaîne logistique est affectée par des aspects opérationnels, institutionnels et de gouvernance. Les principaux goulets d'étranglement identifiés appellent à la nécessité :

- de simplifier et d'améliorer les processus et procédures douaniers ;
- de professionnaliser les acteurs du transport ;
- d'améliorer le système de gestion des données de transport et de la sécurité routière.

La région traversée par le corridor LON est caractérisée par une fragilité et une insécurité persistante et généralisée.

Parmi d'autres facteurs, l'exclusion ou la perception de l'exclusion économique, sociale et politique ainsi que la discrimination fournissent aux groupes armés un terrain propice à la diffusion d'idéologies de libération par la violence. Au cours de la dernière décennie, de nombreux incidents de violence contre les Forces de Défense et de Sécurité (FDS) et les civils ont été enregistrés dans la région des trois frontières du Burkina Faso, du Mali et du Niger. La concentration de ces événements le long du corridor LON a été particulièrement élevée dans la région de l'Est du Burkina Faso et la région de Tillabéry au Niger.

Pour permettre à ce corridor de contribuer à améliorer la stabilité et le développement dans ces pays, le Burkina Faso, le Niger et le Togo, avec l'appui de la Banque Mondiale, ont entrepris de mettre en place un projet de développement intitulé « Projet régional sur le Corridor économique Lomé-Ouagadougou-Niamey ».

I.2- Objectif et bénéficiaires du projet

I.2.1- Objectif global

L'objectif de développement du Projet régional sur le Corridor économique Lomé-Ouagadougou-Niamey est « d'améliorer la connectivité régionale et les infrastructures communautaires socio-économiques le long du corridor entre les capitales du Togo, du Burkina Faso et du Niger ».

I.2.2- Bénéficiaires et zones d'intervention du projet

Les principaux bénéficiaires visés par le projet sont entre autres :

- les consommateurs et les producteurs locaux de biens échangeables dans les trois pays ;
- la communauté des services du secteur du transport routier ;
- les populations locales, en particulier de nombreux ménages indigents et les femmes, qui bénéficieront de l'amélioration des infrastructures et des équipements communautaires ;
- les entreprises ainsi que les producteurs de la région des trois Etats.

Le projet contribuera à l'atténuation du changement climatique et renforcera la résilience climatique du réseau de transport et des communautés en investissant dans la remise en état des routes pour qu'elles répondent aux normes de résilience climatique, en concevant et en établissant des programmes de renouvellement du parc des camions et de mise au rebut des camions qui tiennent compte de l'efficacité énergétique.

I.3-Description technique du projet

I.3-1- Composantes du projet

Prévu pour s'exécuter de 2022 à 2027 (soit 06 ans), sous la tutelle technique du ministère des Transports, de la Mobilité urbaine et de la Sécurité routière, le Projet régional sur le Corridor économique Lomé-Ouagadougou-Niamey est structuré en cinq (05) composantes qui se présentent ainsi qu'il suit :

- Composante 1 : *Amélioration des infrastructures et introduction de systèmes de transport intelligents sur le corridor* (Coût total : 126 millions de dollars US dont 92 millions de dollars US au Togo, 23 millions de dollars US au Burkina Faso et 11 millions de dollars US au Niger).
- Composante 2 : *Amélioration de la qualité des services de transport et de transit le long du corridor* (Coût total : 63 millions de dollars US dont 14 millions de dollars US au Togo, 22 millions de dollars US au Burkina Faso et 27 millions de dollars US au Niger).
- Composante 3 : *Amélioration des infrastructures communautaires et des voies d'accès pour soutenir le développement économique local et la résilience des populations autour du corridor* (Coût total : 265 millions de dollars US dont 09 millions de dollars US au Togo, 209 millions de dollars US au Burkina Faso et 47 millions de dollars US au Niger).
- Composante 4 : *Appui à la mise en œuvre du projet aux niveaux régional et national* (Coût total : 16 millions de dollars US dont 05 millions de dollars US au Togo, 06 millions de dollars US au Burkina Faso et 05 millions de dollars US au Niger).

- Composante 5 : *Composante d'intervention d'urgence (Contingency Emergency Response Component – CERC)* pour le soutien d'urgence en cas de risques de catastrophes.

I.3.2- Résultats attendus

Au terme de la mise en œuvre du projet, il est attendu les principaux résultats suivants : (i) la réduction du temps de transport et la variabilité du temps le long du corridor ; (ii) l'augmentation du commerce transfrontalier entre les trois pays et (iii) l'ouverture de pôles de croissance économique.

A long terme, les populations des trois (03) pays que sont le Togo, le Burkina Faso et le Niger bénéficieront d'un moindre isolement économique grâce à l'amélioration de la compétitivité du corridor LON, à l'expansion des marchés régionaux et à un meilleur accès aux marchés mondiaux. L'amélioration de la connectivité profitera également aux entreprises et aux petits producteurs de la région qui auront un meilleur accès aux intrants de production (devenant ainsi plus productifs et compétitifs), ainsi qu'aux marchés régionaux et mondiaux pour vendre leurs produits. En outre, la population de la région des trois Etats – en particuliers les opérateurs du secteur des transports – bénéficiera de l'amélioration de la sécurité routière et de la sûreté sur le corridor, de meilleurs services techniques pour l'entretien des véhicules et de l'amélioration de la qualité des normes professionnelles.

I.4- Coût du projet et caractéristiques du financement

I.4.1- Coût du projet

Pour le Burkina Faso, le coût total du projet est évalué à 260 millions USD soit environ 143 milliards de FCFA. Il est financé par l'Association Internationale de Développement (IDA) sous forme de Crédit (130 millions USD) et de Don (130 millions USD).

I.4.2- Caractéristiques de financement

Les conditions relatives à la mise en œuvre de ce financement se présentent comme suit :

Accord de Don n°D8910-BF	
Montant du Don (1 USD=550 FCFA)	130 millions USD soit environ 71,5 milliards FCFA
Date de signature de l'accord	09 septembre 2021
Date d'entrée en vigueur	06 janvier 2022
Commission d'engagement	Max de ½ de 1% l'an sur le solde non décaissé
Date de clôture	30 septembre 2027
Durée d'exécution du projet	06 ans
Accord de Crédit n°6967-BF	
Montant du Crédit (1 USD =550 FCFA)	130 millions USD soit environ 71,5 milliards de FCFA
Date de signature de l'accord	09 septembre 2021
Date d'entrée en vigueur	06 janvier 2022
Commission d'engagement	Max de ½ de 1% l'an sur le solde non décaissé
Commission de service	0,75% du montant retiré
Maturité du prêt	38 ans
Différé du prêt	06 ans
Date de clôture	30 septembre 2027
Période de remboursement	Semestrielle
Durée du projet	06 ans

I.5- Conclusion

Le financement du Projet régional sur le Corridor économique Lomé-Ouagadougou-Niamey contribuera à améliorer la stabilité et le développement de ces trois (03) pays que sont le Togo, le Burkina Faso et le Niger par (i) l'amélioration des infrastructures et l'introduction de systèmes de transport intelligents sur le corridor ; (ii) de l'amélioration de la qualité des services de transport et de transit le long du corridor et (iii) des infrastructures communautaires et des voies d'accès pour soutenir le développement économique local et la résilience des populations autour du corridor.

II. DEBAT GENERAL

Au terme de l'exposé du ministre, les commissaires ont exprimé des préoccupations auxquelles des éléments de réponses ont été apportés.

Question n°1 : Pourquoi le projet est sous la tutelle du ministère des transports, de la mobilité urbaine et de la sécurité routière au lieu de celle des infrastructures et du désenclavement ?

Réponse : L'objectif global du Projet Régional sur le Corridor économique Lomé-Ouagadougou-Niamey (PCE-LON) est d'améliorer la connectivité régionale et les infrastructures communautaires socio-économiques le long du corridor entre les capitales du Togo, du Burkina Faso et du Niger.

Ainsi, le projet n'est pas exclusivement un projet de construction d'infrastructures routières. Ces infrastructures constituent un pan qui contribue à l'atteinte de l'objectif global du projet de même que les actions d'amélioration de la qualité des services de transport et de transit routier ainsi que la construction d'infrastructures communautaires.

Toutes ces actions sont orientées vers la facilitation du transport et du transit routier qui relèvent essentiellement des prérogatives du ministère en charge des transports.

Question n°2 : Que signifie l'expression « Points noirs de sécurité routière » ?

Réponse : Un point noir de sécurité routière désigne un endroit où la circulation routière est rendue difficile par la configuration des lieux. Les points noirs sont sources d'accidents de la route c'est-à-dire des endroits accidentogènes.

Dans le cadre du projet, il est prévu une identification précise de ces endroits mais aussi d'y apporter les réponses appropriées afin de faire du corridor une route sûre et sécurisée.

Question n°3 : Est-ce qu'il est prévu la réalisation ou l'aménagement d'infrastructures marchandes tout le long du corridor ? Si oui, quelles sont ces infrastructures communautaires à réaliser ?

Réponse : Le projet prévoit la réalisation d'infrastructures communautaires.

Toutefois, les types d'infrastructures communautaires seront proposés par les populations à la base.

Le processus d'identification précise des différents types d'infrastructures est en cours avec l'implication des populations concernées. Cette identification se fait selon une démarche participative et inclusive afin que les types d'infrastructures à réaliser soient en adéquation avec les besoins des populations.

Les infrastructures à réaliser concerneront entre autres la construction de centres de santé, d'infrastructures scolaires, de clôtures au niveau des centres de santé et des infrastructures scolaires ainsi que des toilettes ; l'implantation des équipements solaires, les centres d'information pour les femmes, les banques céréalières et d'aliments pour le bétail, les ouvrages hydrauliques, l'appui aux activités génératrices de revenus au profit des femmes et des jeunes, etc.

Comme indiqué plus haut la liste précise des infrastructures communautaires sera arrêtée après consultation des communautés locales.

Question n°4 : Avez-vous prévu dans le projet, la réalisation de passerelles et de blocs de protection en béton au niveau des grandes agglomérations pour empêcher la traversée des voies par les populations riveraines ?

Réponse : Une étude d'inspection de sécurité routière et de diagnostic socioéconomique et comportemental des accidents de la route sur le corridor est en cours de réalisation. L'objectif général de cette étude est de lutter contre l'insécurité grandissante sur les routes, avec pour résultats la préservation des vies humaines, des véhicules automobiles et des infrastructures routières, afin de contribuer efficacement au développement des échanges grâce à un meilleur niveau de service.

Elle permettra de faire une cartographie de toutes les zones à risque d'accident de circulation (points noirs de sécurité routière) sur le corridor. Elle fera aussi une proposition de plan d'actions proactives et correctives détaillé pour la mise en œuvre des propositions d'amélioration de la sécurité routière au niveau du corridor.

Ainsi, la réalisation de passerelles et de blocs de protection en béton sera prise en compte, si nécessaire.

Question n°5 : Le projet a-t-il prévu la construction de clôtures au profit des installations des Forces de défense et de sécurité tout au long du corridor ?

Réponse : La réalisation des infrastructures communautaires vise à renforcer la résilience des populations locales face à l'insécurité mais aussi face aux effets du changement climatique.

De ce fait, la construction des clôtures des brigades de gendarmerie, de sapeurs-pompiers ainsi que des commissariats de police le long du corridor contribue à la résilience vis-à-vis de l'insécurité.

Toutefois, la réalisation de telles infrastructures obéit à des exigences en termes de procédures, de standards, etc.

Si des propositions concrètes sont faites dans le sens de ces constructions lors de la consultation des populations avec l'accord et l'accompagnement des autorités en charge de la sécurité, le projet sera disposé à les réaliser.

Question n°6 : Est-il prévu la réalisation de postes de péage et de pesage modernes tout le long de l'infrastructure à réaliser ?

Réponse : Ces questions sont prises en compte au niveau de la sous-composante 2 b. intitulée « Mise en œuvre d'un "corridor intelligent" pilote par le déploiement d'un système intégré d'information sur les transports (ITIS) le long du corridor LON ».

Cette sous-composante prévoit des paiements électroniques au niveau des péages. Ces paiements supposent la modernisation des postes de péage le long du corridor afin de dématérialiser le processus de paiement.

Il est aussi prévu l'interconnexion de toutes les stations de pesage le long du corridor pour garantir des données statistiques en temps réel sur le respect du règlement 14 de l'UEMOA sur la charge à l'essieu des camions.

Question n°7 : Qu'entend-on par « intervention d'urgence » pour le soutien d'urgence en cas de risques de catastrophes, au niveau de la composante 5 ?

Réponse : Il s'agit d'une disposition qui est prise en compte au niveau de tous les projets financés par la Banque Mondiale et qui prévoit, en cas de crise ou d'urgence, la possibilité de réaffecter les fonds du projet pour soutenir la réponse d'urgence et la reconstruction.

Question n°8 : Comment le projet va-t-il contribuer à atténuer les effets du changement climatique tel que mentionné dans l'exposé des motifs ?

Réponse : Le projet va contribuer à l'atténuation des effets du changement climatique de plusieurs manières à travers notamment :

- la formation des opérateurs de transport et de logistique sur l'écoconduite et les pratiques d'entretien régulier pour améliorer l'efficacité énergétique et le fonctionnement des véhicules ;
- la mise en place de mécanismes pour garantir la qualité des véhicules de transport de marchandises (c'est-à-dire des critères pour l'entrée dans le parc de véhicules qui incluent des considérations d'efficacité énergétique, des inspections périodiques, la gestion de la fin de vie, la sécurité globale des véhicules). Ainsi, un mécanisme de renouvellement pérenne du parc de véhicules automobiles est entrain d'être mis en place. Ce mécanisme permettra aux transporteurs d'importer des véhicules neufs ou quasi neufs et de retirer de la circulation les véhicules hors normes et hors âge. Ce retrait des véhicules hors usage de la circulation va s'accompagner de primes à la casse pour inciter les opérateurs de transport à renouveler leur parc vétuste ;
- la batterie de mesures de facilitation des opérations de transport et de transit (dématérialisation des procédures, lutte contre les tracasseries routières, accélération des procédures, déploiement du système de transport intelligent...) permettant de fluidifier le trafic et de réduire de ce fait les émissions de gaz à effet de serre.

Question n°9 : A quoi renvoie l'« introduction de systèmes de transport intelligents sur le corridor » ?

Réponse : Les systèmes de transport intelligents (STI) consistent en l'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans l'exploitation des systèmes de transport.

Les STI ont plusieurs avantages et domaines d'application. Ainsi, ils sont utilisés dans : (i) les paiements électroniques à savoir le télépéage, (ii) la gestion des urgences grâce notamment à la Détection automatique d'incidents (DAI) ,(iii) la gestion du trafic permettant de fluidifier les axes routiers, (iv) l'aide à la conduite à travers les limiteurs de vitesse, les systèmes d'aide à la navigation (GPS, GSM), (v) systèmes informatiques embarqués), (vi) le contrôle du respect de la réglementation, (vii) la gestion des parcs (flottes) et du fret pour le transport de marchandises, (viii) la gestion de données partagées grâce à la mise en place d'une base de données.

Une étude de faisabilité en vue du déploiement du STI le long du corridor est en cours de réalisation.

Les objectifs assignés à cette étude sont, entre autres :

- accroître les échanges par la dématérialisation des documents de transport ;
- concevoir et proposer, de manière exhaustive, un système d'information intelligent, moderne pour une meilleure gestion du corridor ;
- améliorer la sûreté et la sécurité des services de transports sur le corridor concerné ;
- simplifier et harmoniser les procédures administratives au passage des frontières ;
- simplifier les échanges en rendant les contrôles douanier et policier plus efficaces.

En un mot, le déploiement du STI permettra d'accroître l'efficacité et l'efficience du transport le long du corridor.

Question n°10 : Quelles sont les mesures prévues pour accompagner les transporteurs routiers dans le cadre du renouvellement du parc automobile ?

Réponse : Il est prévu la mise en place d'un mécanisme pérenne de renouvellement du parc de véhicules de transport assorti d'une prime à la casse.

Ce mécanisme vise à favoriser le rajeunissement permanent du parc de véhicules lourds de transport de marchandises grâce à la mise en place d'un fonds de garantie qui permet de stimuler l'intérêt des établissements prêteurs à financer le secteur du transport.

Pour ce faire, un fonds de garantie de 5,5 milliards de FCFA pour faciliter l'accès au financement des projets de renouvellement du parc de véhicules lourds a été mis en place. Sa gestion a été confiée à la Société financière de garantie interbancaire du Burkina (SOFIGIB).

La prime à la casse permettra de retirer de la circulation les véhicules de plus de 20 ans moyennant une compensation de 10 millions de francs CFA par véhicule.

Question n°11 : Quel est le niveau d'avancement du projet au niveau des deux autres pays impliqués (Togo et Niger) ?

Réponse : Le projet est en cours d'exécution dans les deux autres pays. Au niveau de ces pays, le projet est en vigueur contrairement au Burkina Faso du fait des événements du 24 janvier 2022.

La mise en vigueur du projet initialement prévue pour le 06 janvier 2022 a été reportée au 30 mars 2022, puis au 31 mai 2022. Ce dernier report est lié aux événements sus évoqués.

Cependant, le Burkina Faso n'est pas véritablement en retard par rapport aux autres pays. L'unité de gestion est en avance sur l'ensemble des activités préparatoires et est en attente de la levée de la suspension des décaissements de la part de la Banque Mondiale pour dérouler les activités opérationnelles.

Question n°12 : A la lecture des différentes composantes, on remarque qu'il y a des contreparties nationales qui sont prévues. Est-ce qu'il est possible d'envisager une mutualisation de ces contreparties par les Etats membres ? Y a-t-il des limites dans la mobilisation des fonds de la contrepartie nationale ?

Réponse : Il existe une mutualisation des ressources et des activités du projet dans la mesure où il s'agit d'un projet intégré.

Il y a une répartition de certaines activités entre les différents pays. A titre d'exemple, l'étude sur le déploiement du système de transport intelligent est portée et financée sur le budget du projet du Niger. Le Burkina porte l'étude relative à la sécurité routière le long du corridor. Quant au Togo, il est responsable de l'étude d'optimisation des procédures des Postes de contrôle juxtaposés de Cinkansé.

Question n°13 : Quel est le degré d'implication des acteurs comme les transporteurs routiers ?

Réponse : Les acteurs du transport routier ont été impliqués au processus de formulation et seront impliqués au processus de mise en œuvre du projet conformément aux exigences de la Banque Mondiale.

III. EXAMEN DU PROJET DE LOI ARTICLE PAR ARTICLE

A l'issue du débat général, les commissaires ont procédé à l'examen du projet de loi article par article en apportant des amendements incorporés au texte de loi.

IV. APPRECIATION DE LA COMMISSION

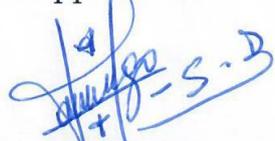
La Commission des Finances et du Budget (COMFIB) est convaincue que l'adoption du présent projet de loi permettra d'améliorer la connectivité régionale et les infrastructures communautaires et socio-économiques le long du corridor entre Lomé-Ouagadougou-Niamey.

En outre, la ratification de cet accord de financement permettra de satisfaire les conditions d'entrée en vigueur du prêt ainsi que du don et d'assurer la mise en œuvre effective du projet.

Par conséquent, elle recommande à la séance plénière son adoption.

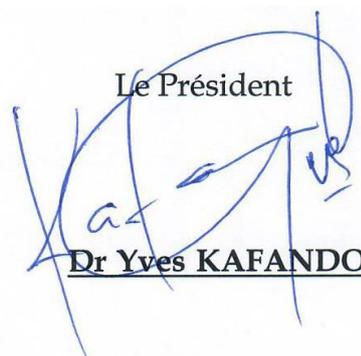
Ouagadougou, le 02 juin 2022

Le Rapporteur



Drissa SANOGO

Le Président



Dr Yves KAFANDO

1. LISTE DES DEPUTES PRESENTS A L'AUDITION

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	KAFANDO Yves	Président
2.	LY Maïrama Amadou Alkadry	Vice-présidente
3.	ZOUNGRANA Adja Zarata	1 ^{er} Secrétaire
4.	SANOOGO Drissa	2 ^e Secrétaire
5.	FOFANA Haoua	Rapporteur général
6.	N'DO Sylvestre	Membre
7.	ZIBA/OUEDRAOGO Fatoumata	Membre
8.	TIENDREBEOGO Adama	Membre
9.	KONE Diakalia	Membre
10.	ILBOUDO Boniface	Membre
11.	NASSOURI Daaga	Membre
12.	OUEDRAOGO Frédéric	Membre
13.	YABRE Oumarou	Membre

2. LISTE DU DEPUTE ABSENT A L'AUDITION

N°	NOM ET PRENOMS	GROUPE CONSTITUE
1.	TRAORE/ILBOUDO Anne-Marie Joseph	Membre

3. LISTE DES DEPUTES PRESENTS A L'ADOPTION

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	KAFANDO Yves	Président
2.	LY Maïrama Amadou Alkadry	Vice-présidente
3.	ZOUNGRANA Adja Zarata	1 ^{re} Secrétaire
4.	SANOGO Drissa	2 ^e Secrétaire
5.	FOFANA Haoua	Rapporteur général
6.	N'DO Sylvestre	Membre
7.	ZIBA/OUEDRAOGO Fatoumata	Membre
8.	TIENDREBEOGO Adama	Membre
9.	ILBOUDO Boniface	Membre
10.	NASSOURI Daaga	Membre
11.	YABRE Oumarou	Membre

4. LISTE DES DEPUTES ABSENTS A L'ADOPTION

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	TRAORE/ILBOUDO Anne-Marie Joseph	Membre
2.	OUEDRAOGO Frédéric	Membre

5. LISTE DES DEPUTES DES COMMISSIONS SAISIES POUR AVIS

N°	NOM ET PRENOMS	QUALITE
1.	ZAMPOU Seyibo	CDD
2.	ZIDWEMBA Noufou	CDD
3.	BOUDA Harouna	CAEDS
4	KOMBASSERE Jean-Marie	CAEDS

6. LISTE DE PRESENCE DE LA DELEGATION GOUVERNEMENTALE

N°	NOM ET PRENOMS	FONCTION/EMPLOI
01	ZAMPALIGRE Mahamoudou	MTMUSR
02	TOE Jean Victorien	CT/MTMUSR
03	BEOGO Joseph	Coordonnateur PCE/LON
04	SERE Yacouba	Chargé de projet PCE/LON
05	SAWADOGO Mahamadi	Responsable administratif & financier
06	GOUBA T. Francis	SPM/PCE-LON
07	SIRI Youssouf	Chef de service DGCOOP
08	SEOGO Hamado	Chef de service DGTCP/MEFP
09	DOULKOM Honoré	DGRP/MJDHRI

7. LISTE DU PERSONNEL D'APPUI A L'AUDITION DU GOUVERNEMENT

N°	NOM ET PRENOMS	FONCTION/EMPLOI
1.	BATIGA/KIMA Asséto	Administrateur parlementaire
2.	TRAORE/LOLO Mata	Administrateur parlementaire
3.	KAMBIRE Bèbè Albert	Administrateur parlementaire
4.	POODA/ZINABA Danielle	Administrateur parlementaire
5.	BANCE Armel	Attaché d'administration parlementaire
7.	NEMARO/KABORE Zeenat	Attaché d'administration parlementaire
8.	OUEDRAOGO/KAFFE Razidanatou	Attaché d'administration parlementaire
9.	OUEDRAOGO Nestor	Attaché d'administration parlementaire