

## **Comment intégrer la participation effective du public dans le cycle d'un projet routier ? Le cas innovateur de l'aménagement de la route internationale entre Dori (Burkina Faso) et Téra (Niger)**

Oumar TRAORÉ, Consultant (Burkina Faso)

### **INTRODUCTION**

Dans le cadre de sa politique de désenclavement de la Région du Liptako-Gourma, l'Autorité du Liptako-Gourma (ALG), a obtenu de la Banque Africaine de Développement (BAD), le financement des études d'Avant-Projet Sommaire et d'Avant-Projet Détaillé de la route reliant Dori (Au Burkina Faso) à Téra (Au Niger).

L'étude d'impact environnemental et social (EIES) qui fait partie intégrante des études technique, socio-économique et environnementale de la route entre Dori au Burkina Faso et Téra au Niger a été confiée au bureau SCET-TUNISIE. La BAD place le projet dans la catégorie 1 et les deux pays dans leur législation le placent également en catégorie 1.

### **JUSTIFICATION ET DESCRIPTION SUCCINCTE DU PROJET**

Le projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement d'un deuxième axe international reliant Ouagadougou (capitale du Burkina Faso) à Niamey (capitale du Niger) en passant par le Nord du Burkina Faso.

Les potentialités économiques de la zone du projet, le désenclavement, l'acheminement de l'aide alimentaire pour une région qui est chroniquement déficitaire en céréales justifient pleinement la construction de cette route.

La route, dans son état actuel, est inexistante ; il s'agit d'une petite piste sommaire dont le tracé suit les lignes de crête et joint les villages au gré de l'utilisateur. Cette piste traverse des champs de culture de mil, des koris, des bas-fonds relativement boisés, des zones de glacis et de cuirasse, des zones érodées,...etc. Elle n'est praticable qu'en saison sèche.

Il existe plusieurs variantes de tracé. Cependant, il faut souligner que les variantes pour l'étude d'APS passent par les points obligés (Dori, Kampiti, Seytenga, Zindigori Téra) définis par l'ALG à l'issue de la mission de lancement de l'étude du 15 au 21 septembre 2004.

La variante 1 retenue lors des séminaires de validation de Dori et de Téra, en plus de grand nombre d'agglomérations desservies, des aspects techniques (voir rapport technique) est celle qui pose moins de problèmes environnementaux. En effet, par rapport aux autres variantes qui traversent de grands bas-fonds et des zones fragiles écologiquement, cette variante traverse environ 4 bas-fonds et grands "koris". Son inconvénient est qu'au plan humain, elle traverse surtout des zones de cultures sèches dont les propriétaires seront indemnisés.

Longueur de la route est de 97 km (plus de 50 km au Burkina et 46 km au Niger). En rase campagne, la vitesse de référence qui a été adoptée pour l'aménagement de la route est de 80 km/h.

Dans les traversées des agglomérations, villages ou villes, la vitesse de référence sera réduite à 50 km/h  
Les aménagements proposés comprennent:

- l'implantation de l'axe de la route
- le débroussaillage
- les terrassements
- la mise en place d'une couche de roulement en béton bitumineux
- la construction d'ouvrages de franchissement et des ouvrages de drainage
- La mise en place de la signalisation
- La construction de voiries urbaines à Dori et Téra et leurs ouvrages d'accompagnement

## **PARTICIPATION DU PUBLIC**

L'ALG a tenu dans le cadre de l'aménagement de la présente à associer pleinement les populations au projet depuis la phase de conception jusqu'à la phase de l'exploitation en passant par la phase des travaux. Cela passe par un engagement conscient des parties prenantes et par une organisation pertinente du processus de participation.

Le choix pertinent de l'ALG pour le processus innovateur de participation du public tient aux raisons suivantes :

- La dégradation prématurée des infrastructures routières au Burkina Faso des fois avant la réception provisoire (telle la route RN1 Ouaga-Bobo) ;
- Insouciance des populations riveraines qui ne se sentent pas responsables et qui ont des comportements peu responsables vis-à-vis de l'entretien de l'infrastructure et vis-à-vis de la sécurité routière ;
- Les attentes des populations vis-à-vis du projet

Quelle est la procédure qui a été adoptée?

- ✚ En phase d'étude préliminaire
  - L'expert des questions transversales et l'environnementaliste ont sillonné tous les villages pour donner l'information sur le projet et recueillir les attentes des populations (pendant 2 mois)
- ✚ En phase d'étude APS et APD
  - Le choix de la variante de tracé a été discuté en assemblées générales villageoises avec signatures de PV.
  - Des engagements ont été pris pour impliquer les populations dans le déplacement involontaire
  - 4 séminaires (2 séminaires de validation des attentes et du choix de variante de tracé sont discutés en APS et 2 séminaires de validation des résultats ont été arrêtés: les 4 séminaires se sont tenus respectivement à Dori et à Téra)

En Phase d'exploitation

- Les populations riveraines se sont engagées à se constituer en brigades d'entretien (cet entretien concerne le cantonnage, les débouchages des ouvrages de franchissement, le curage des ouvrages de drainage, la remise en place de perré de protection aux doits de ces ouvrages, la lutte contre l'érosion de l'infrastructure...)
- Un manuel de procédures a été édité pour le léger entretien à leur portée
- Une reconnaissance juridique de ces brigades sera obtenue des autorités compétentes et une aide à l'organisation de ces brigades sera assurée
- Des formations seront dispensées pour ces brigades (formations techniques, gestion...etc.)
- Des fonds seront mis en place par la BAD pour cet entretien.

## **CONCLUSION ET LEÇONS À TIRER**

En guise de conclusion de cette communication, nous nous bornerons aux leçons à tirer de cette expérience innovatrice au Burkina Faso.

Les leçons fortes à tirer de cette participation du public au projet sont résumées à ceux-ci:

- Lorsque les populations sont suffisamment informées, leur adhésion est entière et elles sont prêtes à prendre des initiatives pour l'appropriation volontaire des infrastructures ;
- La participation du public consciente permet de désamorcer très tôt des conflits fonciers latents ;
- Les populations peuvent faire preuve de leur solidarité et accepter des sacrifices pour des œuvres communautaires ;
- Les techniciens doivent s'approcher des populations avec lesquelles, ils ont également beaucoup à apprendre ;
- La différence linguistique et de culture n'est pas un frein à l'intégration sous régionale ;
- L'exemple devrait être dupliqué dans tous les projets de grande envergure au Burkina Faso.