

Programme d'Appui à la Décentralisation et à la Participation Citoyenne (DEPAC)

Des pistes et ouvrages de franchissement réalisés par la méthode Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO)



Sigles et abréviations

AGR	Activité Génératrice de Revenus
DDC	Direction de la Coopération Suisse
DEPAC	Programme d'Appui à la Décentralisation et à la Participation Citoyenne
CVD	Conseiller Villageois de Développement
CVP	Conseiller villageois de Piste
HIMO	Haute Intensité de Main d'œuvre
IMS	Intermédiation Sociale
LC	Laboratoire citoyenneté
PCR	Président du Conseil Régional

La Coopération suisse, à travers sa Direction du Développement et de la Coopération (DDC), accompagne la politique de la décentralisation du gouvernement burkinabè par le financement de projets et programmes. Dans cet accompagnement, elle finance la mise en œuvre du programme d'appui à la Décentralisation et à la participation citoyenne (DEPAC), depuis 2015. Ce programme est à sa deuxième phase. Il a pour principal objectif de : « **Rendre les communes et les régions capables de fournir de meilleurs services publics, améliorant l'accès équitable et égal aux services de base par les hommes et les femmes et facilitant les activités économiques** ». Il est structuré autour de trois axes stratégiques : (i) Démocratie, gouvernance locale et participation citoyenne (Axe 1) ; (ii) Maîtrise d'ouvrage public local et investissements socio-économiques (Axe 2) ; (iii) Gestion des connaissances et dialogue politique (Axe 3). Sa mise en œuvre est assurée par trois mandataires : Laboratoire citoyeneté (LC) ; Le Consortium GAC et HELVETAS.

Le Laboratoire citoyeneté a en charge l'axe 1, le consortium GAC et Helvetas s'occupent de l'axe 2 et les trois mandataires animent collégalement l'axe 3. Plus spécifiquement, Helvetas-Burkina Faso s'occupe du volet désenclavement des collectivités territoriales, à travers la réalisation et la réhabilitation de pistes rurales par la méthode HIMO.

L'intervention de Helvetas s'inscrit dans une stratégie

du faire-faire. A cet effet, il travaille au renforcement des compétences des Collectivités territoriales (CT) et leurs partenaires des Services techniques déconcentrés (STD) et du secteur privé, en vue de l'appropriation de l'approche HIMO. Cela, afin de permettre aux Collectivités régions d'assurer la maîtrise d'ouvrage des projets à HIMO.

En rappel, l'approche HIMO combine l'utilisation d'équipements légers, de matériaux locaux et de main d'œuvre locale, non ou peu qualifiée, de manière intensive. Elle est une alternative à la technologie Haute Intensité d'Equipements (HIEQ), qui emploie un équipement lourd, une main-d'œuvre très limitée et beaucoup d'équipements mécanisés. L'approche HIMO se fonde ainsi sur quatre principes fondamentaux dans la réalisation et la réhabilitation de pistes rurales et d'infrastructures socio-économiques. Il s'agit de : l'optimisation des ressources locales (agrégats et main d'œuvre), la participation citoyenne et l'inclusion sociale, le transfert de compétences et le travail décent.

Dans la réalisation des pistes rurales et des ouvrages de franchissement, l'approche HIMO est porteuse de dynamiques socio-économiques diverses. Elle est génératrice de changements qualitatifs, non seulement dans les conditions d'existence des populations bénéficiaires et celles environnantes, mais aussi dans le développement local.

Pourquoi réaliser des pistes rurales ?

La réponse à la question de la pertinence de l'aménagement des pistes rurales et des ouvrages de franchissement se trouve dans les propos des parties prenantes.

Pour le directeur-pays adjoint de Helvetas-Burkina Faso, Etienne Zoundi : « ***Il faut lire dans le volet pistes rurales, plusieurs objectifs, entre autres : le désenclavement des zones de production agricole et animale pour faciliter l'écoulement des produits ; la rétention de l'eau, à travers les ouvrages de franchissement et les seuils d'épandage pour favoriser le développement d'opportunités socio-économiques dans le domaine Agro-sylvo-pastoral. Tout cela contribue à booster l'économie locale, à améliorer les conditions de vie des populations et participe, d'une façon ou d'une autre, à la lutte contre l'insécurité alimentaire*** »¹.

A titre illustratif, dans les régions du Centre-Ouest et du Nord, il y a eu :

- la réalisation de 186 km de nouvelles pistes et l'entretien de 250 km d'anciennes pistes ;
- 68 villages désenclavés, soit une population de plus de 123.000 habitants ;
- plus de 32.000 personnes mobilisées dans la main-d'œuvre locale (dont 70,64% de femmes) ;
- 337.587.056 FCFA injectés dans les économies locales, sous forme de rétribution de la main-d'œuvre locale, dont environ 35 % au profit des femmes.

Ces pistes HIMO (nouvelles ou réhabilitées) ont désenclavé des localités comme en témoignent des élus locaux.

Selon le Président du Conseil Régional (PCR) du Centre-Ouest : « ***Avec Helvetas, on a pu***

¹ Propos recueilli au cours d'un entretien le lundi 25 octobre 2021

désenclaver un certain nombre de localités, qui n'auraient même pas pu penser à se désenclavement s'il n'y avait pas ce levier financier qui est mis à notre disposition »².

Selon le maire de la Commune de Koudougou : **« Avant la réalisation de l'axe Koudougou-Boulsin, les deux principaux villages, Tiogo-Boulsin et Tiogo-Mossi, étaient pratiquement coupés de Koudougou »³.**

Pour le Président du Conseil Régional (PCR) du Nord : **« L'aménagement des pistes est une activité qui répond à un réel besoin de joindre les marchés, un réel besoin pour joindre les structures de santé et les écoles, etc. »⁴.**

La pertinence de la présente capitalisation est de mettre en lumière, les dynamiques de changements, aussi bien sur le plan économique que social, qui se dessinent grâce à l'aménagement des pistes et des ouvrages de franchissement.

Ce document de capitalisation vise ainsi à mettre en relief les dynamiques socio-économiques engrangées

autour des pistes et des ouvrages de franchissement. Au-delà de cette mise en relief, c'est un document de partage d'expériences avec les acteurs intervenant dans l'accompagnement des CT. C'est, ensuite, un outil de plaidoyer pour Helvetas et son partenaire burkinabé auprès de la DDC pour le renouvellement du programme DEPAC. C'est, enfin, un outil d'assurance qualité pour la DDC de ce que son option d'accompagnement de la centralisation impacte positivement le développement local, dans une démarche participative et inclusive.

La chargée de Programme Démocratie et Gouvernance de la Coopération suisse, Aicha J. Thiombiano/Yara, met en évidence cette option d'appui au développement local participatif et inclusif : **« L'intérêt pour nous d'avoir intégré cette composante HIMO dans le programme DEPAC, c'est d'aider les populations habitant dans les communes, à pouvoir se déplacer facilement, à pouvoir effectuer des échanges commerciaux. Au finish, c'est contribuer au développement local »⁵.**

Démarche de capitalisation

La démarche méthodologique adoptée dans cette capitalisation des dynamiques socio-économiques autour des pistes et ouvrages de franchissement a été participative, inclusive et itérative avec les différentes parties prenantes, y compris les populations des localités bénéficiaires. De façon pratique, la démarche s'est appuyée sur une analyse documentaire (films, rapports d'activités, études) et des échanges interactifs avec les parties prenantes.

Les échanges se sont déroulés avec les populations bénéficiaires, de la région du Centre-Ouest, sur les axes Sapouy-Dianzoé-Latian (dans la commune de Sapouy) ; Koudougou-Tiogo-Mossi-Boulsin (dans la commune de Koudougou) et Ninion-Lapou-Vivio (dans la commune de Kordié). Ce qui a permis de recueillir des informations, des commentaires et des témoignages sur les dynamiques socio-économiques locales engrangées dans le cadre de la mise en œuvre du programme DEPAC. Les échanges se seront déroulés sous forme de groupes de discussion et d'entretiens individuels.



Echanges avec des hommes de Dianzoé



Echanges avec des femmes de Vivio

² Film documentaire intitulé *les pistes de la victoire sur l'enclavement rural*, réalisé par Helvetas, octobre 2021

³ Idem

⁴ Idem

⁵ Propos extraits du film de 15 mn intitulé *Processus HIMO, DEPAC-2021*

Les échanges sur le terrain ont été complétés par des prises de vues de certaines infrastructures aménagées et des activités de populations locales, initiées ou renforcées à la faveur de la piste aménagée ou de leur travail sur les chantiers HIMO.

Il est aussi important de rappeler que l'objectif de ce document n'est ni de produire un savoir scientifique ni une évaluation par une démarche méthodologique rigoureuse, mais de mettre en évidence, à partir des parcours, vécus et témoignages des différentes parties prenantes (surtout les bénéficiaires), des dynamiques de changement au niveau local.

Dynamiques socio-économiques dans le secteur de l'agriculture

La réalisation et la réhabilitation de pistes rurales et d'ouvrages de franchissement par la méthode HIMO a eu un effet positif dans le secteur de l'agriculture. Cela s'observe à différents niveaux de la chaîne de production, créant ainsi des retombées économiques pour les populations locales.

Réduction considérable des pénuries en intrants agricoles sur les marchés et points de ventes locaux

Avant l'aménagement des pistes rurales, les producteurs connaissaient des pénuries régulières d'intrants agricoles sur le marché local, car les vendeurs locaux avaient d'énormes difficultés pour s'approvisionner, du fait de l'état défectueux des pistes. Cette situation constituait un obstacle majeur à la production, en ce sens que certains intrants agricoles n'étaient pas disponibles sur le marché local. A cela, s'ajoute une rupture permanente. L'étude d'impacts socio-économiques et environnementaux de pistes rurales⁶ a montré que certains producteurs, avant l'aménagement des pistes rurales, n'utilisaient pas l'urée, le phosphate et les semences améliorées. Seulement le NPK était utilisé, car c'est l'intrant le plus souvent disponible sur le marché local.

L'aménagement des pistes et des ouvrages de franchissement a considérablement changé la situation. En effet, avec le désenclavement des localités, du fait de la praticabilité des pistes, les intrants sont de plus en plus disponibles. Les producteurs ont désormais accès à une gamme variée d'intrants, entre autres, l'urée, le phosphate et les semences améliorées.

Zongo Richard, commerçant au marché de Tiogo-Mossi soutient que l'aménagement de la route a considérablement amélioré la disponibilité de l'engrais : **« On avait beaucoup de soucis pour transporter l'engrais à cause de l'état de la route. C'était difficile d'aller se ravitailler permanemment à Koudougou. Mais comme l'état de la route est bon maintenant, on arrive à faire rapidement des allers-retours, ce qui permet d'éviter les ruptures. »**

Les véhicules ne viennent pas livrer l'engrais à Tiogo-Mossi, ils se limitent à Koudougou et nous partons nous ravitailler là-bas ».

Amélioration des opportunités économiques pour les producteurs agricoles

La réalisation des pistes et des ouvrages de franchissement a permis de désenclaver des sites de production agricole. En rappel, le désenclavement des zones de production est l'un des critères fondamentaux de l'accompagnement du programme DEPAC. Il s'agit pour ce programme d'accompagner les Collectivités territoriales à réaliser ou à réhabiliter des pistes rurales HIMO, dans le but de booster l'économie locale, en rendant accessibles les zones de production et les marchés locaux. En effet, la liaison entre les zones de production et les marchés locaux facilite les opérations de transactions entre producteurs et acheteurs.

Ces propos des producteurs agricoles attestent que le désenclavement des villages a facilité les opérations économiques dans le domaine de la production agricole.

Benao Badouan, agriculteur à Latian : **« Avant l'aménagement de la piste, pour transporter ma production de Latian à Sapouy, c'était très pénible car il y avait beaucoup de crevasses, avec des risques de chutes pouvant occasionner des pertes économiques. Mais, maintenant, je n'ai plus de difficultés pour transporter ma marchandise au marché de Sapouy ».**

Benao Batian, habitant de Latian : **« Avant l'aménagement de la piste, les taxi-motos refusaient de venir de Sapouy à Latian pour transporter nos marchandises, vu l'état ».**

⁶ Etude commanditée par Helvetas-Burkina Faso et réalisée par le Bureau d'Études, de Réalisations, de Formations et d'Appui-Conseil (BERFAC), octobre 2021

défectueux de la piste. On était donc obligé de transporter notre production avec des charrettes à traction animale. Avec l'aménagement de la piste, les taxi-motos acceptent de faire le trajet Sapouy-Latian-Sapouy ; et nous gagnons même en temps, car ces engins mettent moins de temps maintenant pour faire le trajet ».

Latian est situé à 14Km du chef-lieu de la commune de Sapouy qui abrite un marché fréquenté par des acheteurs qui viennent, non seulement d'autres régions du Burkina Faso, mais aussi de l'extérieur, comme par exemple le Ghana.

Un autre aspect important qui a eu un effet dans la production agricole est la prise en compte par endroit de la dimension écologique dans l'aménagement des pistes rurales. En effet, les cordons pierreux ont permis de freiner les écoulements des eaux, créant ainsi des terres humides favorables à la production agricole aux abords des pistes. Il en est de même pour certains ouvrages de franchissement qui ont permis de produire d'autres spéculations agricoles du fait du stockage d'eau un peu plus longtemps, comme par exemple, le riz et le maïs.

Selon, un producteur de riz, Bakouan Bako à Lapou : **« Avant, l'eau s'écoulait rapidement, mais avec l'aménagement de la piste, l'eau est retenue un peu longtemps et cela nous permet de produire le riz, parce que la production de riz demande beaucoup d'eau ».**

De la production à la commercialisation, en passant par la transformation, les opportunités d'écoulement se sont améliorées du fait de l'accessibilité du marché local. En effet, les véhicules de transport de marchandises ont accès aux marchés locaux et les producteurs arrivent à écouler facilement leurs productions, améliorant ainsi leurs revenus. Par ailleurs, la demande s'étant augmentée, les producteurs arrivent à réaliser des opérations économiques, sans avoir à rallier forcément le chef-lieu de la commune, de la province ou de la région.

L'étude d'impacts socio-économiques et environnementaux illustre, en plus des analyses, avec des propos recueillis auprès des populations locales, les opportunités socioéconomiques ouvertes dans le domaine de l'agriculture, grâce à l'aménagement des pistes rurales.

Selon les propos recueillis chez un CVP lors de ladite étude : **« Avec la réalisation de la piste Kordié-Diana-Kanono.... il y a eu un accroissement des revenus des populations, du fait des facilités qu'elles ont pour vendre leurs produits agricoles**

et d'élevage dans les marchés de Diana et de Kordié... De nombreux clients viennent des communes de Dydir et de Réo, principalement utilisant la piste. Il y'a également ceux de passage dans les localités »⁷.

Il est aussi important de mentionner que l'aménagement des pistes rurales n'a pas généré des opportunités uniquement pour les producteurs. En effet, avec les facilités d'écoulement, les populations se sont lancées dans l'achat et la revente des produits céréaliers et autres produits. Toutes choses qui contribuent à créer des opportunités génératrices de revenus pour les populations locales au regard des témoignages ci-dessous.

Selon Yameogo Benjamin, responsable du marché de Tiogo-Mossi : **« Nous avons remarqué, depuis l'aménagement de la piste, que le commerce de céréale a augmenté. Les gens arrivent à amener leurs produits au marché et beaucoup de commerçants se sont aussi procurés de taxi-motos. Ils partent se ravitailler dans les villages environnants. Cela a fait qu'on a de plus en plus de magasins de stocks de céréales, notamment de mil et de maïs, dans le marché ».**

Bassolet Phillip, agriculteur à Lapou, soutient cette même dynamique : **« Avant les commerçants ne venaient pas jusqu'à Lapou pour faire des achats à cause de l'état défectueux de la route. Mais avec le bon état actuel de la route, les gens viennent jusqu'à Lapou acheter nos céréales. Les femmes produisent maintenant du charbon et les véhicules de marchandises viennent acheter. Avant l'aménagement, même les taxi-motos ne venaient pas à Lapou, parce qu'il n'y avait pas de route ».**

Effectivement, pour Sawadogo Hamado, conducteur de taxi-moto de Latian, l'aménagement de la piste a résolu une difficulté majeure dans le transport des produits agricoles vers le marché de Sapouy : **« Il était difficile de faire le trajet Latian-Sapouy deux fois avec les marchandises des producteurs. Nous le faisons en général une fois par jour du fait de l'état défectueux de la route. Seuls les plus courageux faisaient le trajet deux fois avec tous les risques d'amortissement que cela comporte sur la moto. Présentement, nous pouvons faire le trajet souvent six (06) fois par jour. C'est maintenant rentable pour nous. Si je mets par exemple le carburant à 3000F, je peux faire le trajet deux (02) fois à raison de 600F par sac ; je peux charger huit (08) sacs par trajet. Avec 5000F de carburant, on peut faire parfois 15000F de bénéfice ».**

⁷ Propos d'un responsable de CVP, recueilli lors de l'étude d'impacts socio-économiques et environnementaux de pistes rurales

Regain d'activités de contre-saison dans la commercialisation des produits maraîchers

Dans le domaine particulier des cultures maraîchères, le désenclavement des zones de production maraîchère a donné un coup de pouce à cette activité de contre-saison. On assiste à une revitalisation de la commercialisation des produits maraîchers par les populations locales.

Les populations évitaient de se lancer dans la commercialisation des produits maraîchers, en ce sens qu'elles avaient d'énormes difficultés d'écoulement au niveau local. L'état des pistes ne permettait pas, d'une part, aux populations de transporter facilement les produits vers les centres commerciaux et, d'autre part, aux acheteurs étrangers et aux véhicules de marchandises d'accéder au marché local. A cela s'ajoutent les difficultés de conservation des produits maraîchers qui se détériorent très vite, occasionnant d'énormes pertes financières.

Mais à la faveur du désenclavement et des opportunités économiques qui en découlent, la chaîne maraîchère (de la production à la commercialisation) prend de la valeur. Les populations se lancent davantage dans la production, ainsi que dans la commercialisation. On retrouve surtout les femmes dans l'achat, la vente et la revente. Les facilités de ralliement des centres commerciaux par les populations et les véhicules de transport de marchandises ont été un facteur déterminant dans le développement du commerce des produits maraîchers. Les produits sont vendus dans les meilleurs délais, ce qui réduit considérablement les pertes financières liées à la conservation et améliore les revenus des populations.

Par exemple, l'aménagement de l'axe Koudougou-Tiogo-Mossi-Boulsin a permis de désenclaver le site de production maraîchère de Sigouni ; les producteurs et les acheteurs des localités environnantes empruntent l'axe pour rallier le ledit site à Koudougou. L'axe Koudougou-Tiogo-Mossi-Boulsin a élargi les opportunités dans le commerce des produits maraîchers.

On peut retenir dans le secteur de la production agricole comme dynamiques socio-économiques impulsées par l'aménagement des pistes et des ouvrages de franchissement :

- *le désenclavement des zones de production agricole ;*
- *la réduction de pénuries d'intrants agricoles sur les marchés locaux et points de vente des villages bénéficiaires ;*
- *le développement du commerce dans la production maraîchère ;*
- *l'ouverture des marchés et des points de vente locaux aux acheteurs étrangers (de l'intérieur et de l'extérieur) ;*
- *l'amélioration des flux commerciaux grâce à la facilité de transport des marchandises agricoles par les taxi-motos, les motos et les véhicules de transport ;*
- *la production d'autres cultures comme le riz grâce à la retenue temporaire de l'eau en amont des ouvrages de franchissement ;*
- *l'amélioration des revenus des producteurs locaux ;*
- *l'amélioration des opportunités dans la chaîne de valeur agricole.*

Dynamiques socioéconomiques dans le secteur de l'élevage

Dans le secteur de l'élevage, avant la réalisation des pistes rurales et des ouvrages de franchissement, les éleveurs rencontraient, tout comme les agriculteurs, d'énormes difficultés dans l'écoulement de leurs produits. La faible accessibilité des zones d'élevage et des marchés, notamment à bétail, due à l'état défectueux des pistes avait un effet négatif sur l'amélioration des revenus des éleveurs.

Désenclavement des pôles économiques potentiels et amélioration des revenus des éleveurs et des populations

L'accès aux zones d'élevage et les facilités de transport vers les marchés à bétail ont créé un déclic dans l'amélioration des revenus des éleveurs. Les marchés à bétail (y compris de volaille) existant ont un

regain d'activités commerciales. Des points de vente spontanés de volaille sont nés aux abords des pistes rurales aménagées. L'étude d'impacts socio-économiques et environnementaux de pistes rurales HIMO a identifié dans la zone échantillonnée⁸, de nouveaux marchés qui sont nés après la réalisation des pistes dans ladite zone.

⁸ Koudougou, Poa, Kordié, Diabo, Tibga, Arbollé, Ouahigouya, Lèba et Dori

Avec les facilités d'écoulement des animaux et les revenus que cela procure, les populations se lancent davantage dans l'élevage et dans la commercialisation des produits d'élevage. Les opérations économiques liées à l'élevage se sont intensifiées avec les opportunités économiques existantes. Les localités et les marchés locaux sont désormais accessibles, avec une dynamique de concurrence, de diversification d'activités commerciales.

Pour le président du Conseil régional du Nord : **« L'aménagement des pistes rurales répond vraiment à un besoin réel pour joindre les marchés... Les facilités de liaison entre les marchés en général et les marchés à bétail, en particulier, par les véhicules de transport permettent aux éleveurs d'écouler régulièrement leurs produits et d'améliorer leurs revenus monétaires »**⁹.

Cet argumentaire est renforcé par l'étude d'impacts socioéconomiques et environnementaux¹⁰ des pistes rurales HIMO, qui a ressorti une réelle difficulté de transport des produits vers les marchés locaux, avant l'aménagement des pistes. En effet, selon ladite étude, 66,5% de la population interrogée éprouvaient des difficultés pour transporter leur production agricole et 60,2% en éprouvaient pour transporter leurs animaux vers les marchés locaux. Après donc l'aménagement des pistes, selon la même étude, ces populations estiment que le problème de transport des produits agricoles et d'élevage est résolu, car 89% affirment maintenant qu'elles n'ont plus de difficultés pour transporter leur production agricole et 94% formulent également la même déclaration concernant les produits d'élevage.

Pour les populations locales, la piste Guésséré - Raguègma constitue une ouverture au marché de bétail de Bougounam. En effet, cette facilité d'accès au marché à tout moment de l'année favorise l'achat du bétail dans les villages et leur transport vers le marché à bétail. La réalisation de la piste a aussi facilité la collecte et la vente des œufs dans la zone, avec moins de risque de perte du fait de leur fragilité.

Opportunités dans le commerce de bétail dans un contexte à défi sécuritaire

Avec l'insécurité dans les régions de l'Est et du Sahel, traditionnellement zones d'élevage, avec des marchés à bétail de tailles diverses, les acheteurs s'orientent désormais vers des marchés à bétail dans d'autres régions et localités du pays, où ils peuvent se ravitailler en toute sécurité. C'est dans ce sens que les pistes aménagées dans les zones d'intervention du programme DEPAC sont porteuses de dynamiques économiques dans le secteur de l'élevage. D'abord, le désenclavement des localités facilite le transport des animaux vers les centres commerciaux et les marchés à bétail, mais également l'accessibilité des véhicules de transport de marchandises aux zones de production, ce qui constitue des retombées économiques importantes pour les populations locales.

Selon Yameogo Benjamin, responsable du marché de Tiogo-Mossi : **« Depuis l'aménagement de la piste, d'abord, il faut dire que le nombre de commerçants a augmenté. Ensuite, le commerce de bétail, aussi bien des gros ruminants, des petits ruminants que la volaille a explosé. Les jours de marché, nous sommes débordés d'animaux. Les gens viennent d'un peu partout, des localités environnantes, pour vendre leurs animaux et les commerçants viennent de Koudougou à motos, en taxi-motos et en camions de marchandises pour acheter. L'aménagement de la piste a vraiment donné une nouvelle vie à notre localité »**.

On peut retenir dans le secteur de l'élevage comme dynamiques socio-économiques impulsées par l'aménagement des pistes et des ouvrages de franchissement :

- **l'accessibilité des localités à fortes activités pastorales par les véhicules (taxi-motos, camions de transport ...) ;**
- **le développement des marchés à bétail existants et des points de vente d'animaux (petits ruminants et volailles) ;**
- **le développement d'activités commerciales connexes autour des marchés à bétail ;**
- **l'amélioration des revenus des éleveurs et des acteurs de la chaîne de valeur élevage.**

⁹ Propos recueillis dans le film documentaire intitulé *les pistes de la victoire sur l'enclavement rural*, réalisé par Helvetas, octobre 2021.

¹⁰ Etude commanditée par Helvetas-Burkina Faso et réalisée par le Bureau d'Études, de Réalisations, de Formations et d'Appui-Conseil (BERFAC), octobre 2021

Dynamiques socio-économiques dans le secteur informel

L'état défectueux des pistes limitait l'accès aux localités, ce qui constituait un handicap à la mobilité des populations locales pour des raisons économiques. Les opportunités génératrices de revenus étaient très réduites. Mais l'aménagement des pistes va donner un nouvel élan économique aux populations locales.

Emergence d'initiatives économiques génératrices de revenus

Les initiatives génératrices de revenus se diversifient, non seulement, dans les localités directement bénéficiaires, mais aussi dans celles environnantes. On constate une dynamisation des flux commerciaux et la naissance de nombreux points de vente de produits divers, notamment dans les villages bénéficiaires. Les échanges commerciaux se sont intensifiés, du fait des facilités de mobilité des populations, d'une part, et des facilités de liaison des localités et des centres commerciaux, d'autre part.

Selon Nèbie Batian, habitant de Dianzoé : **« Avec le bon état de la route, le jour de marché de Sapouy, certains camions de transport de marchandises viennent jusqu'à Dianzoé pour faire des achats, alors qu'avant ce n'était pas possible. Nous avons même délocalisé notre marché (point de vente) pour le relocaliser au bord de la piste aménagée, afin de faciliter les opérations d'achats et de ventes. Depuis que la route est aménagée, nous n'avons plus de problèmes de transport de nos marchandises. Une chose est certaine, l'aménagement de la piste nous a beaucoup aidé dans le commerce... Actuellement tout l'espace au bord de la route est occupé, les gens sont en train d'aménager progressivement leur nouveau lieu de commerce. Dans les prochains jours, si vous revenez ici, vous verrez encore un changement ».**



Nouvelle boutique construite à la sortie de Sapouy sur l'axe Sapouy-Dianzoé-Latian

Également, selon Sawadogo Larba, épouse du propriétaire de la boutique ci-dessus, L'aménagement de l'axe a créé une bonne opportunité pour elle et son

mari. C'est à cause de la route, largement fréquentée maintenant, que son mari a ouvert une boutique au bord de la route.

L'activité principale des populations en milieu rural est l'agriculture saisonnière. Après les travaux champêtres, la plupart des femmes et des jeunes se retrouvent sans une occupation génératrice de ressources financières. Mais le désenclavement et l'ouverture des localités aux marchés locaux ont eu pour effet le développement d'activités secondaires génératrices de revenus. Désormais, après les récoltes, les populations développent d'autres initiatives qui leur permettent de diversifier leurs sources de revenus et d'améliorer considérablement leurs conditions de vie.

Le petit commerce se développe de plus en plus et les populations entreprennent davantage. Le tissu économique s'agrandit au rythme de la demande. Les populations (femmes et jeunes) mènent diverses petites activités génératrices de revenus dans les marchés et dans les points de ventes, aux abords des pistes. Ce qui leur permet d'améliorer considérablement leurs revenus et, partant, leurs conditions de vie.

Le témoignage de Ouédraogo Marie, commerçante à Dianzoé, met en évidence le développement de son petit commerce, après l'aménagement de la piste : **« Je vends des condiments. Avant, je n'avais pas un bon emplacement pour vendre, mais avec l'aménagement de la piste, je me suis installée au bord de la route et j'arrive à vendre mieux. La vente actuelle n'est pas à comparer avec celle d'avant l'aménagement de la piste »**

Egalement, Diané Seydou, commerçant à Latian affirme : **« Je suis installé au bord de la route avant son aménagement. Mais depuis que la route a été aménagée, tout est devenu facile pour nous. On se déplace plus facilement à Sapouy pour aller chercher de la marchandise. Je fais du commerce divers, je vends de l'essence, du café et j'achète et revends des vivres. Avant, j'avais d'énormes difficultés concernant le transport de mes marchandises. Je pouvais acheter et stocker les vivres, mais je ne pouvais pas avoir un véhicule pour le transport. J'étais obligé de me débrouiller avec une moto, petit à petit, jusqu'au marché de Sapouy. Mon bénéfice a nettement augmenté. Je**

ne me contente plus d'envoyer mes marchandises au marché de Sapouy, les acheteurs viennent jusqu'à Lapou ».



Diané Seydou, commerçant à Latian

Le désenclavement des localités et l'ouverture des marchés et points de vente locaux qui s'en sont suivis ont favorisé des opportunités génératrices de revenus. Beaucoup de femmes et de jeunes se sont lancés dans divers commerces, à savoir l'achat et la revente de produits agricoles, de l'élevage et de la foresterie. **Par exemple, avec l'aménagement de l'axe Lapou-Vivio-Ninion et les possibilités d'accès aux centres commerciaux de Kordié et Koudougou, les femmes de Lapou entreprennent la production et la vente de charbon de bois, que les camions de transports viennent acheter jusqu'à Lapou.**

Développement du petit commerce grâce aux revenus générés par les travaux sur les chantiers à HIMO

L'aménagement des pistes rurales a contribué à résoudre la problématique des opportunités socioéconomiques pour les jeunes et les femmes en milieu rural. D'abord, l'approche HIMO adoptée a créé des emplois temporaires, qui ont permis aux femmes et aux jeunes d'avoir des revenus et d'entreprendre. Ensuite, les pistes aménagées ont ouvert des débouchés, ce qui a engendré l'émergence et la diversification des activités économiques et des sources de revenus pour les populations locales. Il est important de remarquer que **les travaux réalisés sur les pistes, dans le cadre des activités du programme DEPAC II, à la date du 31 décembre 2020, ont mobilisé 6 393 personnes, en termes de main d'œuvre locale, dont 65% de femmes. Les revenus occasionnés par les emplois décents et temporaires créés au profit de cette main-d'œuvre locale, s'élèvent à 135 731 896 francs CFA, dont 55, 30% au profit des femmes¹¹.**

¹¹ DEPAC II, Rapport annuel 2020

L'un des objectifs de l'approche HIMO est de créer de l'emploi temporaire et décent au profit de la jeunesse désœuvrée et non qualifiée, afin de les occuper dans d'autres activités rémunérées après la saison des travaux champêtres. C'est une forme de gestion sociale, qui préserve la main-d'œuvre locale et donc la jeunesse valide, de l'oisiveté et du vice, pendant la saison morte, tout en lui procurant un minimum de revenus.

La méthode HIMO s'inscrit, non seulement, dans une démarche de promotion économique des communautés, mais également, participe de manière indirecte à la politique locale de création d'emplois au profit des groupes vulnérables que sont les jeunes et les femmes. Le recrutement de la main-d'œuvre locale crée des emplois temporaires, génère des revenus qui contribuent au renforcement des capacités économiques des communautés, réduisant ainsi leur vulnérabilité.

Ce témoignage d'une femme ayant travaillé comme main-d'œuvre locale sur les chantiers d'aménagement de pistes par l'approche HIMO, met en évidence un changement significatif dans l'amélioration de ses capacités économiques et de sa condition de vie :

« On a travaillé sur la piste. Et en toute sincérité, avec le travail, nous avons eu des profits et mieux nous occuper de nos enfants. Également nous avons acheté du blé pour la transformation des produits alimentaires. Ce qui nous permet de réaliser des bénéfices au bonheur de nos familles, grâce aux pistes »¹².

D'autres témoignages de femmes mettent également en évidence la mise en route d'AGR grâce aux revenus obtenus à la suite de leur emploi sur les chantiers HIMO.

A Bokin, la réalisation de la piste a été une source d'obtention de fonds pour réaliser des AGR. C'est le cas d'une femme qui affirme avoir obtenu, du fait de son travail comme main d'œuvre sur un chantier HIMO, un montant de 12 500 FCFA qu'elle a réinvesti dans le petit commerce de la transformation du petit mil en boules d'akassa. Une autre ajoute avoir obtenu un fonds de roulement pour la production de gâteaux qu'elle vend chaque matin grâce à son emploi sur le chantier HIMO.

C'est également le cas d'une femme de Bourri qui transforme l'arachide en pâte pour vendre, et cela

¹² Propos recueillis dans le film documentaire intitulé *les pistes de la victoire sur l'enclavement rural*, réalisé par Helvetas, octobre 2021

grâce à l'argent qu'elle a obtenu sur les chantiers à HIMO.

Madame Zebre Fatimata, ancienne employée sur un chantier HIMO, vendeuse de beignets au marché de

Sanh, témoigne : « **J'ai participé aux travaux, du début jusqu'à la fin, à travers la pose des cordons pierreux, l'épandage de la latérite. L'argent reçu m'a servi de fonds de commerce** ».

Autres dynamiques sociales et économiques

Les transformations sociales et économiques qui s'opèrent à la suite de l'aménagement des pistes rurales HIMO et des ouvrages de franchissement, participent en plus des dynamiques présentées plus haut, à la construction d'autres dynamiques sociales.

Facilité de mobilité vers les centres de santé et les écoles

L'aménagement des pistes n'a pas seulement désenclavé les zones de production et les centres commerciaux. Il a aussi désenclavé les centres sociaux, notamment les formations sanitaires et les écoles. Les propos ci-dessous des populations bénéficiaires mettent en évidence cette réalité.

Monsieur Benao Bitiou, un habitant de Dianzoé déclare : : « **Avant, avec les crevasses, il était difficile pour nous de transporter nos malades, surtout les femmes enceintes au centre de santé de Sapouy situé à environ 8km du village** ».

Egalement, à Tiogo-Mossi, le témoignage de Yameogo Benjamin montre un soulagement dans l'accès au centre de santé : « **Nous mettions 1h de temps pour nous déplacer à Koudougou mais avec l'aménagement de la piste, nous faisons maintenant le trajet en 30mn. Aussi, depuis que la piste a été aménagée, quand on appelle l'ambulance pour des urgences médicales, elle met moins de temps pour venir. Au niveau de l'accès au centre de santé, la route nous a beaucoup soulagé, notre situation s'est nettement améliorée** ».

En effet, les facilités de mobilité des populations, notamment des femmes et l'accessibilité des formations sanitaires contribuent certainement à réduire les risques de complications sanitaires liées à l'état défectueux des pistes. Les localités de Dianzoé et de Latian situées respectivement à environ 7 km et 13 km de Sapouy ne disposent pas de centre de santé. Les populations sont parfois obligées de transporter leurs malades sur des motos ou des taxi-motos pour rejoindre le centre de santé de Sapouy. L'aménagement de l'axe Dianzoé-Latian a facilité la mobilité des populations bénéficiaires directes et celles des localités environnantes vers le centre de santé de Sapouy.

Au niveau scolaire également, le désenclavement des écoles et des lycées permet aux élèves de vivre en famille et de parcourir facilement le trajet famille-école chaque jour. Il faut noter que le plus souvent, les villages ne disposent pas d'établissements

d'enseignements post-primaires et secondaires et les familles sont contraintes d'inscrire leurs enfants dans les chefs-lieux de communes qui en disposent. Pour les pistes qui rallient des villages situés à une distance moyenne de 15km des chefs-lieux des commune, les familles n'ont plus forcément une contrainte de trouver une famille d'accueil ou un logement payant, afin que leurs enfants puissent poursuivre leur cursus scolaire. Avec la facilité de mobilité, certaines familles préfèrent trouver un moyen de locomotion pour leur enfant, afin qu'il fasse le trajet famille-école chaque jour. Ce qui permet à ces familles de faire des économies sur l'investissement scolaire de leurs enfants.

Le témoignage de Benao Beli, habitant de Latian exprime un sentiment de soulagement des parents dans le domaine scolaire : « **l'aménagement de la piste nous a beaucoup soulagés dans la scolarisation de nos enfants. Nous étions obligés de poursuivre la scolarisation de nos enfants à Tiabian Kasso (une localité située à environ 7km de Latian). Maintenant, nous scolarisons nos enfants à Sapouy. Ils partent les matins à vélos et reviennent le soir à la maison au village... Nous avons aussi noté que certains enseignants affectés dans le village logent maintenant à Sapouy et font le déplacement chaque matin** ».

A Tiogo-Mossi également, le témoignage de Yameogo Serges, habitant va dans le même sens : « **Depuis que la piste a été aménagée, les enseignants ne dorment plus à Tiogo-Mossi. Ils dorment maintenant à Koudougou et font le trajet tous les matins pour accomplir leur devoir professionnel** ». Il faut aussi remarquer que le désenclavement des localités a favorisé la réalisation d'infrastructures sociales de base.

Selon les échanges avec les populations bénéficiaires des pistes Lèba-Robondé et Guésséré-Raguègma, la construction d'un Collège d'enseignement général (CEG) à Guésséré a été facilitée grâce à l'aménagement des pistes mentionnées. Avant l'aménagement desdites pistes, il était difficile de livrer du ciment et des agrégats pour la construction du CEG.

Opportunités de monétarisation de l'économie locale

Une autre dynamique qu'il convient de noter est la monétarisation de l'économie locale. En rappel, il y a eu la réalisation de 186 km de nouvelles pistes et l'entretien de 250 km d'anciennes pistes. Ce qui a permis de mobiliser plus de 32 000 personnes au niveau local pour constituer la main d'œuvre locale, devant exercer sur les chantiers d'aménagement des pistes. L'approche HIMO fait ainsi des populations locales, non seulement des bénéficiaires, mais aussi des acteurs de leur propre développement. C'est pourquoi, au-delà, de l'aménagement des pistes, c'est l'idée même de transformer de façon profonde la vie sociale et économique qui est soutenue en créant dans une démarche participative et inclusive, les conditions de monétarisation de l'économie locale.

C'est dans ce sens que le responsable du domaine gouvernance et démocratie de la Coopération suisse, Alexander Widmer affirme : « **Il s'agit vraiment de faire en sorte que les infrastructures et les**

services répondent aux besoins des populations. A cet effet, les populations doivent être impliquées dans la définition des priorités »¹³.

Le PCR du Centre-Ouest reconnaît toute la pertinence de l'approche HIMO et soutient son effet immédiat sur l'économie locale : « **Avec la technique HIMO que Helvetas applique... davantage, on peut parler de la monétarisation de l'économie locale puisqu'on utilise la main d'œuvre locale et des matériaux locaux ; donc, cela fait que tout l'argent qui devait être envoyé au niveau des grands commerçants (entreprises) à Ouagadougou pour envoyer des machines ou acheter du gaz, de l'essence et autres, tout cet argent reste sur place (au niveau local)** »¹⁴.

Les dynamiques socioéconomiques dans les secteurs de l'agriculture, de l'élevage, de l'économie informelle, de façon générale se traduisent par l'amélioration des échanges commerciaux et des opportunités économiques. Elle favorise de ce fait, la monétarisation de l'économie locale.

Documents exploités

Helvetas-Burkina Faso, *Etudes d'impacts socioéconomiques et environnementaux des pistes rurales*, réalisé par BERFAC, octobre 2021

Helvetas-Burkina Faso, *Rapport annuel 2020 du programme DEPAC II*, Décembre 2020

Helvetas-Burkina Faso, *Film documentaire intitulé les pistes de la victoire sur l'enclavement rural*, octobre 2021

Helvetas-Burkina Faso, *Film de 15 mn intitulé Processus HIMO*, DEPAC-2021

En savoir plus:
burkinafaso@helvetas.org
www.helvetas.org/burkinafaso

Crédit photos : © Helvetas/ I. Bationo

¹³ Propos extraits du film de 15 mn intitulé *Processus HIMO*, DEPAC-2021

¹⁴ Idem