



LES PISTES POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

Etude d'impact sur la réalisation d'infrastructures en Haute intensité de main d'œuvre (HIMO) au Burkina Faso

Depuis 2015, le Programme d'Appui à la Décentralisation et à la Participation Citoyenne (DEPAC), financé par la Coopération Suisse et mise en œuvre par Helvetas et d'autres partenaires, accompagne les collectivités territoriales et les communautés des zones rurales dans le but d'améliorer l'accès équitable aux services de base et faciliter le développement des activités économiques. Helvetas travaille spécifiquement au désenclavement des villages à travers la réalisation et la réhabilitation de pistes rurales par la méthode Haute Intensité de Main-d'œuvre (HIMO).

Cette méthode combine l'utilisation d'équipements légers et de matériaux disponibles localement avec l'emploi de la main-d'œuvre qualifiée et non qualifiée. Les hommes et les femmes des communautés intéressés ont l'opportunité d'apprendre des compétences et gagner de revenus en participant aux travaux. En même temps les entreprises locales, les autorités publiques (Communes; conseils régionaux ; services techniques déconcentrés) sont appuyées afin qu'elles puissent s'approprier de la méthode HIMO, et gérer les interventions futures : planification, passation de marché, réalisation, entretien des pistes, etc.

Cette étude d'impact démontre que le programme a contribué : au développement des activités économiques et à la réduction de la pauvreté ; à l'amélioration de l'accessibilité de services de bases ; au développement du potentiel écologique et la rétention de l'eau pour l'agriculture et l'environnement et au renforcement des capacités des institutions et des organisations appuyées.

Principaux résultats du DEPAC

Les activités du programme ont concerné 26 communes dans 4 régions du pays:

- **186 km** de nouvelles pistes réalisées; **250 km** d'anciennes pistes entretenues;
- **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**);
- plus de **337 millions 500 milles FCFA** injectés dans les économies locales, sous forme de **rétribution** de la main-d'œuvre locale, dont environ 35 % au profit des femmes.

LA DYNAMISATION DE L'ÉCONOMIE

L'étude montre que la réalisation des pistes a eu des bénéfices remarquables pour les familles et les activités économiques.

Bénéfices pour le commerce

La présence de meilleures routes a entraîné une baisse des coûts et de temps de transport qui a encouragé l'émergence de nouveaux commerçants et l'ouverture des boutiques.

Avant la réalisation de la piste, 60% des commerçants n'arrivaient pas à écouler facilement leur marchandise. Et la raison principale était l'accès difficile au marché. Maintenant 93% n'ont plus de difficultés à transporter les produits. Le temps nécessaire pour atteindre le marché est réduit de moitié et des coûts (carburant, etc.) de 37%. Cela a contribué à l'augmentation des bénéfices constatée par 83.3% des commerçants.

Hausse de la production agricole et de l'élevage

Parmi les produits qui sont devenus plus disponibles figurent les intrants agricoles. Après la réalisation de la piste l'utilisation d'engrais a plus que doublé (+137%), 52 personnes sur 100 ont déclaré qu'avant elles n'arrivaient pas à trouver les intrants sur le marché. L'accès aux équipements agricole est aussi amélioré. Des éléments qui, associés à la perspective d'écouler plus facilement les produits, ont entraîné une augmentation de la production annuelle de 1357,7 kg à 1589,2 kg en moyenne par personne : une hausse de 231,5 kg (17%). Le 65% des petits agriculteurs ont affirmé qu'ils ne produisent pas assez car ils n'avaient pas de route pour transporter leur produit vers les marchés.

De la même façon le nombre de personnes qui pratiquent l'élevage est augmenté (de 60,2 à 66,8%), ainsi que le nombre de têtes élevées.

Plus de revenus pour toutes les familles

Le désenclavement et l'ouverture des villages aux marchés locaux ont contribué à l'amélioration des bénéfices pour les familles. Les revenus annuels moyens par individu ont augmenté d'environ 25%. Les personnes impliquées dans les travaux HIMO, qui avant la réalisation des pistes avaient en moyen un revenu plus faible, une croissance de plus de 50%.

Après la construction des pistes la superficie moyenne emblavée par personne est passé de 1,9 à 2,9 hectares

« 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 Badouan, agriculteur à Latian

LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT



Des femmes en train de poser le cordon pierreux

Les travaux pour réaliser les pistes engendrent toujours une destruction de la végétation, mais pendant l'implémentation du programme DEPAC, plus de 300

arbres ont été plantés en compensation. Le reboisement et les infrastructures réalisées pour contrôler l'écoulement de l'eau le long de la piste peuvent, selon l'étude, contribuer au développement des activités agricoles. 83% de la population estime que la construction de la route a contribué à une fertilisation des sols. Elle a également amélioré la rétention des eaux de ruissellement selon 86,4% de la population. Les digues réalisées aident à contrôler l'érosion des sols selon 48,6% de la population.

Les cordons pierreux et d'autres ouvrages de franchissement ont permis de créer des surfaces humides favorables à certaines productions agricoles aux bords des pistes. Selon Bakouan Bako producteur de riz à Lapouy : « Avant, l'eau s'écoulait rapidement, mais avec l'aménagement de la piste, l'eau est retenue plus longtemps et cela nous permet de produire le riz qui demande beaucoup d'eau ».

UN ACCES PLUS FACILE AUX SERVICES DE BASE



La construction et l'aménagement des pistes ont considérablement réduit le temps nécessaire pour atteindre les centres de santé, les marchés et les dépôts de médicaments, et ont amélioré l'accès aux écoles. L'étude a constaté qu'avant il fallait en moyenne plus d'une demi-heure (35 minutes) pour rejoindre un centre de santé en cas de maladie. Actuellement, la population peut s'y rendre en moins de la moitié du temps (17 minutes). Cela a entraîné **une augmentation des consultations**: 5,7% de population en plus affirme recourir à un centre en cas de besoin. Une croissance confirmée par les agents de santé qui soulignent également la plus grande facilité d'évacuation des personnes malades et des femmes enceintes.

Avec le désenclavement **des communes, de nouveaux dépôts pharmaceutiques ont été créés** réduisant ainsi la distance parcourue par les populations pour accéder aux médicaments. Cette distance passe de 10,46 km avant à 3 km après la réalisation des pistes.

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 et de trouver une famille d'accueil ou un logement payant. Le désenclavement des écoles et des lycées permet aux élèves de vivre en famille et de parcourir facilement le trajet famille-école chaque jour.

Le nombre de déplacements entre les villages est augmenté de **5 fois à 7 fois par mois**

DES OPPORTUNITÉS POUR LES FEMMES

La main d'œuvre locale employée sur les chantiers HIMO était composée au 59% de femmes. Cela s'explique par des raisons de contexte: dans plusieurs zones d'intervention du programme, il y a des activités d'orpaillage considérées, notamment par les jeunes, comme beaucoup plus rentables; mais surtout par une action forte du DEPAC visant à renforcer la participation et le renforcement de capacités des femmes.

L'étude montre que le revenu moyen de toutes les femmes, impliquées ou pas dans les travaux HIMO, est augmenté grâce à la construction des pistes. Et bien qu'il reste au-dessus de celui des hommes, l'augmentation a été comparativement beaucoup plus élevée: presque 40% pour les femmes, 19% pour les hommes.

Après la réalisation des pistes, il y a eu aussi une hausse du nombre des femmes artisanes (+50%) et commerçantes

(+4%). Le désenclavement et l'ouverture des localités aux marchés locaux ont eu pour effet le développement d'activités génératrices de revenus. Et il y a plusieurs exemples de femmes qui ont utilisé l'argent gagné en travaillant sur les chantiers pour démarrer ces activités. « **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** » a raconté Fatimata Zebre, ancienne employée sur un chantier HIMO, vendeuse de beignets au marché de Sanh.

* La proportion de femmes sur les chantiers indiquée ici (59%) se base sur l'échantillon utilisé pour l'étude d'impact (9 segments de routes), alors que la proportion mentionnée dans l'encadré en page 1 (70,6%) se réfère aux données de l'ensemble du programme DEPAC.

DURABILITÉ DE L'ACTION



Maîtrise et appropriation de la méthode HIMO par la collectivité territoriale

Suite à l'appui assuré par Helvetas les quatre conseils régionaux intéressés par le programme DEPAC (Nord, Est, Centre Ouest et Sahel) affirment avoir atteint une bonne connaissance théorique de la méthode HIMO et une bonne maîtrise du processus de mise en œuvre des pistes rurales. Cependant, il y a encore des différences entre les collectivités territoriales au niveau des compétences techniques (études techniques et réalisation de travaux sur le terrain) liées à l'expérience acquise au fil du temps dans la maîtrise d'ouvrage de projets HIMO.

Il y a quand même des bons exemples d'appropriation de l'approche par les autorités locales: le Conseil Régional du Nord a réalisé deux pistes, dont l'une entièrement en HIMO longue de 10 km et le Conseil Régional du Centre-Ouest a construit une piste rurale pour relier Ramongo – Dydir - Godyr sans l'appui d'Helvetas.

Les communautés s'engagent

Les Comités villageois de piste (CVP), mis en place dans les cadre du DEPAC, ont été formés à l'entretien et à la gestion des pistes, qui fonde leur raison d'être. Ils sont formés au diagnostic des menues dégradations des pistes traversant leur village, et le plan d'action adapté, pour les entretiens courants des ouvrages. L'étude a constaté que les CVP veillent à ce que les populations ne ramassent pas le sable (après les pluies) sur les pistes aménagées et surveillent l'état de la route. En cas de dégradation, les CVP procèdent à l'entretien courant, et même s'ils sont souvent confrontés au manque de ressources financières certains comités montrent un dynamisme et un engagement à la limite de leurs moyens.

BONNES PRATIQUES ET LEÇONS APPRIS

Durabilité de l'action

- La méthode HIMO favorise le renforcement des capacités des institutions locales.
- La méthode promeut le développement des entreprises locales pour la réalisation des pistes.
- Les maçons locaux reçoivent des formations lors de la réalisations des travaux et peuvent après s'engager sur d'autres chantiers .

Inclusion et cohésion sociale

- L'intermédiation sociale est un puissant levier de la cohésion sociale.
- Les communautés ont accepté la forte participation des femmes aux travaux.
- Il y a une appropriation importante par les femmes des tâches manuelles d'aménagement des pistes qui contribue à renforcer la durabilité de l'action.

Protection de l'environnement

- A travers la pose de cordons pierreux, la construction des ouvrages (radié, diguette, etc.) et les plantations compensatoires d'arbres, l'aménagement des pistes rurales a contribué à la rétention des eaux de ruissellement.

Développement économie locale

- Certains ouvrages de franchissement sur les pistes, qui retiennent d'importantes quantités d'eau favorisent le développement du maraîchage et de la riziculture.
- Grâce aux revenus tirés des travaux les populations réalisent des investissements dans des activités génératrices de revenus durables.

Methodologie de l'étude

L'étude d'impact a été conduite en septembre 2021 le long de neuf axes de pistes aménagées par le programme, répartis dans les quatre régions d'intervention du projet. L'enquête quantitative a été menée sur un échantillon de 352 personnes, dont 53 % de femmes, dans 8 communes sur le 9 prévus à cause de la situation sécuritaire dans la région de l'Est. La collecte des données qualitatives s'est effectuée à travers des entretiens individuels approfondis auprès des Services Techniques Déconcentrés (STD), des Collectivités Territoriales, du secteur privé, des Opérateurs d'intermédiation sociale, des Comités Villageois de Pistes (CVP), des Conseils Villageois de Développement (CVD), des autorités coutumières et religieuses, des responsables et usagers des infrastructures socioéconomiques et de sites de production désenclavés.