



Implication des populations locales dans la planification, la gestion et l'entretien des routes rurales Cas du Burkina Faso

Mr Amadé OUEDRAOGO

- Ministère des Infrastructures et du Désenclavement/Direction Générale des Pistes Rurales
- Directeur Général
- amadeo_mo@yahoo.fr

PLAN

INTRODUCTION

-Présentation du Burkina Faso et de son réseau routier

-SITUATION ACTUELLE ET ENJEUX DU SOUS-SECTEUR DU TRANSPORT RURAL

Problématique générale

**contraintes spécifiques aux pistes rurales.*

**Analyse Forces, Faiblesses, Opportunités*

IMPLICATION DES POPULATIONS SELON LE CADRE DE LA STRATEGIE NATIONALE ET DU TRANSPORT RURAL AU BURKINA FASO

-Objectifs, Axes et approches stratégiques

Gérer et faire participer

REALITES ET CONSTATS EFFECTUES A TRAVERS LA GESTION QUOTIDIENNE ET LA VIE DES PROJETS DE PISTES RURALES

CONCLUSION

INTRODUCTION

Le Burkina- Faso est un pays sahélien situé en Afrique de l'Ouest limité au Sud par la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo et le Bénin, le Mali à l'Ouest et au Nord et le Niger à l'Est.



Présentation du Burkina Faso et de son réseau routier

D'une superficie de 274 000 km². Il est de taille modeste

(environ 900 km d'est en ouest et 500 km du nord au sud), le Burkina Faso est un pays sans littoral

Avec une population de 13 Millions d'Habitants

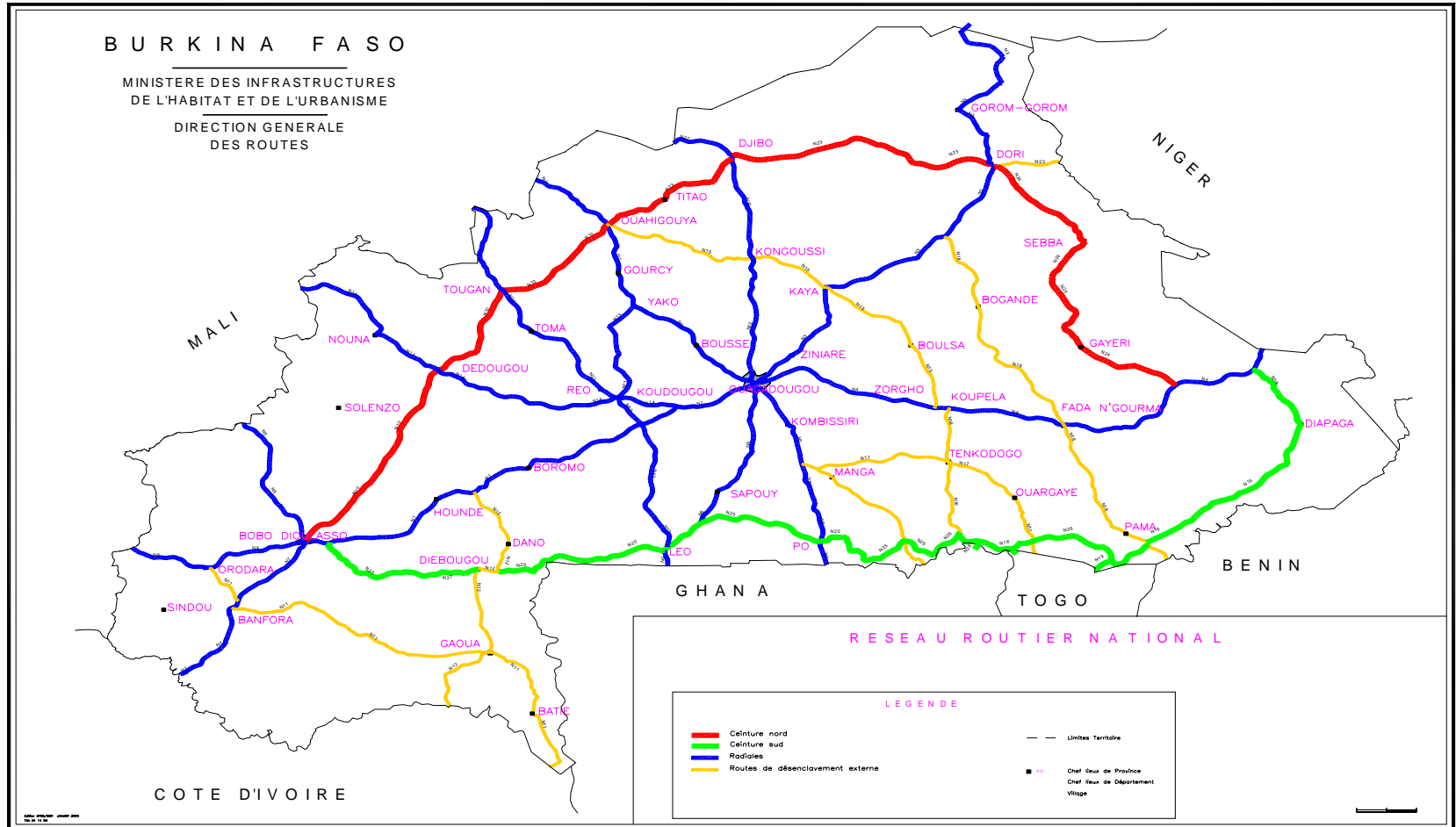


Sa position géographique, bien que défavorisée du fait de son éloignement des ports, qui sont situés à plus de 1000 km de sa capitale Ouagadougou, en fait un véritable carrefour des échanges dans la sous-région.

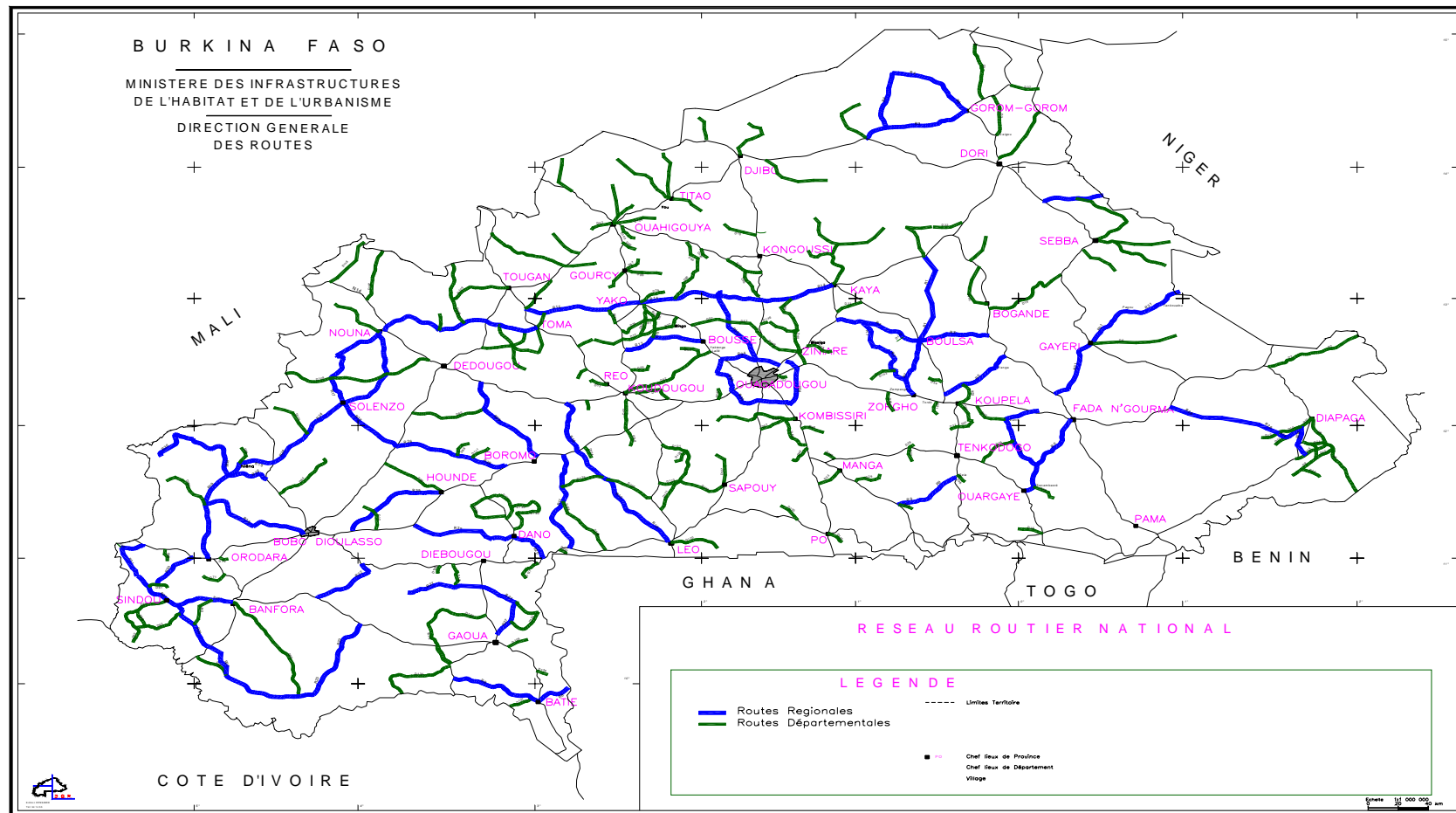


Le Réseau Primaire

« ossature principale » (6 697 km)



Le Réseau Secondaire « réseau de distribution » (8 575 km)



SITUATION ACTUELLE ET ENJEUX DU SOUS-SECTEUR DU TRANSPORT RURAL

PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE

Le secteur rural, qui assure la subsistance d'environ 80 % de la population, produit environ 30 % du PNB et assure 50 % des recettes d'exportation. Ce secteur est à la base de l'économie.

L'absence et/ou la mauvaise qualité des services publics ruraux (notamment du transport), est une des principales contraintes au développement du secteur. Cette situation entrave très fortement l'écoulement de la production.

Contraintes spécifiques aux pistes rurales

Les contraintes spécifiques aux pistes rurales portent sur leur dispersion physique (linéaire important) et l'absence de statut juridique et foncier. Ces contraintes expliquent en partie le problème récurrent de la maintenance de ces investissements et justifient une approche spécifique.

Analyse Forces, Faiblesse, Opportunités,

- **.Forces**

Le désenclavement est une demande forte des populations.

- **. Faiblesses**

Les coûts récurrents de maintenance et de gestion sont souvent trop élevés pour les populations rurales.

- **. Opportunités**

Les pistes rurales ont des impacts positifs important au niveau :

de l'augmentation des productions ;

de l'amélioration des conditions de vie.



IMPLICATION DES POPULATIONS SELON LE CADRE DE LA STRATEGIE NATIONALE ET DU TRANSPORT RURAL AU BURKINA FASO

objectifs, axes et approche stratégiques

Quatre Objectifs :

- Favoriser la mobilité et les échanges
- Lutter contre la pauvreté
- Appuyer la décentralisation
- Assurer la pérennité (Entretien, Environnement).

Quatre axes stratégiques :

- Réhabiliter les Infrastructures
 - Entretien et préserver
 - Gérer et faire participer
 - Promouvoir le transport rural par les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT).
- Une approche adaptées aux besoins,
 - Une approche basée sur la participation et la décentralisation,
 - Une approche évolutive


Gérer et faire participer

Définition du rôle des intervenants .

La stratégie proposée vise à mettre en application les principes généraux et à impliquer véritablement les populations pour que les pistes rurales soient prises en charge à un niveau adéquat.

Rôle de l'État

- L'inventaire permanent et le suivi du réseau de pistes ;
- La programmation des investissements et la recherche de financements ;

- 
- La définition et la diffusion des réglementations, des normes et des techniques ;
 - Le développement de méthodes de gestion des pistes impliquant la participation des populations ;
 - L'évaluation des impacts socio-économiques et environnementaux des réalisations de pistes rurales ;
 - La formation et le développement des capacités techniques des intervenants



Rôle des Provinces

- La programmation locale en particulier pour le choix des itinéraires et des niveaux de service à prendre en compte ;
- Le choix du Maître d'Ouvrage Délégué, et des prestataires de service (rôle des CPAM) ;
- La réception des travaux ;
- La gestion de la maintenance.



Pour assurer ces tâches , il faut prévoir :

- le transfert aux provinces des moyens financiers correspondants, spécialement pour la maintenance ;
- la mise en place de cellules techniques dans chaque Province.
- La mise en place et le fonctionnement effectif des antennes provinciales des pistes rurales



Rôle des populations riveraines

Les populations riveraines seront mises à contribution (de façon limitée) dans le cofinancement des investissements (2%) et de la maintenance (10%) et auront un rôle important dans le contrôle de l'utilisation des pistes en vue de leur sauvegarde.



Les Provinces

La province est le niveau géographique adéquat pour gérer un réseau de pistes de l'ordre de 1000 km.

Concrètement, une telle approche signifie :

- que l'accès à la piste puisse être limité, soit à certains types de véhicules, soit à certaines périodes, soit aussi pour certains types de transport ;
- que les populations aient des pouvoirs de police pour faire respecter ces règles ;
- qu'elles puissent également lever des droits.



REALITES ET CONSTATS EFFECTUES A TRAVERS LA GESTION QUOTIDIENNE ET LA VIE DES PROJETS DE PISTES RURALES

Depuis sa création en 2001, la DGPR a réalisé un linéaire d'environ 7000 km de pistes rurales dans le cadre de la mise en oeuvre de la SNTR couvrant la période 2000-2010 et visant la construction d'environ 12 000 km de pistes rurales ainsi que l'entretien courant d'environ 20 000 km de pistes rurales.

L'implication des populations dans ces projets se situe à deux phases.



- Phase études

Les bureaux d'études à charge des études d'exécution ont obligation de se rapprocher des populations afin de les informer sur les points suivants :

- Itinéraires de la piste ;
- Le niveau d'aménagement;
- La contribution.



-Phase travaux

A la phase d'exécution des travaux des pistes par les entreprises, ces dernières donnent accès à des emplois rémunérés aux populations. A cette occasion, avec l'appui de l'Administration un noyau de deux à trois personnes est formé pour la sensibilisation et l'encadrement des riverains pour l'exécution future de certaines tâches d'entretien courant.

Dans le cadre de projets en exécution il est prévu l'acquisition de matériels à cet effet :



La principale difficulté rencontrée à ce jour est essentiellement institutionnelle et d'une moindre mesure « sociale ».


En effet si au moment de l'élaboration de la SNTR et au début de l'exécution des projets la province était une entité administrative, elle ne l'est plus, ayant laissée la place à la région et à la commune.





CONCLUSION

Vu les enjeux que représente le développement du réseau des pistes rurales dans l'économie du pays et du linéaire déjà construit, il est impérieux d'accélérer la mise en œuvre de la SNTR dans tous ses composants en accélérant la décentralisation.



Cette décentralisation est certes effective à ce jour sur le plan administratif mais devra être accompagné rapidement de la mise à disposition des communes et régions des ressources humaines et financières pour l'effectivité d'une lutte réelle et efficace contre la pauvreté.

MERCI POUR VOTRE AIMABLE ATTENTION

