

SOMMAIRE

RESUME	I
SOMMAIRE.....	II
LISTE DES FIGURES	IV
LISTE DES TABLEAUX	IV
LISTE DES ABREVIATIONS	V
INTRODUCTION.....	1
I. CADRE GENERAL DE L'ETUDE.....	4
I.1. CONTEXTE GEOGRAPHIQUE.....	4
<i>Localisation</i>	<i>4</i>
<i>Climat</i>	<i>4</i>
I.2. POPULATION, DEMOGRAPHIE / DIVERSITE ETHNIQUE.....	4
<i>Activité socio-économique.....</i>	<i>5</i>
Agriculture	6
Elevage.....	6
I.3. CADRE LEGAL ET ENVIRONNEMENT INSTITUTIONNEL.....	7
<i>Une démarche Nationale PAPISE et PNSFMR.....</i>	<i>7</i>
<i>Un cadre normatif RAF, LORP</i>	<i>8</i>
La RAF.....	8
La Loi d'Orientation Relative au Pastoralisme.....	9
<i>Les concepts de pistes à bétail au sens de la LORP</i>	<i>9</i>
I.4. EXPERIENCES SUR LA SECURISATION DU FONCIER PASTORAL	10
<i>Stratégie d'aménagement, de sécurisation et de valorisation des espaces et aménagements pastoraux du</i> <i>Ministère des Ressources Animale</i>	<i>10</i>
<i>Projets précurseurs</i>	<i>12</i>
Le PDRI/HKM et les autres.....	12
Le PDL – Ouest.....	12
PAEOB.....	13
II. PROBLEMATIQUE ET METHODE.....	15
II.1. PROBLEMATIQUE.....	15
II.2. ENJEUX, HYPOTHESES ET OBJECTIFS.....	15
II.3. DEROULEMENT, METHODES	16
<i>Méthode</i>	<i>16</i>
<i>Déroulement</i>	<i>16</i>
<i>Les entretiens.....</i>	<i>17</i>
<i>Méthode de recueil d'information</i>	<i>18</i>
<i>Méthodes d'analyse.....</i>	<i>18</i>
III. RESULTATS	20
III.1. ETAT DES LIEUX GLOBAL DE LA MOBILITE DU BETAIL SUR L'AXE BARANI – BOBO DIOLASSO	20
<i>Tendances des mouvements de transhumance.....</i>	<i>20</i>
<i>Tendance des mouvements commerciaux</i>	<i>22</i>
<i>Existence d'anciennes pistes de transhumance</i>	<i>24</i>
<i>Particularité de la commune de Padéma et coordination interprovinciale.....</i>	<i>26</i>
III. 2. LE PROCESSUS DE REHABILITATION DES PISTES DANS LA PROVINCE DES BANWA,	26
<i>Compréhension globale du processus sur la base des entretiens</i>	<i>26</i>
<i>Etat des lieux des pistes et avancées du PAEOB (choix d'un tronçon prioritaire)</i>	<i>30</i>

<i>Caractéristiques des communes de la province</i>	32
<i>La participation villageoise</i>	34
IV. DISCUSSION ET PERSPECTIVES	35
UNE ZONE ACTIVE POUR L'ELEVAGE	35
UN PROCESSUS DE NEGOCIATION	36
... <i>Pour la gestion des conflits</i>	36
... <i>Impliquant les communes</i>	37
... <i>Et conduisant à un consensus villageois</i>	38
LIMITES INSTITUTIONNELLES ET METHODOLOGIQUES	39
DES POINTS CLEF CONDITIONNANT LE CONSENSUS	40
<i>Différents secteur d'activité pour une même dynamique</i>	40
<i>Une dynamique dans l'espace</i>	41
<i>Une dynamique temporelle</i>	41
PERSPECTIVES DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT	42
CONCLUSION	44
BIBLIOGRAPHIE	A
DOCUMENTS INTERNES	C
ANNEXES	D
ANNEXES 1 : GUIDE D'ENTRETIEN DE LA TOURNEE COMMUNE	E
<i>Informations à récolter</i>	E
<i>Méthode</i>	E
<i>Itinéraires de transhumance</i>	H
<i>Mouvements commerciaux</i>	I
<i>Inventaire des conflits</i>	J
<i>Caractérisation des Communes</i>	K
ANNEXE 2 : GUIDE D'ENTRETIEN « TOURNEE VILLAGE »	L
ANNEXE 3 : DEROULEMENT TEMPOREL DES ACTIVITES DU STAGE	N
ANNEXE 4 : LES PROJETS DANS LA ZONE	P
ANNEXE 5 : PROVINCE DU HOUET ET IMPACT DU PDIS	R
ANNEXE 6 : TABLEAU D'ETAT DES LIEUX SUR LES AMENAGEMENTS DANS LES DIFFERENTES COMMUNES DES BANWA	S
ANNEXE 7 : TABLEAU RECAPITULATIF DES CARACTERISTIQUES DEMOGRAPHIQUES, CULTURELLES, TECHNIQUES ET SOCIALES DES VILLAGES PRESENT SUR L'AXE PRIORITAIRE A AMENAGER	U
ANNEXE 8 : COMMUNES DES BANWA ET LA COMMUNE DE PADEMA	X
RESUME	30

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Présentation de la zone d'intervention du PAEOB et de la zone d'étude dans l'Ouest du Burkina Faso.....	3
Figure 2 : Récapitulatif temporel des actions institutionnelles, législatives et de projets mises en place dans la zone d'étude	11
Figure 3 : Grands mouvements de transhumance dans l'Ouest du Burkina Faso	19
Figure 4 : Répartition géographique des différents marchés à bétail dans l'Ouest du Burkina Faso.	21
Figure 5 : Principaux axes de mobilité dans la Province de la Kossi. Le tracé officiel et légiféré ainsi que les axes empruntés par les transhumant et les commerciaux....	23
Figure 6 : Pistes à bétail et franchissement du Mouhoun dans la commune de Padéma.	25

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Population, superficie et démographie des trois provinces (Houet, Banwa et Kossi) de la zone d'étude.	5
Tableau 2 : Les deux principales activités socio-économiques en milieu rural.	5
Tableau 3 : Eléments de Caractérisation des communes de la province des Banwa.	31
Tableau 4 : Présentation, sur la base des entretiens, des caractéristiques principales du processus de réhabilitation des pistes dans les villages concernés par l'axe prioritaire à baliser dans les communes de Kouka et de Solenzo.	33

LISTE DES ABREVIATIONS

AD	Assemblée départementale
AGED	Action pour la Gestion de l'Environnement et le Développement
AFD	Agence Française de Développement
AV	Assemblée Villageoise
CDEAO	Comité des États d'Afrique de l'Ouest
CGCT	Code Général des Collectivités Territoriale
CIT	Certificat Internationale de Transhumance
CIRAD	Coopération Internationale de Recherche en Agronomie pour le Développement
CNSFMR	Conseil National de la Sécurisation Foncière en Milieu Rural
CNT	Certificat National de Transhumance
CNR	Conseil National de la Révolution
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté
CVD	Conseiller Villageois de Développement
CVGT	Comité Villageois de Gestion du Terroir
DFN	Domaine Foncier National
DGEAP	Direction Générale de l'Elevage et des Aménagements Pastoraux
DOS	Document d'Orientation Stratégique
GR	Groupe de Réflexion
IGB	Institut Géographique du Burkina
IGN	Institut National Géographique
LORP	Loi d'Orientation Relative au Pastoralisme
MAHRH	Ministère de l'Agriculture, de l'Hydraulique et des Ressources Halieutique
MRA	Ministère des Ressources Animales
ONG	Organisation Non Gouvernementale
OPSF	Opération Pilote de Sécurisation Foncière
PAEOB	Projet d'Appui à l'Elevage dans l'Ouest du Burkina
PAPISE	Plan d'Action et Programme d'Investissement du Secteur de l'Elevage
PCD	Plan Communal de Développement
PDIS	Projet de Développement Intégrés de la vallée de Samandéni
PDL Ouest	Projet de Développement Local de l'Ouest
PDRI/HKM	Projet de Développement Rural Intégré / Houet Kossi Mouhoun
PEOV	Projet d'Elevage dans l'Ouest Volta
PICOFA	Programme d'Investissement Communautaire en Fertilité Agricole
PNGT	Programme National de Gestion des Territoir
PNSFMR	Politique Nationale de la Sécurisation Foncière en Milieu Rural
RAF	Réforme Agraire Foncière
RDP	Révolution Démocratique Populaire
SNV	Coopération Néerlandaise
SOFITEX	Société des Fibres et Textiles du Burkina
TCAM	Taux de Croissance Annuel Moyen
UBT	Unité Bovine Tropicale
ZATE	Zone d'Appui Technique à l'Elevage

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes et toutes les situations ayant contribué à faire de ce stage un apprentissage aussi complet des réalités de l'aide au développement et des perspectives que cela offre.

Tout d'abord, je tiens à remercier Céline et Mr Richard pour m'avoir ouvert les portes de ce stage aux multiples horizons, que ce soit pour l'aspect social, législatif, agronomique et même économique. Merci pour votre confiance.

Un grand merci à René, qui dans des conditions pas les plus favorables à bien voulu faire preuve de sa sincérité et de son intérêt pour mon stage. Vraiment merci pour ta gentillesse, ta sincérité, ton enthousiasme et cette dernière Beaufort à coté du Cyber !

Merci à Mr Somda, pour nos échanges et votre présence dans ce stage.

Merci également à l'équipe du PAEOB, qui a un temps soit peu permis de me faire découvrir un fonctionnement administratif complexe avec lequel il faut savoir jongler.

Merci à Eric et au CIRDES d'avoir bien voulu m'épauler pour ce stage.

Merci particulier également à Mr Huguenin, pour votre aide dans la rédaction et votre soutien moral et technique évident dans ces derniers moments de stress.

Merci à Mélanie, Samira, Anne et Rosine, Xavier, Sambo et j'en oublie pour votre bonne humeur et pour avoir été présent quand il le fallait.

Merci particulier encore à Foussine et Élise pour ces bon mets et ces bons moments simples de la vie !

Merci à l'ensemble des personnes que j'ai pu rencontrer dans l'administration et dans les projets, notamment Mr Oulé, Mr Sanou, Rodrigue et Mr Dao, qui m'ont vraiment appris énormément sur tout pleins de choses.

Merci Mrs les Hauts commissaires, pour votre gentillesse et votre accueil, la petite stagiaire a été heureuse de devenir grande en votre compagnie.

Un grand Merci à l'ensemble des personnes que j'ai pu rencontrer dans mes différentes tournées, chefs de terres, services techniques, conseillers, maires, et les fameuses Personnes ressources !... Vous avez construit ce stage et m'avez réellement poussé à avancer pour vous. Anitié, ani baragi, allah ka o Sara !

Et pour l'association « CouL », mes plus sincères amitiés et félicitations pour m'avoir déclarée membre. Une véritable équipe de choc qui a parcouru les pistes à bétail à dos de Yamaha 100 pourtant bien réputée pour être capricieuse ! Merci Merci et encore Merci Souleymane, ta famille et tes amis, « ton peulh » Dramane troisième membre de l'association ! Merci à vous deux pour ces bon thés vert sous l'orage, souvent détourné vers la Castel ! Allah ka longwéré ira !

...

Le meilleur pour la fin, Merci vraiment de tout mon cœur Abdoulaye Tou pour avoir permis le sauvetage in extrémiste de la personne qui a sans doute le plus participé à ma persévérance dans ce stage et qui contribue toujours à me faire donner le meilleur de moi même.

Merci



*« La gestion environnementale n'est pas une question de rapport des hommes à la nature
mais une question de rapport entre les hommes à propos de la nature »*

Jacques Wéber,
Conservation, développement et coordination : peut-on gérer biologiquement le social ?
Colloque Panafricain Gestion Communautaire des ressources naturelles renouvelables et développement durable,
Harare, 24-27 juin 1996



INTRODUCTION

Au Burkina Faso, comme dans de nombreux pays d'Afrique de l'Ouest, les problèmes de concurrence et de conflits sur les ressources naturelles constituent des préoccupations croissantes en raison des perturbations environnementales, de transformations économiques et d'incertitudes politiques. Si ces conflits sont le plus souvent perçus comme des litiges entre « agriculteurs » et « éleveurs », introduisant aussitôt une dimension ethnique dans l'équation, le problème fondamental touche au rapprochement et à l'intégration de différents systèmes d'exploitation foncière et, tout particulièrement, à l'accès aux ressources stratégiques à des moments déterminés de l'année. Ceci vaut particulièrement dans un environnement soudanien, où la plupart des populations pratiquent, à différents degrés, des activités mixtes d'agriculture et d'élevage. (Brockhaus *et al.*, 2003).

L'économie du Burkina Faso est largement dominée par les secteurs de l'agriculture et de l'élevage. Très extensifs dans leurs techniques de production, ces deux secteurs contribuent à plus de 40% au PIB et assurent presque 80% des exportations totales du pays (ENESA, 1993 ; BM, 1994 ; MEF, 1998). L'activité d'élevage est essentiellement basée sur l'exploitation des ressources naturelles notamment foncières. Il en est de même pour les principales autres activités du secteur rural telles que les activités agricoles, sylvicoles, etc. Aussi s'est installée une compétition plutôt négative entre les différents utilisateurs pour l'accès, l'exploitation et l'appropriation des ressources foncières. Cela aboutit souvent à la précarisation des droits et à des conflits (Kiéma *et al.*, 2006)). Ainsi, aussi bien les utilisateurs que les ressources elles-mêmes sont placés dans une sorte d'insécurité foncière : insécurité des droits, insécurité des capacités productives et de renouvellement. L'emprise de plus en plus grande des surfaces cultivées sur l'espace est préjudiciable à l'élevage : réduction/déclassement des aires pastorales, exploitation des pistes à bétail ...

Comment, dans ce contexte de fort accroissement des espaces agricoles et de réduction des espaces pastoraux, sécuriser la mobilité du bétail ? Dans un contexte de rivalités politiques et sociales où les ressources sont rares, fragiles et aléatoires, quels moyens utiliser pour maintenir les systèmes agropastoraux ?

Afin de préserver ce mode de production animale et de potentialiser l'usage des parcours, la mise en place de pistes communautaires peut être envisagée. Des expériences de ce genre existent ; la mise en place de couloir de transhumance par le projet Almy Bahim (Ouadjonne, 2006) au Tchad oriental en est une des plus récentes. Cependant, des difficultés récurrentes telles que la durabilité ou le respect du tracé sont connues. Quelles peuvent être alors les conditions d'une réussite dans l'aménagement de ces pistes à bétail ?

La sécurisation foncière et l'accès des éleveurs aux ressources pastorales et hydrauliques sont une condition indispensable pour l'amélioration des performances économiques du secteur de l'élevage (Kiéma *et al.*, 2006). Elle s'impose comme une condition indispensable au développement de l'activité d'élevage alors même que d'une manière générale, les acteurs ruraux se trouvent dans une situation de précarité foncière avec un accès à la terre qui demeure incertain. L'insécurité foncière constitue par conséquent une des contraintes majeures qui limitent le développement accéléré du secteur rural et la réalisation de la sécurité alimentaire. Ainsi, la sécurisation foncière, des acteurs ruraux notamment, constitue aujourd'hui une préoccupation majeure des autorités burkinabés.

Compte tenu de l'importance de l'insécurité foncière, de nombreux projets ont vu le jour afin d'appuyer le développement en milieu rural et notamment le développement des activités d'élevages. Le Projet d'Appui à l'Elevage dans l'Ouest du Burkina Faso (PAEOB) fait partie de l'un d'eux. Il se veut, dans son volet d'actions sur la sécurisation foncière, de consolider, coordonner et poursuivre les actions récentes de réhabilitation des pistes entamées dans la région, notamment par le PDL Ouest. Cette étude sur les négociations « multi niveau » pour la réhabilitation et l'usage des pistes à bétail dans l'Ouest du Burkina Faso s'inscrit dans cet objectif du PAEOB.

Afin d'apporter des éléments de réflexion à ces problématiques, l'étude a été menée dans trois provinces de la zone d'activité du PAEOB. Dans un premier temps, une présentation du cadre général de l'étude, son contexte institutionnel et géographique ainsi que la problématique et la méthode utilisée pour y répondre seront faites. Par la suite, et avec les résultats des entretiens auprès des acteurs du processus de négociation, des éléments d'informations complémentaires sur la zone d'étude seront apportés. Enfin, afin de comprendre comment une dynamique de développement local peut se construire dans ces zones rurales, une discussion sera entamée en s'appuyant sur ces nouveaux éléments de connaissances.

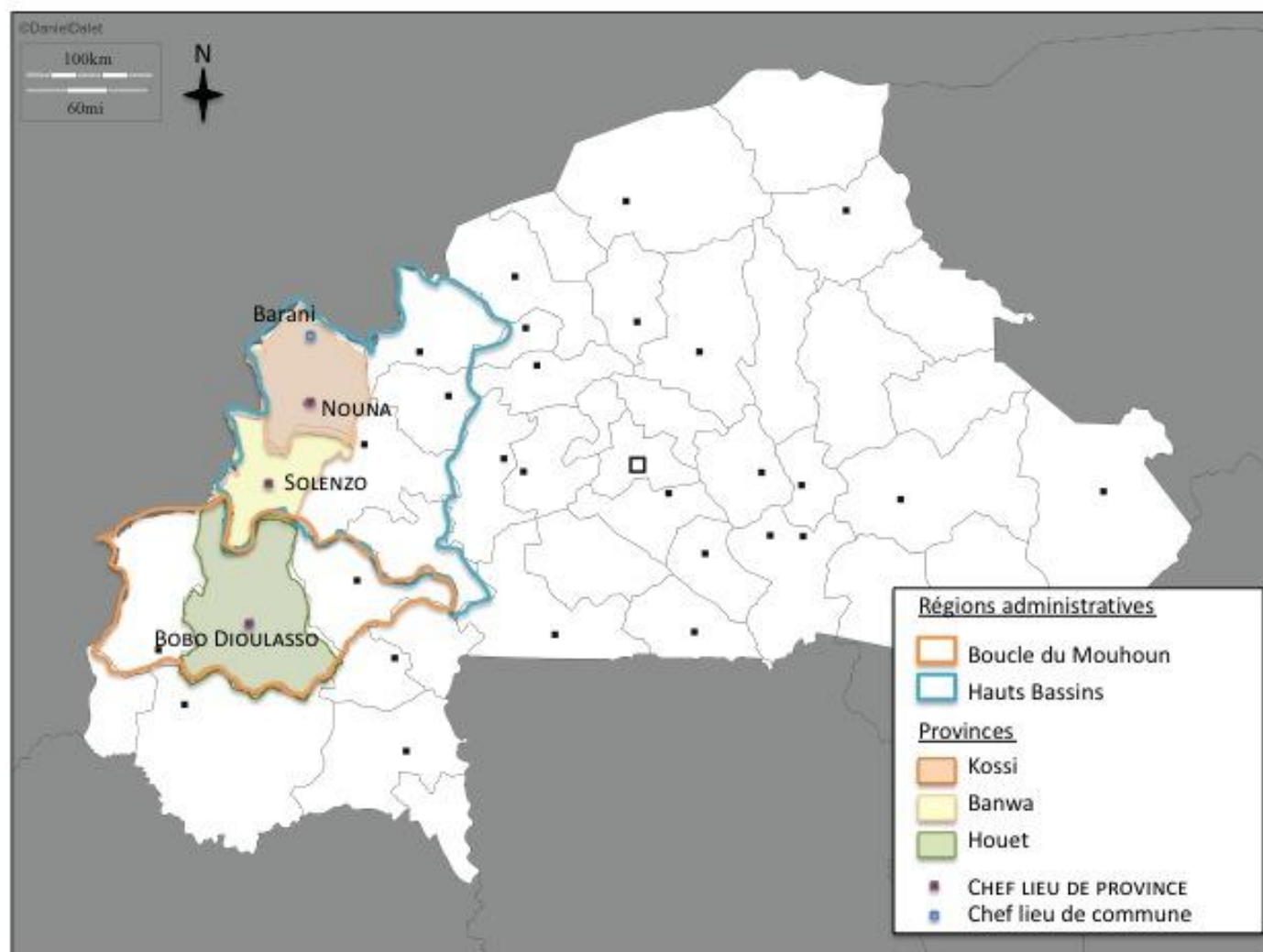


Figure 1: Présentation de la zone d'intervention du PAEOB et de la zone d'étude dans l'Ouest du Burkina Faso.

I. CADRE GENERAL DE L'ETUDE

I.1. Contexte géographique

Localisation

La zone d'intervention du PAEOB concerne certaines provinces de deux régions administratives de l'Ouest du Burkina Faso dont celle des Hauts bassins avec les provinces du Houet et du Tuy et celle de la Boucle du Mouhoun avec les provinces des Balés, de la Kossi, des Banwa et du Mouhoun (Traoré, 2006). La présente étude s'est essentiellement focalisée sur les provinces de la Kossi, des Banwa et du Houet, qui forment l'axe Barani - Bobo Dioulasso (Figure 1).

Climat

Le climat dans chacune des trois provinces étudiées est assez divergent du Nord au Sud, avec des précipitations irrégulières pouvant aller de 700 à plus de 1000mm par an. Il est régulé par deux types de vents qui conditionnent la saisonnalité :

- La saison sèche est annoncée par l'harmattan, un vent sec venant de l'est et chargé de poussière qui souffle de février à avril, avec des températures variant de 36 à 40°C,
- La mousson, un vent humide qui souffle vers l'est du mois de mai au mois d'octobre, est porteuse de pluies et marque la saison hivernale, avec des températures plus douces pouvant descendre autour de 25°C.

Dans la région de la Boucle du Mouhoun, les deux provinces étudiées (Banwa et Kossi) ont trois sous zones climatiques :

- Une zone soudano sahélienne couvrant la partie nord de la Kossi où les précipitations sont de l'ordre de 300–700 mm/an,
- Une zone soudanienne couvrant la partie sud de la Kossi caractérisée par une pluviométrie abondante qui peut atteindre en temps favorable environ 1 000 mm,
- Et une sous zone pré guinéenne qui couvre la totalité de la Province des Banwa où la pluviométrie peut dépasser les 1 000 mm/an.

Dans la région des Hauts bassins, la province du Houet connaît un climat de type sud soudanien avec une pluviométrie moyenne annuelle située entre 800 et 1200 millimètres.

I.2. Population, démographie / Diversité ethnique

La population dans ces trois provinces était, en 2006, de 1 460 625 habitants au total (INSD, 2007). Le tableau 1 présente des éléments de démographie par province. La province du Houet a une population 4 fois supérieure aux deux autres provinces, ce qui s'explique notamment par la présence de la deuxième ville du Burkina, Bobo Dioulasso, chef lieu de cette province.

Tableau 1 : Population, superficie et démographie des trois provinces (Houet, Banwa et Kossi) de la zone d'étude.

Source : INSD, 2007. (Taux de croissance annuel moyen (TCAM)= (racine n-ième de (valeur finale / valeur initiale) – 1)*100, avec n = nombre d'année entre la valeur finale et la valeur initiale, calculé entre 1985 et 2006 donc avec un n = 21)

Province	Population en 2006 (en nombre d'habitant)	superficie (en Km ²)	habitants/Km ²	TCAM
Houet	890 577	11 568	76,99	2,85
Banwa	283 663	5 882	48,23	2,80
Kossi	285 785	7 324	39,02	2,16

La zone se caractérise également par une importante diversité ethnique. En effet, suite aux migrations massives et comme toute une bonne partie de l'Ouest du Burkina Faso, cette zone a connu depuis 1970 un fort afflux de migrants fuyant d'autres régions du Burkina dévastées par les sécheresses (deux grands épisodes de 1974 et 1984). La question foncière a alors commencé à se poser de façon pressante à la fin des années 1980 dans la zone (Alexis, 2007). Pour une grande part, il s'agissait de migrants Mossi, venus de la partie centrale du pays ou de Samo, venus de la région de Tougan, dans le Sourou.

Aujourd'hui, sous l'effet de ces vagues migratoires, la population allochtone est souvent majoritaire dans les villages de la zone. Les Bobo, ethnie généralement autochtone, ne représentent plus qu'environ 20% de la population. Certains villages, sont peuplés quasi exclusivement de migrants.

Sous l'effet de ce qui peut être qualifié d'explosion démographique, une grande partie des espaces des trois provinces a été saturée. La brousse, qui semblait encore infinie dans les années 1970, a été largement déboisée pour l'agriculture (Alexis, 2007). L'accroissement démographique aussi bien par les soldes naturels que par les soldes migratoires peut être considéré comme l'une des principales causes de la crise foncière dans ces régions.

Activité socio-économique

Cette zone est sujette à un important flux migratoire à cause de ses ressources naturelles relativement importantes et des opportunités qu'elle offre pour l'agriculture et l'élevage, principales activités économiques et d'emploi. En effet, l'économie du Burkina Faso est largement dominée par les secteurs de l'agriculture et de l'élevage. Très extensifs dans leurs techniques de production, ces deux secteurs contribuent à plus de 40% au PIB et assurent presque 80% des exportations totales du pays (ENESA, 1993 ; BM, 1994 ; MEF, 1998).

Tableau 2 : Les deux principales activités socio-économiques en milieu rural. Source : INSD, 2007

	Production agricole (en tonnes)		Production animale (en UBT)	
	Production de céréales	Production de coton	Bovins	Petits ruminants
Houet	280 267	113 889	690 300	192 200
Banwa	104 976	29 477	76 200	27 260
Kossi	143 534	3 243	172 400	63 020

Agriculture

L'agriculture de la zone est fortement traditionnelle (Ouattara *et al.*, 2006). Elle reste extensive, de type familial avec un taux d'équipement avoisinant les 90% (presque tous les ménages disposent de bovins de trait). La population rurale pratique une agriculture d'auto consommation basée principalement sur la culture céréalière dont le surplus est destiné à la commercialisation et en second lieu sur la culture de rente. Le coton, entièrement acheté par la SOFITEX, domine les systèmes de production et constitue la principale culture de rente (Kiéma *et al.*, 2006). Les autres cultures de rente concernent essentiellement les tubercules et quelques légumineuses. La production maraîchère et fruitière entre également en ligne de compte. D'une façon générale cette région est excédentaire du point de vue alimentaire en raison de la diversité des productions. Elle est qualifiée à juste titre de « grenier du Burkina Faso ».

Par ailleurs, avec la traction animale et le développement des cultures de rente comme le coton, les superficies cultivées sont de plus en plus étendues et occupent de plus en plus l'espace.

Elevage

L'élevage, deuxième activité du secteur primaire après l'agriculture, constitue une source importante de croissance de l'économie et de réduction de la pauvreté. Ainsi, la sécurisation foncière et l'accès des éleveurs aux ressources pastorales et hydrauliques sont des conditions indispensables pour l'amélioration des performances économiques du secteur de l'élevage (Kiéma *et al.*, 2006).

Le système d'élevage reste encore traditionnel dans plus de 80 % des exploitations (Kiéma *et al.*, 2006). Les animaux et en particulier les petits ruminants ne sont gardés qu'une partie de l'année (saison des pluies). Les animaux de case et de trait (bovins d'embouche, bœufs ou ânes de trait, cochon etc.) sont généralement les seuls qui bénéficient d'une certaine complémentation. Trois types d'élevage sont rencontrés :

- l'élevage commun à tous les agriculteurs qui repose sur la volaille, les petits ruminants et les bœufs de trait,
- l'élevage bovin sédentaire observé chez les agro pasteurs et de plus en plus souvent chez les éleveurs Peulhs,
- l'élevage transhumant observé surtout chez les peulh. Cette transhumance qui s'effectue dans la province vers la partie Sud-Ouest est le fait de la pression foncière qui marque les espaces de la zone cotonnière, aboutissant ainsi à la réduction du couvert végétal et des espaces pastoraux.

Le cheptel bovin appartenant aux agriculteurs connaît une importance de plus en plus grande ; en effet, outre la force de travail et la fumure organique qu'il leur apporte, le bétail constitue une forme d'épargne du surplus financier dégagé de la vente des produits agricoles.

Cependant, l'élevage est de plus en plus confronté à un problème d'espace compte tenu de l'augmentation des effectifs au fil des ans (Kiéma *et al.*, 2006) et la diminution des surfaces disponibles avec l'extension des cultures.

I.3. Cadre légal et environnement institutionnel

Une démarche Nationale PAPISE et PNSFMR

La réhabilitation des pistes à bétail au Burkina Faso s'insère dans le récent Plan d'Action et Programme d'Investissement du Secteur de l'Élevage (PAPISE) et dans un processus de décentralisation qui prévoit les schémas d'aménagement du territoire (Nationale, Provincial et communal) et la prise en main par les collectivités territoriales (commune, régions) de leur gestion. La Politique Nationale de Sécurisation Foncière en Milieu Rural (PNSFMR) offre également un cadre institutionnel majeur pour appréhender la gestion des conflits relatifs à l'utilisation et le respect des pistes.

Au regard de l'importance socioéconomique des activités d'élevage aussi bien au niveau de l'économie nationale qu'à l'échelle des ménages, un essor particulier a été donné à ce sous-secteur en juin 1997 avec la création d'un département ministériel chargé des Ressources Animales (Kiéma *et al.*, 2006). Les réflexions qui ont été engagées ont abouti à l'élaboration et à l'adoption par le gouvernement de la "Note d'Orientation du Plan d'Actions de la Politique de Développement de l'Élevage" en novembre 1997, du "Document d'Orientations Stratégiques (DOS) des secteurs de l'agriculture et de l'élevage à l'horizon 2010" (1998) et enfin du Plan d'Actions et Programme d'Investissements du Secteur de l'Élevage en 2000.

Par ailleurs, la sécurisation foncière des acteurs ruraux constitue aujourd'hui une préoccupation majeure des autorités burkinabés (Traoré, 2006). Elle s'impose comme une condition indispensable au développement de l'activité d'élevage alors même que d'une manière générale, les acteurs ruraux se trouvent dans une situation de précarité foncière avec un accès à la terre qui demeure incertain. L'insécurité foncière constitue par conséquent une des contraintes majeures qui limitent le développement accéléré du secteur rural et la réalisation de la sécurité alimentaire.

Ainsi, dans le but de trouver des pistes de sécurisation foncière en milieu rural, il a été mis en place en 2002 un Comité National pour la Sécurisation Foncière en Milieu Rural (PDLO, 2008). Le CNSFMR est un cadre de concertations et d'échanges sur les opérations en cours, les études et réflexions menées sur le thème de la sécurisation foncière.

Afin de fournir des solutions appropriées permettant de parer à l'éclosion d'une situation de crise foncière, ce comité a été chargé de l'élaboration d'une Politique Nationale de Sécurisation Foncière en Milieu Rural (PNSFMR) en 2007. La PNSFMR vise à assurer à l'ensemble des acteurs ruraux, l'accès équitable au foncier, la garantie de leurs investissements et la gestion efficace des différents fonciers, afin de contribuer à la réduction de la pauvreté, à la consolidation de la paix sociale et à la réalisation du développement durable (MAHRH, 2007). La mise en œuvre de cette politique repose notamment sur une stratégie d'articulation avec le processus en cours de décentralisation.

La mise en application de la PNSFMR traduit la volonté du Gouvernement de se doter d'un cadre actualisé de politiques et de stratégies sectorielles conformes aux objectifs nationaux de développement rural et de lutte contre la pauvreté déclinée dans le Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté (CSLP). C'est dans cette perspective que le Ministère des ressources animales a élaboré le Plan d'Actions et Programmes d'Investissement du Secteur de l'Élevage (PAPISE). En poursuivant comme finalité l'amélioration des revenus des populations et la gestion rationnelle des ressources naturelles, le PAPISE vise l'accroissement

de la contribution du secteur de l'Élevage à la lutte contre la pauvreté et au développement de l'économie nationale (MRA, 2005).

Par ailleurs, en raison de la prédominance des herbivores dans les effectifs du cheptel, du caractère extensif et de la mobilité de l'élevage, les pâturages naturels, post culturaux et les cures salées contribuent encore et pendant longtemps à la sécurité alimentaire du bétail. C'est pourquoi les espaces et aménagements pastoraux occupent une place importante dans les programmes du Ministère des Ressources Animales et notamment pour la mise en œuvre du PAPISE.

Un cadre normatif RAF, LORP

Au Burkina Faso, la question foncière est devenue une préoccupation nationale depuis plus de deux décennies. Le cadre normatif spécifique du foncier est constitué principalement des textes qui régissent la gestion de la terre et des ressources naturelles. C'est ainsi que la loi portant Réorganisation Agraire et Foncière (RAF) fut votée et promulguée en 1984. Ces textes constituent le droit commun du foncier au Burkina. Cependant, à partir de ces textes de base de la RAF, d'autres textes plus sectoriels ont été élaborés.

La RAF

Au Burkina Faso, la gestion du foncier est régie par la Loi N° 014/96/ADP du 23 mai 1996 portant Réorganisation Agraire et Foncière (RAF) suivi du décret N° 97-054/PRESS/PM/MEF du 06 février 1997 portant conditions et modalités d'application de ladite loi.

Les textes de la RAF intervenus avec l'avènement de la Révolution Démocratique et Populaire (RDP), traduisent une rupture avec la législation foncière héritée de la colonisation (Kiéma *et al.*, 2006). La RAF a consacré la création d'un Domaine Foncier National (DFN) qui est de plein droit propriété de l'Etat. Les autorités du Conseil National de la Révolution (CNR), en adoptant en 1984 les textes de la RAF visaient la réalisation des transformations profondes au niveau urbain, au niveau de la production agricole et de la préservation de l'environnement. Ces transformations devaient favoriser une meilleure utilisation et gestion de l'espace national, la protection de l'environnement, l'accroissement de la productivité notamment en zone rurale en vue de l'autosuffisance alimentaire.

Ces textes initiaux ont connu une première relecture en 1991 et une deuxième en 1996. Dans les premiers textes de la RAF, les terres du DFN étaient considérées comme inaliénables. Cette disposition impliquait l'impossibilité pour les particuliers d'avoir la propriété de la terre. Avec la dernière relecture cette disposition a été atténuée. L'Etat reste toujours propriétaire des terres du DFN, mais il peut en concéder aux particuliers la propriété suivant certaines procédures. Les dispositions finales de la loi de 1996 ont même rétabli les titres fonciers qui avaient été supprimés par les textes antérieurs. La RAF reconnaît à toute personne le droit d'accès à la terre.

Adoptée dans un contexte d'émergence démocratique et de mutations institutionnelles, avec l'accélération de la décentralisation, l'application de la RAF a rencontré de nombreuses difficultés. Elle s'est, entre autre, heurtée à l'existence d'un régime foncier coutumier de type collectif et non individuel et où l'administrateur des terres est le chef de terre alors que selon la RAF le domaine foncier national est de plein droit propriété de l'Etat. Cette situation s'est aggravée avec l'explosion démographique créant ainsi une pression sur la terre et les importants mouvements migratoires que connaît le pays ces dernières années.

« L'Etat a beau dire que la source du droit est la législation officielle, le paysan continuera à se référer à ses propres normes sociales et culturelles. L'intériorisation d'une loi ne se fait pas du jour au lendemain. Bref, les effets d'une nouvelle loi foncière dépendent plus de la motivation des acteurs que des intentions du législateur » (Boubakar Moussa BA, consultant du CILSS, interviewé par Vincent Leclercq, "Gestion des ressources naturelles : affrontement ou dialogue ?" in CAURIS Dossier, n°1, décembre 1994, Spécial décentralisation, p10.)

Cependant, loin de constituer un frein à toute action, les lacunes de la RAF ont plutôt servi de socle pour une réflexion plus approfondie qui devait inaugurer l'ère d'une nouvelle politique foncière au Burkina Faso. C'est dans cet optique, qu'un avant projet de loi, visant à opérationnaliser la Politique Nationale de Sécurisation Foncière en Milieu Rural¹ a été élaboré.

La Loi d'Orientation Relative au Pastoralisme

La Loi d'Orientation Relative au Pastoralisme (LORP) a été adoptée en 2002 par l'Assemblée Nationale. Elle a pour objectif de renforcer les textes relatifs à la RAF en ce qui concerne le foncier pastoral (Kiéma *et al.*, 2006).

Cette loi apporte beaucoup d'éclaircissements concernant la dimension pastorale du développement rural. Elle détermine en particulier les principes fondamentaux du développement pastoral durable, à travers la définition du rôle et responsabilités de l'Etat et des collectivités territoriales, du rôle et responsabilités des pasteurs et du régime d'exploitation des ressources naturelles aux fins de pastoralisme. Cependant, force est de constater qu'elle n'est pas suffisamment connue sur le terrain.

Les concepts de pistes à bétail au sens de la LORP

Les pistes à bétail sont créées pour permettre aux animaux de se déplacer à tout moment sans provoquer de dégâts dans les exploitations (MRA, 2008). En fonction de leur utilisation elles sont classées en trois catégories et au sens de la LOI N°034-2002/AN portant LOI D'ORIENTATION RELATIVE AU PASTORALISME AU BURKINA FASO, ces termes relatifs aux pistes à bétail sont définis comme tel :

- **Pistes d'accès** : voies affectées à la circulation des animaux et permettant l'accès des troupeaux aux points d'abreuvement, aux pâturages, aux infrastructures zoo sanitaires et aux habitations,
- **Pistes de transhumance** : voies affectées à la circulation des animaux en transhumance en vue de l'exploitation des points d'eau, des pâturages et des cures salées,
- **Pistes de commercialisation** : voies affectées à la circulation des animaux et permettant de les convoier à pied des zones de production vers les centres de consommation et/ou les marchés à bétail.

¹ Adoptée par le décret N° 2007-610/PRES/PM/MAHRH du 04 Octobre 2007

Selon la loi, les couloirs de transhumance et de commerce doivent avoir une largeur de 100m, être dotés de balises en béton tous les 200 à 250 m et se voir munis d'aires de repos ou de package aménagées avec des points d'eau, tous les 20 à 40 km.

I.4. Expériences sur la sécurisation du foncier pastoral

Stratégie d'aménagement, de sécurisation et de valorisation des espaces et aménagements pastoraux du Ministère des Ressources Animales

La mobilité du bétail fait partie intégrante des pratiques des pasteurs des pays sahéliens et constitue un mécanisme de régulation des effets de dégradation des terres. Le déplacement du bétail à la recherche des pâturages et de l'eau est organisé et suivi à partir des documents conçus à cet effet. Il s'agit particulièrement des textes législatifs et réglementaires nationaux sur le pastoralisme et la transhumance, de la décision² relative à la réglementation de la transhumance entre les États membres de la CDEAO, du certificat international de transhumance (CIT) et du certificat national de transhumance (CNT).

La volonté de dynamiser l'élevage et les productions animales par une meilleure gestion de l'espace et du cheptel s'est traduite au Burkina à partir de 1975 par la première vague de création de zones pastorales, dont celle de Sidéradougou dans la Comoé (MRA, 2008). Par la suite, et dans le cadre de projet de développement rural intégré, de projet de gestion des terroirs et de projet de développement local, d'autres zones aménagées, comme l'importante zone pastorale de Barani ont vu le jour. De nos jours, la création de nouvelles zones et aires de pâture villageoise et inter villageoise naît de la volonté des producteurs, appuyés par des ONG et des projets.

La création des pistes à bétail se situe à la même période. Des pistes aménagées, pistes de transhumance et de commercialisation, existent depuis les années 1970³. Dix axes et des portes de sorties et d'entrées ont été définis. Les axes ont été balisés convenablement⁴, et sont orientées dans le sens Nord-Sud. Ces pistes vont des zones de production et de collecte des animaux vers les pays voisins, côtiers notamment, en passant pas les centres de consommation et marché internes (Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, Banfora...). En effet, en 1972, le PEOV (Projet élevage Ouest-Volta) réhabilite des pistes dans l'Ouest du pays. Certaines sont balisées au moyen de balises en béton. D'autres projets sont également intervenus au Burkina Faso, comme les projets PICOFA et la SNV sur les pistes à bétail (cf. Annexes).

De nos jours, bon nombre d'entre elles sont en train de disparaître sous l'effet de la forte pression du front agricole d'une part et de la récupération à des fins de la réalisation d'infrastructures diverses avec quelquefois la complicité des structures de l'État d'autre part.

À côté de ces pistes, il s'est développé un réseau intérieur de pistes d'accès créées à l'initiative des producteurs avec l'appui de projets de développement et d'ONG. Ce réseau destiné à la circulation intérieure du bétail, vise plutôt à limiter les dégâts des champs en facilitant les mouvements du bétail d'un parcours à un autre et l'accès aux infrastructures hydrauliques et zoo sanitaires.

² A/DEC-5/10/1998 du 31 octobre 1998,

³ Elles sont définies par le Raabo n°AN-VI 0012/FP/AGRI-EL/MET/ME/MAR/MF du 5 septembre 1989, portant détermination des pistes à bétail.

⁴ Au sens de l'arrêté n°200920/MRA/SG/DGEAP, portant sur les normes techniques relatives aux pistes à bétail

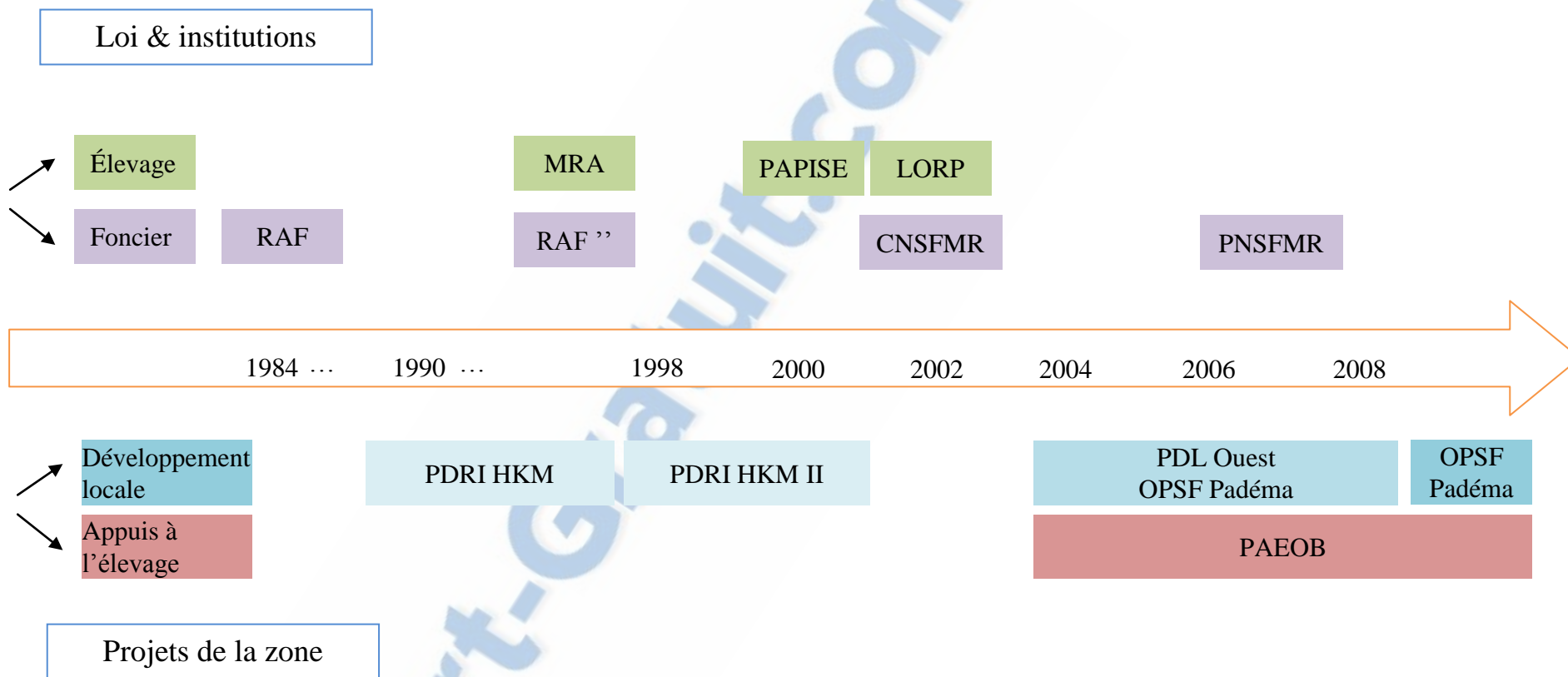


Figure 2 : Récapitulatif temporel des actions institutionnelles, législatives et de projets mises en place dans la zone d'étude.

RAF : réforme agraire foncière ; RAF '' : relecture de la RAF ; MRA : Ministère des ressources animales ; PAPISE : Plan d'action et programme d'investissement du secteur de l'élevage ; CNSFMR & PNSFMR : Comité et politique de sécurisation foncière en milieu rural ; PDL HKM : Projet de développement rural intégré Houet Kossi Mouhoun ; PDL Ouest : Projet de développement local de l'ouest ; OPSF : Opération pilote de sécurisation foncière en milieu rural ; PAEOB : Projet d'appuis à l'élevage dans l'ouest du Burkina

Projets précurseurs

Le PDRI/HKM et les autres...

Le Projet de Développement Rural Intégré Houet Kossi Mouhoun (PDRI/HKM, du nom de trois provinces fortement productrices de coton) est une expérience conduite au début des années 90 dans la zone cotonnière de l'Ouest du Burkina Faso (Pelissier & Tallet, 2003).

Créé en 1991 et financé par l'Agence Française de développement (AFD) et l'Etat Burkinabé, le PDRI/HKM était un projet de développement intervenant dans les domaines de l'agriculture, de l'élevage et de l'environnement. Il avait pour ambition d'apporter un appui au développement et à l'aménagement de l'espace.

Dans une optique d'appui au développement régional, il était prévu une intervention dans le secteur de l'élevage orientée vers la dynamique de l'association agriculture/élevage, autour de thèmes classiques pour les projets d'appui au développement agricole en zone cotonnière : gestion de la fertilité, culture attelée et embouche, etc. Or, à la lumière des actions entreprises, il apparaît que la prise en considération de l'élevage a porté aussi sur la problématique de l'élevage traditionnel reposant sur la transhumance, permettant ainsi d'illustrer la problématique de l'insertion des activités d'élevage dans l'économie cotonnière.

Pendant les phases 1 et 2 du PDRI-HKM, des réflexions sur l'aménagement des espaces pastoraux avaient abouti à quelques ouvertures de couloirs de passage et d'accès à certaines ressources essentielles pour les troupeaux de bétail qui vont et viennent dans la Province des Banwa et de la Kossi.

Le PNGT (Projet Nationale de Gestion des Territoires), dans sa première phase d'activité, avait également tenté d'agir pour la réhabilitation des pistes, notamment dans la commune de Sattiri, province du Houet. Ainsi plusieurs tentatives déçues sont à prendre en compte dans la zone.

Le PDL – Ouest

Le Projet de Développement Local dans l'Ouest du Burkina Faso intervenant dans les provinces du Tuy, des Banwa, des Balé et du Mouhoun a été mis en œuvre depuis janvier 2004 (PDLO, 2009). Son financement est assuré principalement par l'appui de l'Agence Française de Développement (AFD) et du Fond Français pour l'Environnement (FFEM).

Le PDL – Ouest s'inscrivait dans la consolidation des actions du PDRI/HKM exécuté en 2 phases successives entre 1991 et 2001. Il s'exécutait dans le cadre de la lutte contre la pauvreté au Burkina Faso et dans la politique nationale du Développement Rural Décentralisé. Prévu pour une durée de cinq ans, le projet a pris fin en décembre 2008. Seule l'Opération Pilote de Sécurisation Foncière dans la commune de Padéma (OPSF/Padéma – PDL Ouest) a été prolongée.

L'objectif général assigné au PDL – Ouest visait à « contribuer à la réduction de la pauvreté dans sa zone d'intervention par la promotion d'un développement durable et la réduction des inégalités ». Il avait également pour finalité d'accompagner le processus de décentralisation et pour ambition d'intervenir en complémentarité avec d'autres projets de développement dans la zone (PDLO, 2009).

Au cours des cinq années passées (janvier 2004 à décembre 2008), des actions de renforcements des capacités et d'investissement au profit des populations ont été mis en œuvre grâce à l'accompagnement de l'équipe de l'opérateur en collaboration avec les instances locales de développement et les partenaires techniques de la province.

Au cours de cette phase de mise en œuvre, l'environnement institutionnel du pays a connu des évolutions notables avec l'entrée en scène des communes rurales conformément au processus de décentralisation en marche au Burkina Faso. Ces changements importants ont été pris en compte par l'équipe de l'opérateur qui a pris des dispositions pour conduire des actions spécifiques en vue de faciliter la transition et la conduite des actions de développement au niveau local.

Lors de sa deuxième phase, le PDRI HKM avait inscrit la transhumance et la réhabilitation des pistes dans ses priorités, avec un accent mis sur les couloirs de passage vers les ressources et les marchés (Dutilly-Diané, 2009a). Le PDL – Ouest s'est inscrit dans cette continuité tout en souhaitant répondre aux préoccupations foncières de l'administration pour gérer les conflits entre agriculteurs et éleveurs. Le projet est d'abord intervenu dans la province du Houet au travers de L'OPSF – Padéma puis a souhaité porter la réflexion au niveau provincial, unité territoriale plus adaptée pour des travaux de telle ampleur.

PAEOB

Le Projet d'Appui à l'Élevage dans l'Ouest du Burkina Faso (PAEOB) a démarré ses activités en décembre 2004. Le lancement officiel est intervenu le 25 février 2005 par le Ministre des Ressources Animales. Sa mise en œuvre est dévolue au groupement Ed.PA/AGED/CIRAD constitué de deux opérateurs privés nationaux (Ed.PA-AGED) et d'un opérateur français, le CIRAD (Traoré, 2006).

Le Projet d'Appui à l'Élevage dans l'Ouest du Burkina a été conçu pour contribuer d'une part à la mise en œuvre du programme régional de l'ouest du Plan d'Action et Programme d'Investissements du Secteur de l'Élevage (PAPISE), à travers l'amélioration des productions animales et des performances économiques des éleveurs ainsi qu'à travers la gestion durable des ressources naturelles. D'autre part, le projet s'exécute à la suite de la deuxième phase de l'ancien Projet de Développement Rural Intégré Houet, Kossi, Mouhoun (PDRI/HKM), actuellement Projet de Développement Local de l'Ouest (PDL/Ouest). Il intervient donc en complément « du/dit » projet.

Le PAEOB est en dernière année d'activité, et dans le cadre du volet d'action sur la sécurisation foncière, le projet a souhaité mettre l'accent sur les instances de gestion des conflits, les schémas d'aménagements pastoraux et les pistes à bétail. Plusieurs projets sont intervenus et interviennent plus ou moins directement dans la zone sur cette thématique. Un des objectifs que s'est fixé le PAEOB est de consolider, coordonner et poursuivre les actions récentes de réhabilitation des pistes entamées dans la région, notamment par le PDL Ouest.

L'objectif principal que s'est donné le PAEOB est d'élaborer une stratégie de sécurisation des pistes de transhumance et de commerce dans l'ouest du Burkina Faso (Traoré, 2006). Deux axes sont retenus pour cela, tout d'abord consolider la matérialisation des pistes initiées par le PDL – Ouest dans la province des Banwa par des actions complémentaires, puis prolonger le processus au nord et au sud de la province afin de sécuriser l'axe de mobilité Barani – Bobo Dioulasso.

La démarche globale proposée par le projet se veut de répondre aux principes suivants :

- la concertation chaque fois que cela est nécessaire avec tous les acteurs locaux et les intervenants sur le terrain,
- la recherche de consensus avec l'ensemble des acteurs à toutes les échelles d'action (commune, province, région, pays),
- un argumentaire qui évite de poser le problème en termes de groupes particuliers (agriculteurs/éleveurs) tout en reconnaissant les divergences d'intérêts qui sous tendent aux activités d'élevage et agricoles en terme d'organisation de l'espace,
- L'intégration des échelles spatiales pour assurer que se fasse correctement la jointure des pistes entre villages, communes et provinces,
- Le respect des textes en vigueur et l'insertion de la démarche dans les stratégies nationales (PAPISE, PNSFMR et le CGCT).

II. PROBLEMATIQUE ET METHODE

II.1. Problématique

La région Sud ouest du Burkina, de par ses opportunités économiques dans l'agriculture et dans l'élevage, connaît une réelle difficulté dans la gestion de l'espace et des ressources naturelles. De plus, elle a connu un fort accroissement démographique et se trouve aujourd'hui dans une situation de diversité ethnique, culturelle et sociale qui alimente les tensions entre les différents systèmes d'exploitation des ressources. La mobilité du bétail apparaît alors souvent comme étant une solution clef pour sécuriser et maintenir les systèmes agropastoraux.

Comment, dans ce contexte, la mobilité du bétail peut-elle être abordée et repensée ? Comment peut-on concevoir la préservation d'espaces et de couloirs de passages entre ces espaces pour le bétail face à la crise foncière actuelle ?

De nombreuses tentatives de mise en place de couloirs de transhumance ont été proposées par des projets de développement, tel que le projet Almy Bahim au Tchad Orientale, le projet PICOFA à l'Est du Burkina et le PDL Ouest dans la province des Banwa et la commune de Padéma. Cependant des difficultés résident dans ces expériences, les principales au niveau des pistes à bétail étant le non respect des textes qui régissent l'exploitation et la protection par les populations et par les structures de l'État. En effet, des pistes aménagées sont obstruées par des édifices publics, des champs de culture et autres habitations.

Quelles peuvent être les conditions d'une réussite dans l'aménagement de pistes à bétail ?

Une gamme de politique nationale est élaborée pour palier aux difficultés du secteur rural notamment quant à la gestion des ressources naturelles et des espaces communs. Entre ces deux échelles, nationale et locale, tout un panel d'acteurs potentiels existe. Par ailleurs, la problématique de l'espace foncier disponible et la mobilité qu'il impose pour le cheptel du pays n'est pas tant un problème de secteurs d'activité, agriculteurs ou éleveurs, introduisant aussitôt une dimension ethnique, mais plutôt une question de complémentarité et d'intégration de systèmes d'exploitation foncière, et notamment des ressources naturelles.

Quel serait alors le niveau favorable ou quels acteurs clefs impliquer dans un processus de concertation sur l'aménagement des pistes à bétail pour qu'il soit réellement fonctionnel et durable ?

II.2. Enjeux, Hypothèses et Objectifs

La sécurisation de la mobilité du bétail, au delà d'être une problématique pastorale, peut avoir divers intérêts. D'une part, elle permet de conserver une complémentarité saisonnière des ressources à partir de plusieurs zones de parcours. D'autre part, d'un point de vue économique, la possibilité pour le Pays de maintenir son cheptel sur ses terres constitue un enjeu de taille.

L'existence de la complémentarité des activités agricoles et pastorales est éludée par une lutte d'intérêt entre agriculteurs et éleveurs, il apparaît ainsi nécessaire d'aborder la

question de la gestion des ressources naturelles en se basant sur de la concertation et de la négociation entre tous les acteurs afin de réconcilier leurs intérêts. Est-il alors concevable de résoudre une problématique telle que la mobilité pastorale au travers d'un processus de concertation ?

Afin de répondre à la problématique de l'étude, plusieurs objectifs ont été définis.

Dans un premier temps, un état des lieux global de la situation relative aux pistes à bétail dans les provinces de la Kossi, des Banwa et du Houet sur l'axe Barani/Bobo-Dioulasso devait être réalisé afin d'ancrer la démarche du PAEOB dans la réalité et les possibilités de chaque commune et de la zone d'intervention tout entière. Pour cela, il était question d'identifier les utilisateurs des pistes et leurs modes d'utilisation des pistes à bétail dans les trois provinces.

Un deuxième objectif était, sur la base de l'expérience du PDL Ouest dans la province des Banwa et la commune de Padéma, de comprendre et d'analyser les processus de négociations internes, villageois et communaux, initiés pour la réhabilitation des pistes à bétail. Il s'agissait ainsi d'évaluer l'état du consensus obtenu dans la province des Banwa et d'identifier les déterminants du succès/échec du processus de négociation.

Enfin, des actions prioritaires à mener pour assurer la pérennisation et la durabilité devaient être envisagées.

II.3. Déroulement, Méthodes

Méthode

Les méthodes utilisées pour réaliser cette étude s'appuyaient sur des outils tels que les entretiens structurés, semi structurés et ouverts (Cf. annexe 1 et 2 : guide d'entretien) ainsi que des discussions de groupe et les commentaires des participants dans les villages et les villes traversés.

Des communes des provinces de la Kossi, des Banwa et de l'Houet ont été retenues pour la réalisation de l'étude sur la base des objectifs du projet de travailler sur le prolongement au Nord et au Sud des actions de réhabilitation des pistes à bétail de la province des Banwa. L'accent a été mis sur les différents niveaux (provincial, communal et villageois) dans la province des Banwa afin de comprendre et de pouvoir analyser le processus de négociation initié par le PDL/Ouest-Banwa.

Déroulement

L'ensemble des tournées dans les provinces du Houet, des Banwa et de la Kossi ont été effectuées accompagnées par Mr Coulibaly Souleymane, ancien Agent de terrain du PDL/Ouest-Banwa, afin de permettre l'introduction et la traduction auprès des différents acteurs rencontrés. Entre ces différentes phases en brousse, des rencontres, ateliers et réunions ont permis la récolte d'informations complémentaires (Cf. annexes 3 : déroulement temporel du stage)

Trois tournées ont été effectuées dans la zone d'étude :

- Une Tournée « communale et inter provinciale » a été effectuée afin d'établir un état des lieux global de la situation dans les provinces des Banwa⁵ et du Nord Houet⁶. Les acteurs communaux ont été rencontrés au niveau des chefs lieu de chacune des communes traversées,
- Une tournée de vérification⁷ a permis de récolter des éléments de clarification sur les pistes matérialisées dans la province des Banwa suite aux ateliers de concertation sur la réhabilitation des pistes,
- Une dernière tournée « villageoise » a été effectuée dans les villages⁸ concernés par le tronçon de piste choisi pour la matérialisation et les aménagements par le PAEOB et les acteurs communaux lors d'une réunion « multi acteurs » pour la validation des axes à baliser dans la province des Banwa. Au sein de cette sortie de terrain, une tournée « état des lieux » a été effectuée dans la commune de Dokuy dans la Kossi.

Les entretiens

La démarche méthodologique employée par le PDL/Ouest dans la province des Banwa ayant été basée sur le principe d'approche participative, qui veut que les bénéficiaires soient les premiers acteurs de leur propre développement, les entretiens ont été effectués dans une optique de cohésion avec cette approche. Différents acteurs impliqués, à différentes échelles, ont été rencontrés. Cependant, dans les provinces du Houet et de la Kossi, les rencontres se sont limitées au niveau communal et provincial afin de comprendre l'état de la situation relative aux pistes dans chacune des 2 provinces.

- Au niveau provincial, les autorités administratives et les directions provinciales de l'élevage ont été rencontrées afin d'introduire et de présenter l'étude qui s'est déroulée dans leur province et également de récolter des informations sur leur province,
- Au méso niveau, des acteurs de projet de recherche et développement et d'ONG, comme le Projet National de Gestion des Terroirs (PNGT 2), le Projet de Développement Intégré du village de Samandéni (PDIS) et le PDL/Ouest, ont été rencontrés afin de récolter, compléter et de croiser les informations disponibles par ces différents acteurs dans la zone,
- Au niveau communal, les autorités (maires et préfets), les services techniques de l'état (élevage, agriculture et environnement), des membres des assemblées départementales (mise en place avec l'appui du PDL/Ouest en anticipation du processus de décentralisation) et des acteurs clés du niveau communal (comme des représentants des éleveurs ou des agriculteurs) ont été rencontrés afin de mieux cerner leur degré d'implication dans le processus relatif aux pistes,
- Puis au niveau villageois, les chefs coutumiers et notables, les conseillers villageois de développement (CVD), des personnes ressources (des représentants des groupements d'éleveurs et d'agriculteurs, des chasseurs..) ainsi que des éleveurs et des propriétaires terriens ont été rencontrés afin d'identifier leur implication au processus.

« Si l'on veut résoudre une problématique locale, on ne peut le faire sans prendre en compte la réalité locale » (Mr BATIONO Rodrigue, coordonateur provincial du PDL Ouest/Banwa).

⁵ 6 communes dans cet ordre : Balavé, Tansila, Sami, Kouka, Solenzo et Sanaba

⁶ 6 communes au Nord de Bobo Dioulasso : Padéma, Faramana, Fo, Koundougou, Dande, Bama

⁷ Solenzo, Denkoré, Béna, Balavé et Yasso

⁸ Il s'agissait de 11 villages présents sur la P4, la P2 et la P3 : Balavé, Moussakongo, Denkoré, Solenzo, Yéressoro, Béna, Mawana, Siwi, Kouka, Saint Michel et Sama.

Méthode de recueil d'information

Les entretiens ont été recueillis dans des cahiers de notes à la main.

Afin d'observer les tendances actuelles de transhumance, grands mouvements de troupeaux conséquents, dans l'ouest du Burkina Faso, il a été demandé lors des entretiens, des informations concernant la mobilité du bétail dans la zone. En grande partie cette information a été obtenue auprès des chefs de zone de l'élevage (ZATE : Zone d'Appuis Technique à l'Élevage) à l'aide des certificats de transhumance (CNT et CIT). Les informations sur la mobilité commerciale ont été récoltées auprès des chefs ZATE à l'aide des souches de laissez-passer et également auprès des acteurs de différents marchés à bétail⁹.

Par ailleurs, des données complémentaires sur les conflits et la caractérisation des communes et provinces ont été obtenues auprès des acteurs clefs et des projets ayant travaillé ou travaillant dans la zone. Enfin, dans la province des Banwa, les informations sur le processus de négociation et de réhabilitation ont été recherchées (déroulement du processus, aspect technique de la matérialisation, implication des acteurs, état actuel du processus et suggestion pour la suite).

Méthodes d'analyse

Les notes prises lors des entretiens ont été travaillées dans un premier temps à l'aide d'un code couleur permettant de mettre en avant le type d'information recherchée.

A partir de ces informations, plusieurs méthodes ont été utilisées pour analyser l'information :

- Des cartes ont été élaborées ou complétées à partir d'une carte de l'ouest du Burkina au 1/200 000^{ième} de l'IGB (Institut Géographique du Burkina) et d'une carte au 1 : 1 000 000^{ième} de l'IGN (Institut Géographique National) et du complément d'informations recueilli,
- Des tableaux récapitulatifs et comparatifs entre les différentes communes ont été réalisés afin de discuter des potentielles différences entre les communes ou villages.

⁹ (Bobo Dioulasso, Béna, Yasso).

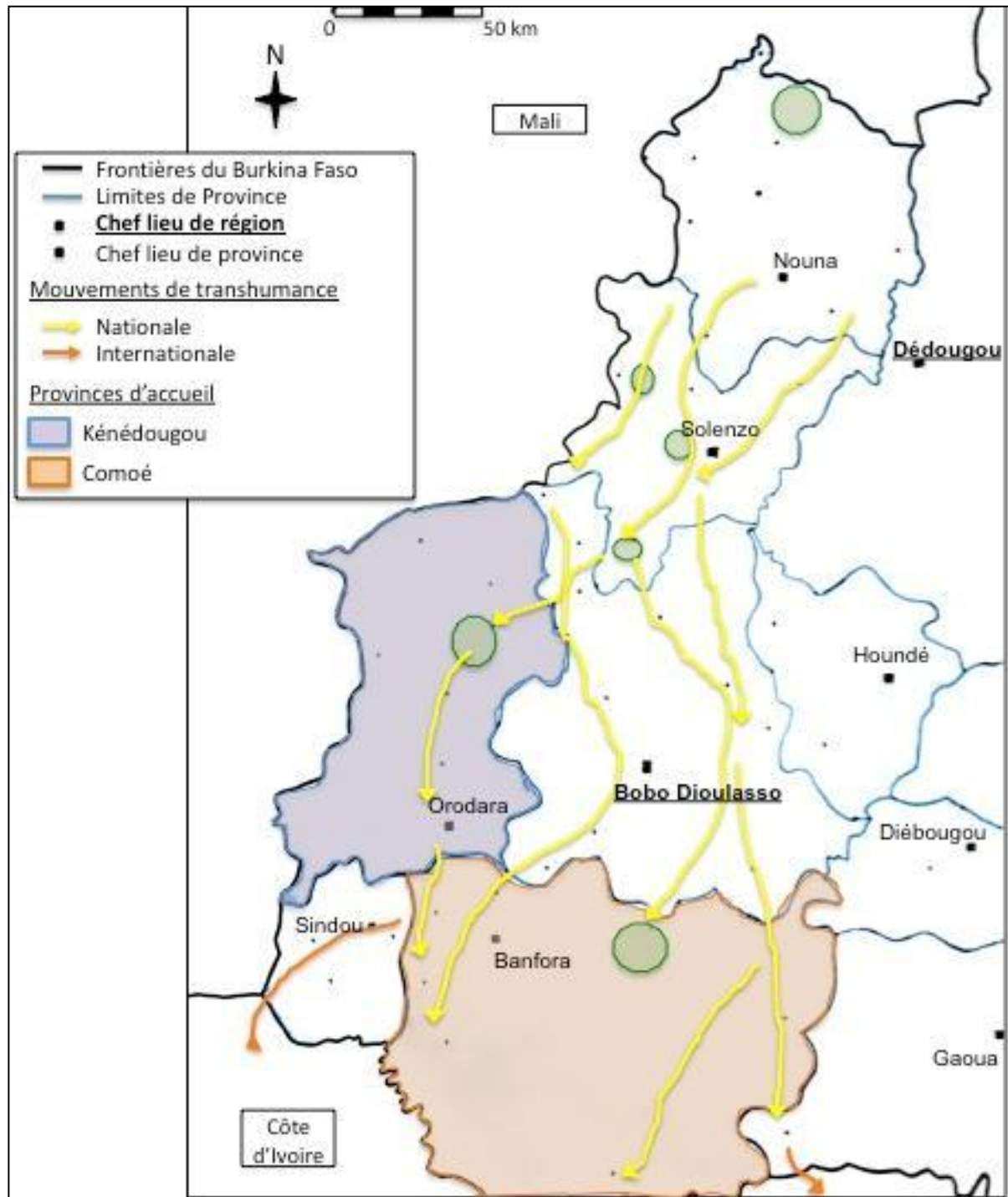


Figure 2 : Grands mouvements de transhumance dans l'Ouest du Burkina Faso

III. RESULTATS

Afin d'apporter des éléments de réflexion quant au fonctionnement d'un processus de négociation pour la réhabilitation et l'usage des pistes à bétail, le choix a été fait de présenter les résultats selon les différents niveaux de concertation, du niveau régional, au niveau villageois.

III.1. Etat des lieux global de la mobilité du bétail sur l'axe Barani – Bobo Dioulasso

Tendances des mouvements de transhumance

Les mouvements de transhumance sont encore bien présents dans la zone d'étude. Cette transhumance est saisonnière, les animaux quittent la zone en début de saison sèche, quand l'eau et la pâture commencent à se faire rares. Les troupeaux descendent progressivement vers le Sud, au rythme principalement de la disponibilité en eau des différentes zones traversées, mais également de la disponibilité d'espace pour la pâture. Les animaux remontent quelques mois plus tard avec l'arrivée de la saison des pluies et le début des semis, période à laquelle les problèmes de dégâts des champs causés par les animaux vont commencer.

C'est entre décembre et mars que le plus grand nombre de troupeau ont été enregistrés par les chefs ZATE dans les provinces du Houet et des Banwa lors de ces quatre dernières campagnes agricoles.

Il est cependant important de noter que l'information tirée de ces certificats de transhumance est non exhaustive dans le sens où la fonctionnalité des services de l'Etat, que sont les ZATE, est encore très limitée. En effet, elles ne disposent pas toujours du matériel (souche de certificats, tampon), ou encore de la reconnaissance des éleveurs dans leur commune ou leur zone d'intervention.

« Quand il [un éleveur] ne le prend pas au départ [le certificat de transhumance], parce qu'il n'y en a pas ou ne le considère pas comme étant nécessaire, il va le prendre à l'arrivée et sera alors considéré comme un éleveur de la Comoé plutôt que du Houet. » (Mr Dao Lassina, Directeur Provincial des Ressources Animales à Bobo Dioulasso)

À partir des informations présentes dans les certificats de transhumance (origine, destination et itinéraires emprunté du troupeau), une carte des mouvements globaux du bétail transhumant a pu être établie (Figure 2).

Au Sud, deux zones sont principalement convoitées par les transhumants : les provinces du Kéné Dougou et de la Comoé (zone des cascades). Cela peut se justifier d'une part par la présence de zones d'accueils de transhumant comme la zone pastorale de Sidéradougou (Comoé) et les collines de Kourouma (Kéné Dougou). D'autre part, la disponibilité de ressources en eau permanentes en fait des zones d'intérêt.

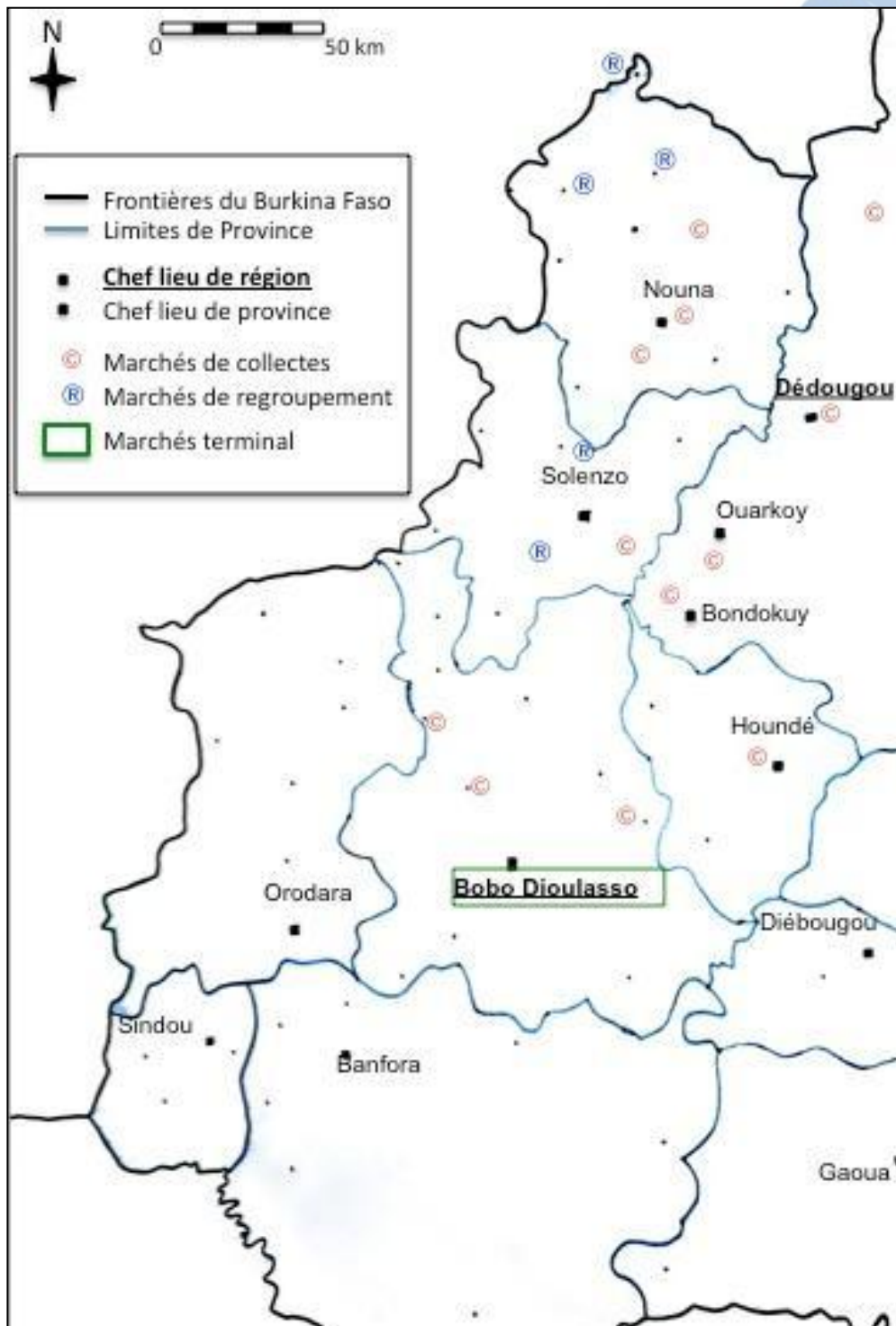


Figure 3 : Répartition géographique des différents marchés à bétail dans l'Ouest du Burkina Faso. Source : Tonde, 2006

Il faut noter cependant que ces deux provinces du Sud Ouest du Burkina sont des zones fortement propices à l'agriculture et sont ainsi sujettes à une saturation rapide de l'espace. C'est pourquoi, de nombreux troupeaux quittent le pays pour aller plutôt vers la Côte d'Ivoire ou le Ghana pendant la saison sèche avant de remonter dans le Nord.

Tendance des mouvements commerciaux

La commercialisation du bétail dans l'ouest du Burkina, à l'instar de l'Afrique Noire se fait selon un processus complexe de collecte des animaux et de revente dans les différents marchés à bétail de la zone (Figure 3). Globalement, les animaux sont achetés et acheminés par un berger du marché de collecte au marché de regroupement. Une fois le bétail vendu à des gros entrepreneurs, il va être envoyé vers les marchés terminaux pour être vendu (Tonde, 2005).

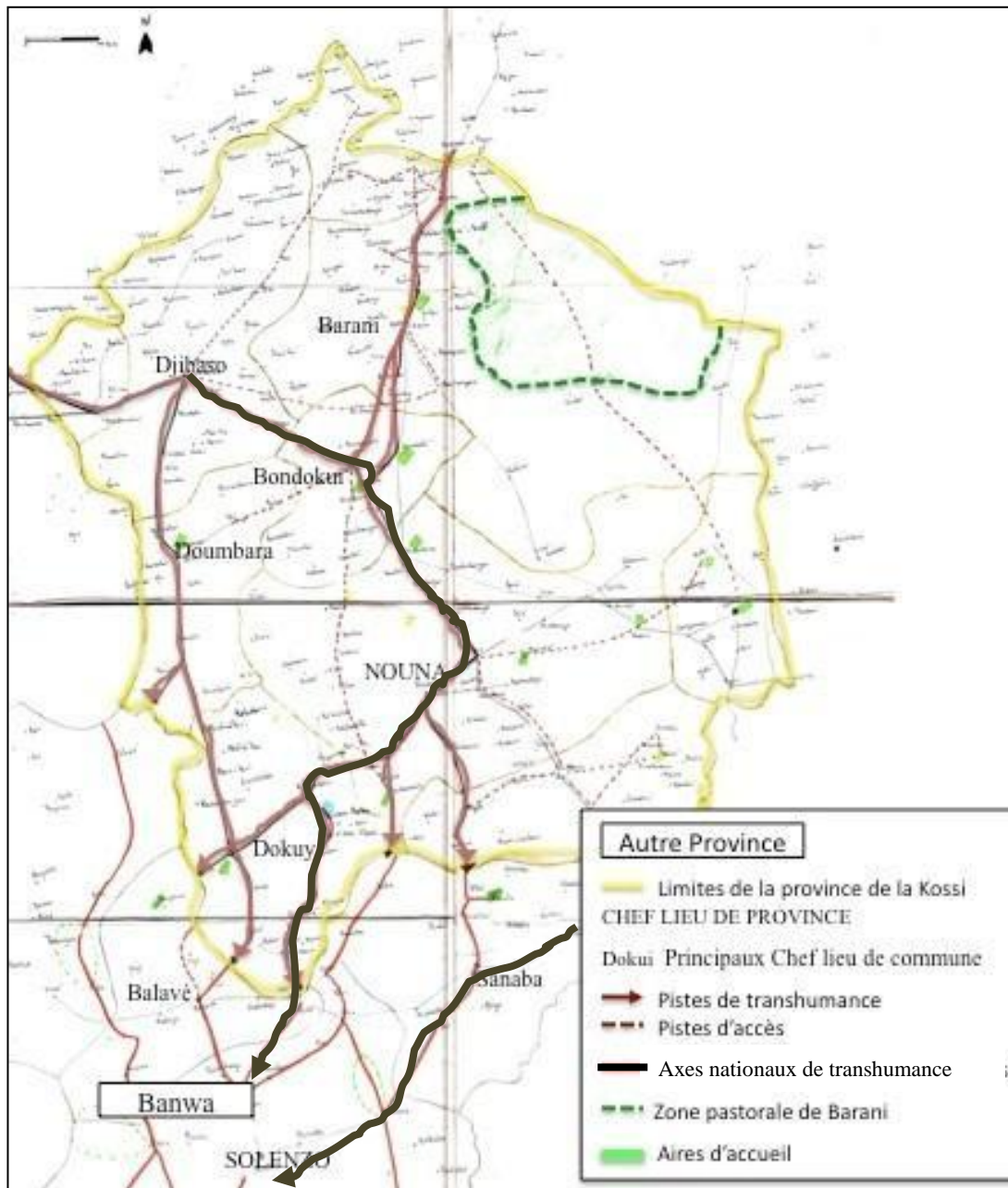


Figure 4 : Principaux axes de mobilité dans la Province de la Kossi. Le tracé officiel et légiféré ainsi que les axes empruntés par les transhumant et les commerciaux.

Existence d'anciennes pistes de transhumance

Au temps de Mr Sankara (ancien président du Faso, ex Haute Volta) et de la révolution, des pistes nationales de transhumance ont été tracées et matérialisées à l'aide de balises en béton. Quelques unes d'entre elles sont aujourd'hui encore présentes sur ces pistes. Mais, pour la plupart d'entre elles, ces pistes ont été obstruées par les cultures ou encore des infrastructures étatiques (écoles, bâtiments administratifs...) au fil des saisons.

La zone du PAEOB est concernée par deux axes de ces 10 pistes ayant un arrêté au Burkina Faso (1989, Rabo de la RAF). Il s'agit de l'axe « Dédougou - Sanaba - Solenzo - Kouka - Bobo-Dioulasso » et de l'axe Djibasso - Nouna - Balavé - Solenzo - Bobo-Dioulasso.

Par ailleurs, de nombreuses autres pistes sont connues et empruntées par les éleveurs, mais sont souvent aujourd'hui impraticables du fait de l'occupation de l'espace par les cultures ou les constructions. Elles ont été citées, lors des entretiens effectués dans chacune des 3 provinces, comme étant connues de tous mais sans être matérialisées ou légiférées.

La province de la Kossi, est traversée par quelques pistes internationales, nationales et provinciales (Figure 4). Par exemple, il y a la piste traditionnelle¹⁰, empruntée par les transhumants maliens et anciennement appelée « la grande voie ».

Elle dispose par ailleurs de nombreuses zones d'accueils et d'une zone pastorale qui accueille de nombreux troupeau locaux ou étrangers (Mali) dans la commune de Barani, à l'extrême Nord de la zone d'étude. De nombreuses pistes d'accès ont été créées et conduisent à cette zone pastorale.

Les provinces des Banwa et du Houet sont également traversées par des pistes légiférées ou simplement reconnues des utilisateurs.

¹⁰ Elle passe par Djibasso en venant du Mali, continue vers Nouna, Boron, Soron, Toni, Kamandéna, Dokui, Soum, Dassi pour aller vers Balavé (Banwa).



Figure 5 : Pistes à bétail et franchissement du Mouhoun dans la commune de Padéma.

Particularité de la commune de Padéma et coordination interprovinciale

Dans son volet sur la sécurisation foncière, le PDL Ouest a mis en place une Opération Pilote de Sécurisation Foncière dans la commune de Padéma. Un axe important d'activité pour la résolution de la crise foncière concerne les aménagements pastoraux, notamment les pistes à bétail. Ainsi, la commune de Padéma, avec l'accompagnement des agents de L'OPSF, a mis en place des activités pour la matérialisation des pistes en parallèle des activités qui se sont déroulées dans la province des Banwa. Des tronçons de pistes ont été négociées et matérialisées selon un long processus. Actuellement, des travaux sont en cours pour la mise en place des balises sur l'axe Padéma-Djigouéma (Figure 5), soit 35 km de pistes.

De par sa position, à la frontière des Banwa entre la commune de Kouka et Solenzo et dans le Houet, séparée par le fleuve Mouhoun de Satiri à l'Est et voisine de la commune de Bama, la commune est un véritable carrefour de mouvement commerciaux et transhumant. Deux points stratégiques sont connus pour la traversée du fleuve par les troupeaux transhumants. Il s'agit de la jonction entre Lahirasso et Bossola au Nord Est de la commune et entre Zongoma et Toukoro au Sud de la ville de Padéma.

III. 2. Le processus de réhabilitation des pistes dans la province des Banwa,

Compréhension globale du processus sur la base des entretiens

Le PDL Ouest, lors de sa mise en place, a commencé par élaborer des synthèses villageoises, départementales et provinciales. Ces synthèses ont servi de base au projet pour mettre en place leur activité d'accompagnement afin de préparer et de promouvoir la maîtrise d'ouvrage du développement local, une dynamique qui devait permettre, à moyen et long terme, d'enraciner la décentralisation dans sa globalité. C'est dans cette optique, et pour initier et favoriser les échanges avec les populations que le projet a mis en place des assemblées villageoises (AV) au niveau de chaque village. Celles-ci sont composées de personnes représentantes des acteurs du village et de personnes ressources. Ces AV ont choisi des représentants (3/villages) afin de former une Assemblée Départementale (AD) au niveau communal. En parallèle, des Comités de gestion du Territoire, les CVGT, existaient, formés avec des membres des AV ou d'autres personnes ressource du village. Avec la décentralisation des Comités villageois de Développement (CVD) se sont mis en place dans les villages, à partir ou non de ces CVGT et AV et autres personnes ressources.

Les réflexions autour des pistes à bétail sont nées en 2005, lorsque le PDL Ouest s'est donné pour objectif la réhabilitation de ces pistes. Une large sensibilisation de la population et une négociation « multi niveau » s'est alors mise en route.

En 2006, un premier atelier provincial de réflexion sur les pistes à bétail a eu lieu à Solenzo dans les Banwa. L'administration, les services techniques et les représentants des communes, des OPs (organisations des éleveurs, des producteurs de coton..), ainsi que les différentes AD de la province étaient présents. La restitution de ces réflexions s'est faite au niveau communal puis au niveau villageois. De plus, l'appui de la radio locale des producteurs de coton (Solenzo) a joué un rôle important dans tout le processus pour la sensibilisation des populations. Cette phase de sensibilisation visait d'abord une prise de

conscience par la population de la nécessité de disposer de pistes à bétail. Des ateliers villageois et communaux se sont tenus par la suite afin de réfléchir à des itinéraires potentiels de pistes de transhumance et/ou d'accès.

Pendant ce temps de réflexion dans les Banwa, l'OPSF (PDL-Ouest/Padéma) déroulait son programme dans la commune rurale de Padéma. Le Projet travaillait initialement avec les CVD mais pour aborder ces questions sur les pistes à bétail, les populations ont choisi de proposer un groupe restreint représentatif. Le Groupe de Réflexion (GR) a ainsi été mis en place. Tous les villages ont proposé des représentants de toutes les ethnies et les communautés de la zone pour ce GR. Des consensus, portant sur des actions d'aménagement des espaces pastoraux et des pistes à bétail qui s'ouvrent sur les communes frontalières de Kouka et de Solenzo dans les Banwa, ont été dégagés au sein de ces groupes de réflexion.

Une seconde phase de réflexion s'est déroulée par la suite en 2007. Un atelier provincial s'est tenu à Solenzo afin d'établir un croquis du réseau de pistes dans les Banwa à partir des réflexions et amendements venus du niveau communal et villageois. En juin 2007, le GR de la commune rurale de Padéma a organisé un voyage d'étude dans la Province des Banwa afin de s'accorder sur les itinéraires des pistes et d'échanger sur le processus de négociation, les expériences et les dynamiques en cours dans le cadre des réflexions sur la problématique des pistes à bétail. Un consensus s'est alors dessiné sur les axes de parcours, la longueur et la largeur des pistes selon le consensus local et au regard des réalités constatées sur le terrain.

Au retour de ce voyage d'étude, une fois les itinéraires clairement identifiés et amendés par les différents acteurs concernés, la matérialisation a pu débuter en Août 2007 dans la commune rurale de Padéma. Elle a consisté en un balisage des axes à la peinture sur des largeurs de 30 à 50m en présence des propriétaires des champs concernés.

Les réflexions se sont également poursuivies dans la province des Banwa, après le voyage d'étude, dans des cadres plus formels. Elles ont été soutenues par une approche méthodologique basée sur la participation active de tous les acteurs. Des ateliers communaux et villageois ont eu lieu dans la province afin de restituer au niveau provincial ces réflexions et consensus autour de la problématique de la transhumance et de l'aménagement des espaces pastoraux dans l'optique de leur durabilité.

Fin 2007, début 2008, dans la province des Banwa, des concertations ont été initiées par le PDL Ouest/Banwa afin de mettre en place les commissions ad hoc, composées généralement de conseillers, de membre du CVD et des AV et AD, de personnes ressources, propriétaires terriens et d'éleveurs, dans chaque commune. Ces commissions, par le biais de leur commission d'identification des pistes, étaient chargées de parcourir les pistes afin de recenser tous les propriétaires terriens touchés et d'engager des négociations pour obtenir leur accord de principe sur le tracé des pistes.

Après un bilan sur le parcours de ces pistes, un voyage d'étude de la province des Banwa vers la commune de Padéma a été organisé, en mai 2008, dans l'optique d'un renforcement des capacités au vu de leur avancé sur le tracé des pistes mais également afin de concerter les deux initiatives. Des échanges ont eu lieu sur la création de la commission ad hoc, la sensibilisation des populations, le recensement des populations riveraines et sur les modalités de matérialisation choisies dans la commune de Padéma.

Lors de la restitution au retour de ce voyage d'étude, le travail des commissions ad hoc ainsi que le chronogramme de matérialisation a été définis avec l'appui du PDL Ouest/Banwa. Des sorties d'identification et de parcours des pistes ont été effectuées par les CVD et les membres des commissions ad hoc (élaboration de procès verbaux y afférent). À partir d'aout 2008, la matérialisation à la peinture a débuté avec les membres de la commission ad hoc. En

réalité, cette étape de matérialisation s'est prolongée jusqu'à fin 2008 car les champs présents sur les pistes avaient déjà été semés.

Les commissions ad hoc ont balisé à la peinture des couloirs de passage de 50m de largeur et parfois, de 25m de chaque côté de la piste routière, à l'aide d'une corde de 50m. Des panneaux de signalisation ont également été mis en place. Lors des différentes phases de sensibilisation, il a été demandé de laisser un espace de 5m entre la piste et la limite du champ pour délimiter une zone tampon. Dans chaque village, les propriétaires terriens ont signé un PV de matérialisation pour attester de leur adhésion au processus et de leur accord sur le tracé. Ces PV sont conservés par les AD ou au niveau de l'administration mais doivent encore être transmis au niveau de la province pour être adoptés.

Suite à la matérialisation, le PDL Ouest Banwa, qui allait prendre fin en décembre 2008, a fortement conseillé aux acteurs de réfléchir à la mise en place de commissions de suivi des pistes dans chacun des villages concernés. Les membres des commissions d'identification des pistes étaient chargés du suivi des pistes et avec la fin du projet, ces commissions étaient vouées à disparaître. Elles ont été souvent réhabilitées pour le suivi des pistes, sous forme de commission de suivis.

Le rôle de ces commissions est de faire perdurer la sensibilisation autour des pistes pour pérenniser ces dernières. Le comité n'ayant pas la compétence requise pour appliquer des sanctions, il se doit de faire remonter les cas d'obstruction ou de litige concernant les pistes au niveau de la mairie. C'est pourquoi ces comités doivent se faire appuyer le plus souvent par les conseillers du village.

Les règles d'utilisation sont connues de tous mais ne sont pas formalisées. Les pistes doivent être en outre, systématiquement empruntées pendant la saison hivernale. Mais une fois les récoltes terminées, « la brousse devient la piste ».

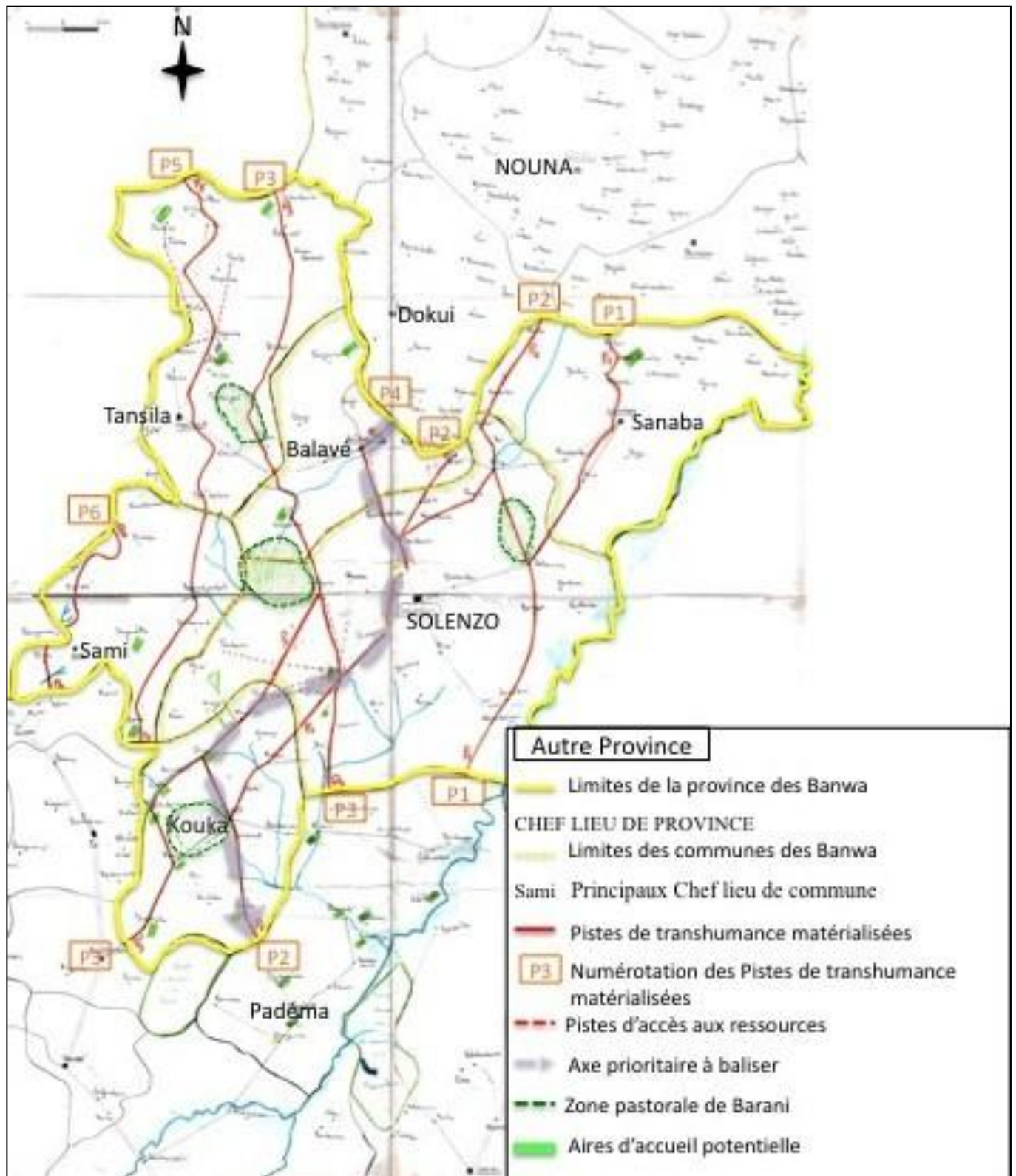


Figure 7: Pistes à bétail de la province des Banwa, Présentation de la piste prioritaire à baliser par le PAEOB.

Etat des lieux des pistes et avancées du PAEOB (choix d'un tronçon prioritaire)

La province des Banwa est divisée en 6 communes : Solenzo, Kouka, Tansila, Sanaba, Balavé et Sami. Un réseau d'environ 735 km de pistes, correspondant à des tronçons de six axes majeurs Nord/Sud et nommés de P1 à P6, ont été matérialisés à la peinture par les commissions ad hoc de chaque village concerné (Figure 6).

Le consensus obtenu sur la largeur des pistes dans la province est de 50m bien que selon la loi, elle devrait être de 100m. Selon le tracé, les pistes passent dans la brousse et peuvent aller jusqu'à 100m de large, ou elles longent la voie routière, 25m de part et d'autre ou 50m d'un seul côté avec parfois un petit espace tampon avec la route.

Quelques difficultés relatives à la matérialisation de ces pistes ont tous de même été énoncées lors des entretiens :

- Sur le **terroir de Kié (commune de Solenzo)** 2 propositions de pistes avaient été faites lors des concertations pour la P1. La matérialisation d'une première piste avait débuté avant même que le consensus soit clair. Cette matérialisation a donc été stoppée puis délaissée, ce n'est que récemment qu'un deuxième tracé a été matérialisé à la peinture selon un consensus établi et reconnu de tous les acteurs,
- Au niveau de la **Zone Pastorale de Trico-Tamougan**, le consensus sur le tracé de la P3 n'a pas encore été finalisé. La zone pastorale connaît quelques difficultés à être reconnue. Des acteurs de Trico voulaient alors que la P3 la contourne, considérant que passer dans cette zone équivaldrait à faciliter sa reconnaissance avant que le problème ne soit résolu,
- La **ville de Solenzo** n'a pas lancé le processus de matérialisation, faute de projet de lotissement de ce chef lieu. La réception récente du projet provisoire de travaux du lotissement devrait suffire pour réfléchir et terminer le passage de la piste à bétail dans ce terroir, via notamment le marché à bétail tout nouvellement réceptionné par le maire,
- Des problèmes ont été recensés, comme dans la commune de Sami, quant à la **délimitation des terroirs des villages**. En effet, chaque village étant chargé de la matérialisation de son tronçon de piste, la peinture a été considérée comme étant une délimitation du terroir villageois et des désaccords ont été rencontrés.

A la suite de ce premier état des lieux global de la situation des pistes (cf annexe 5), des Ateliers de concertation ont été organisés afin de réfléchir sur les modalités d'aménagement et de suivi des pistes dans les Banwa et leur potentiel prolongement au Nord et au Sud. Un axe du réseau de piste matérialisé par le PDL Ouest/Banwa a été priorisé par le groupe de réflexion sur l'aménagement des pistes. Il s'agit de l'axe P2 traversant les communes de Sanaba, Solenzo et Kouka.

Compte tenu de la contrainte budgétaire et temporelle à laquelle fait face le PAEOB (le projet devait initialement prendre fin en juin 2009, mais cette activité sur les pistes à bétail lui a valu un prolongement de 6 mois jusqu'à fin 2009), l'aménagement de cette piste P2 n'était pas envisageable dans son ensemble. Ainsi, une réunion « multi acteurs » pour la validation du choix de la piste à baliser en priorité a été organisée par le projet. Des arguments concernant différentes options de tracé ont été présentés aux maires de la province et aux services techniques. Un assemblage de plusieurs tronçons a finalement été choisi comme étant l'axe prioritaire à baliser par le projet (Figure 6).

Tableau 3 : Eléments de Caractérisation des communes de la province des Banwa.

Taux de croissance annuel moyen (TCAM)= (racine n-ième de (valeur finale / valeur initiale) – 1)*100, avec n = nombre d'année entre la valeur finale et la valeur initiale ; % de terres cultivées par rapport à la superficie totale calculée sur la base des superficie de cultures de rentes et vivrières moyennes entre 2001 et 2004 ; UBT = Unité Bovine Tropicale : 1 bovin = 1 UBT, 1 petit ruminant = 0,2 UBT. Source : PDL-Ouest/Banwa, Synthèse départementales, 2004 ; PNGT II, Plan Communaux de Développement (PCD), 2009.

Communes	Nombre de villages administratifs	Superficie (ha)	Nombre d'habitants (recensement 2004)	Taux de croissance annuel moyen de la population	Hab/km ²	% Sols à potentiel agronomique / Superficie totale			% de terres cultivées / Superficie totale	UBT par commune	UBT / superficie totale (UBT/ha)	UBT / superficie non cultivée (UBT/ha)
						faible (minéraux)	moyen (ferrugineux)	fort (hydro morphe)				
Kouka	17	70 000	61 628	3,07	75,7	15	30	55	63,66	56 995	0,81	2,24
Solenzo (commune urbaine)	29	210 000	109 315	2,74	76,2	50	20	30	32,15	100 422	0,48	0,70
Balavé	8	40 000	13 902	3,86	34,8	30	65	5	28,27	11 401	0,29	0,40
Sanaba	20	80 000	35 502	1,60	44,4	45	5	50	11,72	19 357	0,24	0,27
Tansila	26	140 000	27 714	2,78	21,9	90	5	5	12,69	23 543	0,17	0,19
Sami	9	50 000	8 179	4,06	17,4	80	10	10	17,93	6 706	0,13	0,16

Différents critères ont mené à ce choix, du Sud vers le Nord on peut donc noter le choix des tronçons suivant :

- La P2 permet de faire la jonction avec la commune de Padéma (OPSF PDL Ouest/Houet et son axe balisé Djigouéma-Padéma,
- La piste P2 entre Béna et Kouka étant très détériorée par la présence de bas fond et de marigots a conduit au choix de contournement pour rejoindre la P3 (dans la commune de Kouka) en faisant une jonction entre Béna et Mawana. Cette jonction n'existe pas dans les tronçons matérialisés par le PDL Ouest / Banwa mais est envisageable dans le sens où le PDRI HKM en son temps avait déjà négocié et matérialisé celle-ci à la peinture en tant que piste d'accès au marché à bétail de Béna,
- Entre Béna et Denkoro, dans la commune de Solenzo, le choix de garder la P2 a été maintenu, malgré le retard de la ville de Solenzo dans ce processus,
- Au Nord, c'est la P4 passant par Balavé qui a été choisie pour faire la jonction avec la « grande voie » (Cf. III.1) passant dans la commune de Dokui.

Caractéristiques des communes de la province

Dans le but de comprendre les potentialités de chacune des 6 communes face à la pression foncière existante, un tableau (Tableau 3) a été élaboré sur la base de différents critères tels que : la superficie, la démographie, l'agriculture et le cheptel. Deux types de documents ont permis de rassembler ces informations :

- les Synthèses départementales effectuées par les agents du PDL-Ouest/ Banwa avec les acteurs locaux (2004),
- les Plans Communaux de Développement (PCD) de chacune des communes rurales, établis par les communes pour la seconde phase d'activité du PNGT (2009)

Différents critères ont été choisis pour construire ce tableau et ont permis de classer les communes selon la pression foncière à laquelle elles semblent être soumises. Globalement, la démographie permet de donner un aperçu de la densité de population au km², sachant que Solenzo est la seule commune urbaine. Le taux de croît annuel moyen a été conservé parce qu'il met en évidence une variabilité entre les communes. Il y a également une forte hétérogénéité dans les superficies des communes (ce qui justifie l'utilisation des pourcentages) et dans le potentiel agronomique des terres dont elles disposent. A l'aide de ces différents critères, le lien a pu être fait entre les pratiques agricoles et la densité de bétail présent dans chacune des communes.

Kouka et Solenzo sont les communes les plus peuplées de la province. Elles sont exposées à une forte pression foncière avec notamment des superficies de terres cultivées élevées (environ 2 fois plus pour la commune de Kouka dont les terres sont fertiles) et une quantité de bétail très importante (environ 2 fois plus pour Solenzo que pour Kouka).

Les communes de Sanaba et de Balavé semblent être que moyennement soumises à la pression foncière.

Enfin, avec un pourcentage élevé de sols à faible potentiel agronomique, les communes de Tansila et de Sami ne connaissent pas un tel manque d'espace pour leur bétail. La commune de Tansila ayant un important cheptel a su profiter de cette activité provinciale sur les pistes à bétail. La commune de Sami en revanche semble être plus en retard sur l'avancée de la communalisation et ne dispose pas des mêmes moyens que ses voisines.

Tableau 4 : Présentation, sur la base des entretiens, des caractéristiques principales du processus de réhabilitation des pistes dans les villages concernés par l'axe prioritaire à baliser dans les communes de Kouka et de Solenzo. « + » : faible, « ++ » : moyenne, « +++ » : importante. Case vide : absence de donnée.

		Processus de matérialisation			Matérialisation des pistes			Suivis		
		nombre de propriétaires terriens concernés	nombre de personnes dans la commission ad hoc	difficultés	km de piste	nombre de pistes	largeur (en mètre)	Dynamisme de la commission (nb d'activités menées)	nombre de champs semés sur la piste en juillet 2009	Remarques
Solenzo	Moussakongo	12	23	++	8	1	25/25	++	4	
	Denkoro	6	26	++	16	3	25/25	++	3	6 personnes composent le comité de suivi ≠ de la commission ad hoc
	Solenzo	Absence de processus pour faute de Lotissement								
	Yéréssoro	8	10	+++	9	1	100m dans la brousse puis 50 à la route	+	4	à pris la suite de la commission ad hoc
	Béna	11	43	+++	36	2	50 le long de la route et dans la brousse	++	5	à pris la suite de la commission ad hoc
Kouka	Mawana	14	20	+	11	1		+++	0	12 personnes composent le comité de suivi
	Siwi	9	7	+	11	1		+++	3	la jonction entre Siwi et Kouka n'ayant pas été matérialisée à la peinture, il s'y trouve beaucoup de champs
	Kouka	17	14	+++	18	2	25/25		3	
	Saint Michel	13	10	+	10	1	50m autour de la piste de brousse	++	4	à pris la suite de la commission ad hoc
	Sama	8	7	+	9	1	50m autour de la piste de brousse	+++	0	

La participation villageoise

Afin d'appréhender le processus de négociation à son niveau le plus local, des villages et des communes de Solenzo et de Kouka ont été comparés. Il s'est agi de rencontrer les acteurs de chacun des villages concernés par la piste prioritaire à baliser¹¹ dans ces deux communes.

Dans un premier temps, les caractéristiques démographiques et socio économiques de ces différents villages ont été étudiées.

Globalement, les villages ont une population de 2 000 à 4500 habitants mis à part Béna, Mawana, Kouka et Solenzo qui sont plutôt proches de 11 000 habitants et Saint Michel qui est à 667 habitants (cf. annexe 6). L'activité agricole est essentiellement basée sur la culture de céréales dans les villages de la commune de Solenzo alors que trois villages sur cinq de la commune de Kouka sont plutôt orientés vers la culture de rente (il s'agit de Siwi, Saint Michel et Sama).

En ce qui concerne l'élevage, la zone possède globalement un important cheptel de bovins. Seuls les villages de Moussakongo et Denkoro sont nettement orientés dans l'élevage aviaire. Béna dispose d'un important marché à bétail, aménagé avec un quai d'embarquement, et de son comité de gestion. Solenzo réceptionne tout juste son marché à bétail aménagé qui n'est pas encore fonctionnel.

Concernant le processus de réhabilitation des pistes, un tableau récapitulatif des points caractéristiques du processus a pu être établi sur la base des entretiens (Tableau 4).

Pour ce qui est relatif au processus de négociation lui-même, il est important de noter que tous les villages avaient déjà énoncé la mobilité du bétail et l'accès aux ressources comme étant une difficulté avant l'arrivée des réflexions sur les pistes à bétail par le PDL Ouest. Toutefois, seuls les villages de Denkoro et Béna avaient énoncé dans leur synthèse villageoise les problèmes de conflits entre agriculteurs et éleveurs. Globalement, l'ensemble des acteurs s'accorde à dire que le processus a été long, entre 1 et deux ans, la difficulté ayant résidé principalement dans les négociations avec les propriétaires terriens eux mêmes. Pour ce qui est du nombre de propriétaires terriens concernés par les pistes, il est assez variable d'un village à un autre. Le nombre de personnes composant la commission ad hoc est lui aussi assez hétérogène.

La matérialisation des pistes à la peinture a également ses caractéristiques. Des villages comme Denkoro, Béna ou Kouka ont eut à matérialiser plusieurs tronçons de pistes pendant que les autres n'en matérialisaient qu'un. Ils ont été matérialisés le long de la voie routière ou en brousse, avec des zones tampons avec les champs et parfois avec la route elle même (exemple de Béna).

Une fois la matérialisation à la peinture faite, il a fallu organiser un suivi de ces travaux. Globalement, l'ensemble des villages dispose d'un comité de suivi plus ou moins actif, à l'exception de la ville de Kouka. Ces comités peuvent avoir pris la suite des anciennes commissions ad hoc mises en place pour la matérialisation, ou celles ci peuvent avoir été renouvelées. En terme d'activités, les comités ont souvent eut recours à la sensibilisation des populations afin de prévenir l'arrivée de la nouvelle saison hivernale. D'autres ont été jusqu'à parcourir l'ensemble des pistes pour rencontrer les propriétaires terriens ne les respectant pas.

¹¹ Dans l'ordre, du Nord au Sud : Moussakongo, Denkoro, Solenzo, Yéressoro, Béna dans la commune de Solenzo et Mawana, Siwi, Kouka, Saint Michel et Sama dans la commune de Kouka.

Des dynamiques et réflexions sont nées pour que ce suivi perdure, notamment sur la formalisation des règles d'utilisation des pistes et sur d'autre aspect de suivi en lien avec la gestion des ressources naturelles.

IV. DISCUSSION ET PERSPECTIVES

Une zone active pour l'élevage

Les provinces de la Kossi, des Banwa et du Houet ne semblent pas être des zones principales d'accueils de transhumants malgré la présence de zones pastorales. Elles constituent cependant des zones de traversées importantes pour les troupeaux venant du Nord, notamment de Barani ou encore de plus haut dans le Mali et également pour le commerce du bétail dans l'Ouest du Burkina.

De par l'expansion des cultures dans les zones cotonnières, la mobilité du bétail (de trait ou d'élevage) est devenue nécessaire. Ces problèmes de saturation de l'espace et du manque d'accès à la ressource entraînent la diminution d'année en année du cheptel. En effet, les troupeaux sont parfois conduits définitivement à l'étranger pour trouver de l'espace et des ressources, cela expose le pays à une perte économique certaine.

« L'objectif est que ce soit de la viande que l'on exporte, et non pas de la viande sur pied qui fuit le pays. » (Intervention lors de l'atelier national de concertation des experts)

Par ailleurs, l'organisation des marchés dans la zone d'étude montre bien l'importance de l'axe Barani – Bobo-Dioulasso pour les mouvements commerciaux du bétail. En effet, les collectes et regroupements de bétail se font dans chacune des trois provinces avant que les troupeaux ne soient envoyés aux marchés terminaux de Bobo-Dioulasso. C'est souvent à partir de là que les animaux sont transportés en train ou en camions vers principalement la Côte d'Ivoire et les pays frontaliers.

De plus en plus de troupeaux sont acheminés des marchés de regroupements vers Bobo en camion voir directement vers les pays limitrophes du Burkina. En plus de la fatigue qu'il occasionne au bétail, le convoi avec les bergers ne dispose pas de suffisamment d'espace et de sécurité pour acheminer les troupeaux jusqu'à l'ancienne capitale économique.

« en 2006, il y a eut un accident au niveau du bas fond de Samandéni, une vingtaine de têtes qui convoiaient vers Bobo on été écrasées par une remorque parce qu'ils [les bergers] ont du emprunter le goudron pour passer le pont. » (Mr Ardiouma, chef ZATE de la commune de Bama, Houet)

Cependant, aujourd'hui, près de 30% des troupeaux de bovins seraient encore acheminés à pied vers le marché terminal (Communication personnelle : Mr Charles ABGA, chef ZATE de la commune de Faramana, Houet). Cela peut s'expliquer par le coût élevé du transport en camion pour un bovin (4 500 F CFA soit 6,86 € pour une tête de bétail) ou par une mauvaise organisation des transporteurs et un manque d'aménagement des quais d'embarquement dans les marchés à bétail.

L'Houet, province la plus au sud de la zone étudiée, se caractérise par une importante saturation de l'espace, du fait de sa potentialité agronomique et maraîchère. En effet, il s'agit

d'une zone de bas fond où la culture maraîchère de contre saison s'est fortement développée contrairement aux deux autres provinces.

Les Banwa et la Kossi semblent être des zones plus propices à l'élevage. En effet, la Kossi est une zone reconnue pour son activité pastorale notamment du à la présence de la zone pastorale de Barani et sa frontière avec le Mali. Il est important de signaler que cette zone pastorale représente environ le quart du territoire communal et offre les seuls pâturages refuges pour le bétail de la zone en saison d'hivernage (Kiéma *et al.*, 2006).

Un processus de négociation...

... Pour la gestion des conflits

C'est dans une optique de sécurisation foncière que le PDL Ouest a initié dans les Banwa et dans la commune de Padéma ce processus de réhabilitation des pistes. Cependant, il est important de noter que les conflits entre agriculteurs et éleveurs ne sont pas systématiques et ont lieu majoritairement lors des retours trop retardés de transhumance.

« À l'approche de la saison des pluies, les conflits entre autochtones et migrants éclatent. Ce sont les propriétaires terriens qui avaient cédé leur terre à l'arrivé des migrants et qui les récupèrent sans préavis. Mais ces conflits ne sont pas tellement liés aux problèmes de l'élevage » (Mr Souga Nané Joel, Prefet de la commune de Fo)

Gestion des conflits

Lors d'un conflit lié a un dégât des champs ou un retrait de terre, la première étape va consistée en la tentative d'une résolution à l'amiable entre les parties elles mêmes ou avec les représentants du village. En l'absence de résolution à l'amiable, l'information peut remonter jusqu'à la mairie via les conseillers des villages ou les instances villageoises. Le Maire va alors tenter la médiation entre les deux parties et sensibiliser les populations pour inviter les gens à respecter les pistes. Dans le cas où la médiation ne fonctionne pas, c'est le préfet lui même qui va convoquer les deux parties après avoir envoyé les services techniques faire un constat sur le terrain pour évaluer le coût des dégâts occasionnés. Dans un premier temps, le préfet va exposer les faits et le montant de l'incident et tente un arrangement entre les deux parties. En cas de non conciliation et pour un montant inférieur à 100 000 FCFA, il va dresser un PV de non conciliation et l'affaire va passer devant la justice. Mais au delà de 100 000 FCFA, c'est la police nationale qui va prendre en charge le dossier.

La résolution à l'amiable est la solution souhaitée par la plupart des acteurs : « Mieux vaut un mauvais arrangement à l'amiable qu'un bon jugement » car ils seront amenés à vivre ensemble mais cette solution n'est envisageable que tant que le montant des dégâts n'est pas trop élevé.

A l'heure actuelle, l'évolution globale des conflits entre agriculteurs et éleveurs tend vers une diminution du nombre de conflits recensés. Les acteurs s'accordent à dire que les réflexions qui ont porté sur les pistes à bétail ont contribué à une diminution des conflits entre éleveurs et agriculteurs. Un deuxième aspect y a contribué : auparavant, les éleveurs étaient essentiellement des éleveurs Peulhs. Aujourd'hui, tout le monde dispose de bétail, que se soit pour la traction ou l'épargne. Cela implique une prise de conscience de la difficulté de la mobilité du bétail dans des zones fortement saturées.

Par ailleurs, depuis la communalisation, les conseillers municipaux ont mis en place un arrêté interdisant toute divagation de bétail. Avant la mise en place de cette réglementation, les conflits liés aux dégâts des champs étaient nombreux. Aujourd'hui, cette interdiction concoure à limiter le nombre de dégâts des champs occasionnés par le bétail.

... Impliquant les communes

Des éléments de discussion importants, concernant le mode de fonctionnement du processus de négociation lui-même au niveau communal, ressortent des entretiens.

Par exemple, l'implication des acteurs communaux dans ce processus semble jouer un rôle clef pour le bon déroulement, la cohésion et la dynamique d'un tel ouvrage de réhabilitation des pistes. Il est en effet nécessaire de prendre en compte que les services de l'Etat que sont les chefs ZATE ou les autres services techniques de l'agriculture et de l'environnement, sont des piliers dans les échanges avec les populations et la perception de leurs activités. Ils ont souvent une bonne connaissance de leur zone et des pratiques. Ils constituent des personnes ressources évidentes pour la bonne compréhension du terrain.

« Il faut une implication plus importante de ces agents de l'État [services technique de l'élevage, environnement et agriculture] plutôt que de ramener de nouvelles personnes [les agents des projets]. Ce sont des personnes plus proches de la population et qui connaissent les textes. Quand un projet prend fin, ils sont toujours là et s'ils n'ont pas suffisamment été impliqués, ils ne s'investiront pas pour faire perdurer le processus. » (Mr le préfet de la commune de Padéma)

Les maires et les préfets des communes ont également un rôle primordial à jouer. Dans certaines communes, comme à Sanaba, des sorties de sensibilisation ont été faites et réussies par les acteurs communaux dans chaque village de leur commune. Cette réussite serait basée essentiellement sur la bonne cohésion et l'entente entre le maire, le préfet et les acteurs clefs de la commune. Au contraire, dans la commune de Kouka, qui a été ressentie comme étant une commune plus difficile, la mairie ne semble pas vouloir intégrer les acteurs communaux proposés par le PDLO que sont les AD.

« Nous on était là avant la décentralisation. Nous sommes des personnes ressources, nous avons été formé et avons cherché à comprendre la commune. Maintenant qu'il y a la commune, ils ne font plus appel à ces compétences » (Sanou Boureïma, Secrétaire Général de l'AD de Kouka)

Cependant, la commune de Kouka connaît une réelle difficulté pour la gestion de sa zone pastorale. En effet, les agriculteurs et propriétaires terriens de la commune semblent ne pas considérer cette zone comme étant réservée à l'ensemble du cheptel mais plutôt réservée aux éleveurs Peuhls. De plus avec la saison hivernale de la campagne 2008, qui a causé de nombreuses inondations dans la zone, les agriculteurs ont envahie la zone et l'ont cultivée. C'est de cette difficulté, qui a pu influencer sur le processus de négociation pour la réhabilitation des pistes à bétail, qu'est sans doute né un ressenti négatif lors des entretiens. Finalement, il semble que les pistes aient bien été acceptées dans la commune.

« On ne peut pas donner des terres cultivées pour faire une énorme zone de pâture réservée aux Peuhl. Mais si c'est pour les pistes c'est d'accord. » (Chefs de terre du quartier Bobo Fing de Kouka).

Il est à noter par ailleurs, que des dynamiques locales importantes sont nées autour des pistes d'accès depuis la matérialisation des pistes à la peinture, notamment dans les communes de Balavé, Tansila et Sami. La commune de Tansila en particulier, et avec l'appui de la mairie et du projet ICO de la SNV (travaux inter villages effectués pour la mise en place de pistes secondaires) a pu réaliser la matérialisation à la peinture de nombreuses pistes secondaires. Cet engouement pour la mobilité du bétail dans la commune de Tansila semble

être dû au fait de l'intérêt économique que peuvent représenter ces pistes de transhumance pour la commune. En effet, les acteurs communaux de Tansila ont mentionné l'opportunité d'élaborer une sorte de péage pour les troupeaux non communaux traversant la commune.

...Et conduisant à un consensus villageois

Lors de la tournée au niveau villageois, une dynamique forte et un réel engouement s'est fait ressentir autour de cette problématique de la réhabilitation des pistes à bétail.

Globalement, tous les villages possèdent des personnes ressources à rencontrer pour échanger sur l'état actuel des pistes et sur le processus. Mais lorsqu'une comparaison est effectuée entre les communes de Kouka et de Solenzo, il est possible de faire ressortir des éléments clef de la réussite ou de l'échec du consensus dans certains villages par rapport à d'autres.

Au niveau du processus de matérialisation, les principales difficultés se sont faites ressentir lors des négociations avec les propriétaires terriens. Cependant, le déroulement dans le temps de ce processus et les nombreuses rencontres ont influé positivement sur ces négociations et ont permis un consensus mettant en évidence la nécessité des pistes à bétail pour l'ensemble des acteurs ruraux.

Le consensus existe, les populations veulent bien le présenter comme tel, cependant des obstacles ont été observés lors des différentes tournées et le remettent en cause. En effet, pour cette campagne agricole 2009, des champs ont été semés sur les pistes, montrant bien le non respect du tracé par quelques agriculteurs. Diverses argumentations ont été présentées. Entre autre, un des points les plus importants est la non avancée de la ville de Solenzo sur ces négociations et matérialisations, ce qui a une forte tendance à démobiliser les villages voisins.

*« Ni misiw boro Yeressoro kase Solenzo, o bi pan ka soro kase Denkoro wa ? »
« Si les animaux arrivent à la dernière marque de peinture, est ce qu'ils doivent s'envoler pour rejoindre Denkoro ? » (Rencontre villageoise Yéressoro)*

Par ailleurs, à partir du moment où un agriculteur empiète sur la piste, il influence la décision de l'autre et sa perception du consensus ce qui conduit souvent au non respect une fois encore de la matérialisation.

Il semble donc que la préservation et la durabilité du consensus soit basée en grande partie sur le fait qu'il ait eu lieu et ait fonctionné dans l'ensemble d'une zone et qu'il soit réellement accepté par l'ensemble des acteurs. Il est important de noter cependant que la proportion de champs semés sur la piste reste faible.

Le consensus, même s'il n'est pas parfait, est là. D'ailleurs, son imperfection est également marquée par le non respect des normes techniques imposées par la loi. En effet, la loi veut que la piste ait une largeur de 100m, que des balises en béton la délimitent tous les 200 à 250m et que des aires de repos soient aménagées tous les 20 à 40km.

« 50m c'est ce qui est arrivé avec tous les acteurs, service technique y compris. Au niveau des populations il fallait trouver un consensus local pour ne pas rompre les négociations » (propos tenus lors de l'atelier des experts tenu à Bobo Dioulasso)

Si cette imperfection a conduit à un consensus qui semble plus se persévérer que disparaître, c'est essentiellement du à la dynamique qui s'est mise en place, tant au niveau villageois qu'aux niveaux supérieurs, autour de ces pistes à bétail.

Limites institutionnelles et méthodologiques

A la faveur de la décentralisation, le Burkina Faso est entré dans un processus de communalisation intégrale qui confère à chacune de ses collectivités territoriales, l'autogestion de son développement. Cette option de développement décentralisé sous-entend que chaque commune doit planifier son avenir avec ses propres moyens (humains, matériels, financiers) quitte à ce qu'elle recherche l'appui de partenaires.

Cependant, à l'heure actuelle, la notion de commune reste encore très confuse dans les esprits et dans les approches adoptées pour répondre à des problématiques telles que la réduction de la pauvreté. En effet, les instances communales sont, en règle générale, installées dans le chef lieu de la commune. De ce fait, les informations récoltées avec les acteurs rencontrés à ce niveau sont souvent confuses entre le village et la commune.

De plus, lorsque les villages ont matérialisé leurs pistes, des incompréhensions concernant les limites de terroir villageois sont apparues. En effet, chaque village était chargé de la matérialisation de son tronçon de piste. Ainsi, la peinture a été considérée comme étant une délimitation du terroir villageois entraînant des désaccords entre villages et propriétaires terriens. Il y a encore, à l'heure actuelle, de réelles difficultés à maîtriser les limites des terroirs villageois et par extension, les limites exactes des communes.

« Seule la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire est apte à déterminer les limites exactes des terroirs villageois [...] cette reconnaissance des terroirs n'est pas encore à l'ordre du jour et constitue un travail de grande ampleur pour obtenir le consensus des populations » (Secrétaire Générale du Haut Commissariat des Banwa)

Ces confusions et incompréhensions montrent bien qu'il est difficile de discerner convenablement les informations concernant l'ensemble de la commune des informations émanant du seul village chef lieu de la commune. Ainsi, il apparaît nécessaire de prendre en compte cette difficulté lors de la mise en place d'un guide d'entretien, afin de bien préciser l'information souhaitée.

Par ailleurs, le principe actuel de gestion du foncier est délégué essentiellement au pilotage du ministère de l'Agriculture. Ainsi, il y a un réel décalage entre les différents acteurs. La séparation des ministères de l'agriculture, de l'élevage et de l'environnement ayant eut pour principe de faciliter les actions par secteurs d'activité, limite cependant les concertations entre ces ministères. Cela peut poser de sérieuses difficultés, notamment pour ce qui concerne des questions à large spectre comme la gestion du foncier.

« Les animaux passent toujours au second plan ; un agriculteur à 2 bœufs de trait, il en vend 1 et mets son argent à la banque. Avec le reste il va acheter des intrants pour sa production agricole. La fumure ce sont ses bœufs, le labour du champ ce sont ses bœufs... Pourtant, au final, on ne regarde que la production agricole. » (Mr Ardiouma Sirima, agent de l'élevage de la commune de Bama).

Le ministère de l'élevage, au travers du PAEOB, touche quand même du doigt cette problématique foncière, en essayant de se rapprocher des autres secteurs d'activité, notamment pour ce qui concerne son activité sur les pistes. Cependant, cette activité n'étant

arrivée qu'en fin de projet, des limites budgétaires et temporelles se sont fait sentir pour l'avancement des travaux concernant l'aménagement de l'axe prioritaire. Ces limites ont également influé la présente étude, en cela qu'elles n'ont pas permis de développer certaines activités. Il s'agit notamment de l'état des lieux entier dans la province de la Kossi qui devait être effectué au cours de ce stage.

Concernant les sorties et entretiens effectués auprès des acteurs de terrains, il aurait été préférable de pouvoir multiplier ces rencontres afin d'obtenir des informations plus complètes et moins similaires d'une rencontre à l'autre. De plus, cela aurait permis de donner aux populations l'opportunité de confier des éléments plus probants pour une analyse du processus de concertation. En effet, les différentes rencontres n'ayant généralement eut lieu qu'une seule fois, par manque de temps et de moyens, le début des discours s'est presque toujours contenté d'être dithyrambique sur le processus en cours.

Des points clef conditionnant le consensus

Les conflits et tensions entre agriculteurs et éleveurs concernant la gestion des ressources naturelles ne peuvent pas être appréciés s'ils sont réduits à des phénomènes isolés, locaux ou ethniques (Brockhaus *et al.*, 2003). Le consensus fragile obtenu lors de ce processus de négociation pour la réhabilitation et l'usage des pistes à bétail a permis une dynamique importante pour sa préservation. Plusieurs phénomènes ont concouru à la création de cette dynamique.

Différents secteur d'activité pour une même dynamique

La problématique des couloirs de transhumance a déjà été abordé dans la plus part des pays Sahélien (Niger, Tchad) en terme d'ouvrage pour le développement de l'élevage (IRAM, 2005). Il est néanmoins nécessaire de considérer le problème non plus en termes d'aménagements pour les éleveurs mais plutôt en termes d'aménagement du territoire.

« Il ne faut pas toujours mettre l'élevage à part, l'élevage et l'agriculture doivent s'accorder dans cette dynamique. Il faut que nous regardions tous dans la même direction. » (Campement d'éleveur, famille Diakité, Kouka)

Pour cela, l'élaboration d'une gestion concertée des ressources et espaces naturels est primordiale. Elle consiste ainsi à passer de visions divergentes ou conflictuelles à la construction d'espaces de négociation au sein desquels les acteurs coopèrent (Gayte *et al.*, 2003). C'est pourquoi, le choix, fait par les différents acteurs de la zone d'étude, d'aborder le problème en terme de nécessité globale pour l'ensemble des acteurs est intéressant. La dynamique autour des pistes à bétail dans l'Ouest du Burkina intègre bien cette notion et les différents acteurs s'accordent sur l'intérêt commun de sa réussite.

« Il faut recentrer le débat pour ne pas faire intervenir que des groupes ethniques ou des activités spécifiques. »

Le processus a abouti à un consensus connu de tous. Celui-ci reste cependant fragile mais la dynamique qu'il engendre en fait une réussite. Cette réussite repose sur le processus participatif d'une part et « multi niveau » d'autre part. En effet, les échanges à double sens

permanents rendus possibles entre la province, les communes et les villages, pour aboutir à un consensus entre les acteurs locaux constituent une solution appropriée. Il est intéressant de noter cependant que le « niveau village », dans un tel cadre de concertation est le plus approprié pour mener des actions concrètes de durabilité, notamment au travers de la gestion/suivis de ces pistes.

Une dynamique dans l'espace

La mise en évidence des grands mouvements de commerce et de transhumance présents dans l'Ouest du Burkina Faso montre bien l'importance d'intégrer une échelle spatiale aux réflexions portées sur les aménagements pastoraux. En effet, cette question de la mobilité du bétail ne s'arrête pas à une simple commune ou une simple province, elle doit être réfléchie au niveau national voir international pour permettre sa bonne marche. La réflexion globale de la transhumance et du commerce sur un axe important comme l'axe Barani – Bobo-Dioulasso se justifie donc bien. La cohésion des acteurs nationaux, régionaux et provinciaux est primordiale.

« Est ce que ces réflexions sur les pistes ont tenu compte de l'ensemble des aires de pâtures dans les différentes régions ? Parce que nous ne pouvons pas partir si il n'y a pas d'aire de repos et de pâture à droite à gauche » (Représentants de la famille Tall, campement Peuhl originaire de Ouahigouya)

Il apparaît donc nécessaire d'intégrer les pistes de transhumance et de commerce dans un schéma provincial voir régional d'aménagements pastoraux. L'expérience de l'OPSF Padéma, montrant l'intérêt de se coordonner avec les communes voisines, permet de mettre en évidence qu'il ne s'agit pas d'une échelle judicieuse pour les pistes de transhumance et de commerce.

Une dynamique temporelle

Un projet en cours, le PDIS (Projet de Développement Intégré de la vallée de Samandéni), prévoit l'aménagement d'un barrage très important sur le fleuve Mouhoun, au Sud de Padéma, en amont du village de Samandéni, dans la commune de Bama (Cf. carte de l'Houet en annexe). Les conséquences de ce barrage seront la mise en eau régulée et permanente du fleuve Mouhoun remontant jusqu'au Nord vers Dédougou qui sera alors aménagé en canal. La traversée du canal par les troupeaux en saison sèche est donc remise en cause puisque l'accès au canal ne sera pas autorisé au bétail. De plus, des aménagements de site d'irrigation seront mis en place le long du canal, rajoutant ainsi une difficulté à la mobilité du bétail.

La question de la coordination d'un tel projet avec les autres activités en cours dans la zone se pose. Cet exemple montre bien la nécessité de s'accorder et de se concerter avec l'ensemble des acteurs de projet travaillant dans la zone pour ne pas mettre à l'eau tous les aménagements prévus. La rencontre effectuée entre le PAEOB et le PDIS a permis d'intégrer et de concerter les deux actions, espérant que chacun des projets prenne en compte le travail de l'autre.

Par ailleurs, la volonté des acteurs autour de ces pistes est de se concerter avec les communes voisines afin de réfléchir au prolongement de ces axes. Les activités menées dans une commune ne peuvent fonctionner sans se rapprocher des communes voisines. Ainsi, un partenariat existe entre les communes de Solenzo et Kouka et la commune de Padéma. Des rencontres ont été proposées par l'OPSF Padéma pour les communes de Satiri et de Bama. Le

souhait est également de s'accorder avec les structures partenaires (PAEOB, SNV, PNGT) afin de définir la suite à donner à ce processus.

Avec la fin du PDL Ouest/Banwa et du PAEOB, la question de la continuité et de la durabilité de cette dynamique se pose. Une des solutions les plus probantes serait de s'accorder avec les structures partenaires pour ensemble élaborer la suite. Des projets de telle ampleur nécessitent beaucoup de temps et de budget, ce dont un seul projet ne dispose pas systématiquement. Il s'agit donc pour l'heure de trouver des solutions permettant de poursuivre les actions en cours.

La réponse idéale reste la prise en main par les acteurs locaux de ces travaux. Le suivi des pistes constitue déjà un atout pour cela. Cependant, l'aspect spatial de la problématique implique un suivi à plusieurs niveaux. Par ailleurs, le coût des aménagements pour les pistes de transhumance et de commerce reste élevé. Les communes et provinces doivent trouver des solutions pour prendre en main leur propre développement.

« Maintenant que les communes sont là, elles doivent veiller au grain et s'impliquer non seulement pour réunir les financements et également pour faire perdurer les choses. » (Mr Oulé Jean Marcel, chargé de la coordination régionale du PDL Ouest, à Bobo Dioulasso)

Une de leur opportunité aujourd'hui réside dans l'élaboration de leur Plan Communaux de Développement (PCD) qui leur conférerait, avec l'appui du PNGT II, une possibilité de poursuivre et de financer l'activité lancée sur les pistes. Cependant cette opportunité est difficile à envisager sans l'appui régional pour une harmonisation des activités.

« Les communes qui ont intégré leur pistes dans les PCD peuvent être aidées par le PNGT pour mettre un financement à ces balisages de piste les concernant » (Mr Oulé Jean Marcel, chargé de la coordination régionale du PDL Ouest, à Bobo Dioulasso)

Perspectives de recherche et développement

La dynamique est née autour de ces pistes à bétail dans les provinces de la Kossi, des Banwa et du Houet. Elle constitue aujourd'hui un acquis à faire perdurer dans le temps et dans l'espace.

« Jusqu'à présent ce qui a été fait sur les pistes est un acquis, mais ce n'est pas fini. Elles doivent être aménagées et disposer d'aires de repos et de point d'eau. C'est une base à améliorer. » (Mr Naréma Jean de Dieu, assistant eau et forêt de la commune de Kouka)

L'aménagement des pistes, selon les normes techniques de l'État, est aujourd'hui la priorité. En effet, ces pistes, sans être aménagées de points d'eau et d'aires de repos ne peuvent être fonctionnelles et ne seront que mal utilisées. Par ailleurs, lors d'un prochain lancement des négociations pour l'ouverture de pistes à bétail dans les provinces voisines, les aires de repos et points d'eau doivent être négociées simultanément avec le tracé des pistes.

Par ailleurs, l'espace de négociations et de concertation créé autour de ces pistes à bétail pourrait être une occasion de réfléchir à la réhabilitation des zones pastorales. En effet, ce cadre de concertation a déjà permis de faire évoluer les esprits vers une cohésion des secteurs d'activité, ne cherchant plus simplement à servir leurs propres intérêts.

Enfin, l'opportunité d'élargir le processus de concertation aux provinces voisines des Banwa est forte, au regard de la dynamique enclenchée sur la problématique. Il apparaît donc

opportun de lancer les activités dans les provinces du Houet et de la Kossi comme le PAEOB envisageait de le faire.

Avec cet engouement sur les pistes à bétail et les aménagements qui s'y réfèrent, il est nécessaire aujourd'hui, de réfléchir à l'intérêt à long terme de tels aménagements du territoire en lien avec l'intensification de l'élevage dans ces régions subsahariennes. En effet, le développement de l'élevage paysan, conjugué à la sédentarisation d'éleveurs traditionnels Peuhl, est à l'origine d'une pression pastorale de plus en plus forte sur les pâturages interstitiels qui par ailleurs s'amenuisent d'année en année sous l'effet des mises en cultures. (Bottonni, 2003).

Est ce que ces pistes vont relancer la transhumance, face à la tendance actuelle de sédentarisation des éleveurs ? La facilitation de la mobilité ne va-t-elle pas engendrer un surplus de bétail sur des espaces restreints ou encore une surcharge sur ces pistes ?

« Sans les pistes de transhumance c'est difficile. Même cette matérialisation à la peinture soulage énormément pour la mobilité du bétail. Même pour les troupeaux de trait qui restent là, ils peuvent trouver de quoi pâturer sur ces pistes. » (Représentants de la famille Tall, campement Peuhl originaire de Ouahigouya)

Les intérêts économiques des pistes, bien compris par certaines communes, vont indiscutablement influencer sur le développement de communes au détriment des autres, dans quelles mesures le pays pourra équilibrer cela ?

Autant de questions qui restent en suspens, malgré une dynamique enclenchée qui ne souhaite que perdurer, et qui devraient être étudiées pour anticiper l'évolution du secteur de l'élevage dans les pays Sahélien. Les éleveurs sont obligés de poursuivre la pratique de la transhumance qui permet une exploitation raisonnée des ressources fourragères. Leur durabilité dépend du maintien de la transhumance en toute sécurité et des grands parcours situés hors des territoires (Kossoumna Liba'a, 2008). La mobilité du bétail, sans qu'elle se déroule comme les anciens grands mouvements de transhumance est essentielle pour équilibrer la nécessité de préserver les ressources avec le besoin de nourrir les populations.

CONCLUSION

Plusieurs projets sont intervenus dans l'Ouest du Burkina Faso sur la sécurisation foncière pastorale en menant des actions de réhabilitation des pistes à bétail. En prenant la suite du PDL Ouest, le PAEOB s'est engagé dans le processus de négociation afin de le prolonger au Nord et au Sud de la province des Banwa, sur l'axe Barani – Bobo-Dioulasso.

Un état des lieux de la situation des pistes, dans un premier temps, a permis d'exposer l'état actuel de la mobilité du bétail dans la zone. Force est de constater que le bétail, que ce soit pour le commerce ou pour les mouvements saisonniers de transhumance, est très nettement mobile dans la zone. Cependant, au vu des croûts démographiques et des espaces cultivés, cette mobilité reste encore difficile, notamment au Nord de Bobo-Dioulasso. L'Etat avait entrepris, au temps de la révolution, la mise en place de couloirs de transhumance de manière plutôt directive. Aujourd'hui, que ce soit par les activités locales ou par les édifices publics, ces axes sont fortement obstrués et ne sont plus utilisés comme tel. Des expériences de réouverture de pistes ont eut lieux dans la zone. Certaines ont échoué et d'autres, comme dans la province des Banwa et la commune de Padéma ont récemment été entreprises, avec l'appui de projet de développement, et ont donné des résultats avec plus ou moins de succès.

Dans un second temps, le déroulement du processus interne, villageois et communal, initié par le PDL Ouest dans la province des Banwa a été analysé. Le processus s'est déroulé sur un peu plus de deux ans, intégrant les acteurs de la province dans un cadre de concertation « multi acteur ». Chaque niveau, de la province aux villages en passant par les communes s'est impliqué à sa manière, avec ses conditions spécifiques.

Un consensus a été obtenu dans l'ensemble de la province et avec l'aide de la commune de Padéma pour la matérialisation à la peinture de six tronçons de pistes avec l'accord de principe des propriétaires terriens concernés par leur passage. Ce consensus reste fragile, mais il a permis l'éclosion d'une dynamique forte autour des pistes. Avec l'appui du PAEOB, et de la présente étude, cette dynamique s'est maintenue et s'est élargie à l'ensemble de la zone d'étude, sur l'axe Barani – Bobo-Dioulasso.

Les déterminants de la réussite et les difficultés du processus ont pu être appréciés, d'un point de vue socioculturel, spatial et temporel. D'une part, le fait d'avoir abordé la problématique selon la pluralité des usagers, non comme un enjeux sectoriel mais plutôt comme un enjeux global, a permis aux acteurs les plus septiques d'adhérer à la problématique. D'autre part, l'importance de l'échelle spatiale s'est fait ressentir lorsque la dynamique créée autour des pistes s'est développée en « effet boule de neige » sur le dynamisme de l'ensemble des acteurs de la province et même des provinces voisines. Enfin, dans le but de faire perdurer cet acquis que sont les pistes, l'échelle temporelle trouve ses solutions notamment dans la collaboration et la coordination de projet touchant de prêt où de loin à la thématique.

Dans une optique de durabilité et de préservation des acquis obtenus dans ce processus de négociation « multi niveau », une des priorité est de formaliser et d'aménager ces pistes, avec des aires de pacquages disposant de points d'eau. La réflexion et le processus doivent

être maintenues et élargie à des espaces plus grands et plus variés afin de repenser la mobilité du bétail dans la zone de façon adéquate et réaliste.

A l'heure où l'on souhaite améliorer les systèmes de productions pour faire face au boom démographique, et où l'environnement est devenu un enjeu de taille, le développement des réflexions sur la mobilité du bétail ne permettrait-il pas de dégager un bon compromis pour nourrir et préserver la planète ?

BIBLIOGRAPHIE

- ASSEMBLE NATIONALE, 2002. Loi N°034-2002/AN Portant Loi d'Orientation Relative au Pastoralisme au Burkina Faso. Burkina Faso, IV République, 3ième législature, 18p.
- BANZHAF M., DRABO B., GRELL H., 2000. Du conflit au consensus : les pasteurs et agro-pasteurs de Kishi Beiga (Burkina Faso) optent pour la cogestion de leurs ressources naturelles. IIED, Securing the commons N°3. 36p.
- BARRIERE O., 1996. Gestion des ressources naturelles renouvelables et conservation des écosystèmes au sahel : le foncier environnement. Thèse doct., université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, France, 133p.
- BEELER S., 2006. Conflits entre agriculteurs et éleveurs au nord-ouest du Mali. IIED, Dossier N°141. 35p.
- BA B.M., 1994. Interview par Vincent Leclercq, "Gestion des ressources naturelles: affrontement ou dialogue ?". In : CAURIS Dossier, n°1, décembre 1994, Spécial décentralisation, p10.
- BROCKHAUS M., PICKARDT T., RISCHKOWSKY B., 2003. Médiation dans un cadre de mutation : Victoires et Défaites dans la gestion des conflits liés aux ressources naturelles dans le sud ouest du Burkina Faso. IIED, Dossier N°125. 37p.
- BONNET B., 2000. Gestion commune des ressources naturelles : vers un renforcement des capacités locales. IIED, Dossier N°94. 24p.
- BONNET, B., s.d. Gestion commune des ressources naturelles : vers un renforcement des capacités locales. IRAM, Montpellier, 28p.
- BOURBOUZE A., LHOSTE P., MARTY A., TOUTAIN B., 2001. Problématiques des zones pastorales. In : Étude sur la lutte contre la désertification dans les projets de développement - CSFD/AFD, 2001, 12p.
- BOTONNI H.E., 2003. Interactions Élevage-Environnement. Dynamique des paysages et évolution des pratiques pastorales dans les fronts pionniers du Sud – Ouest du Burkina Faso. Thèse doct., université Paul Valéry – Montpellier III, Montpellier, France, 288p. + Annexes.
- CHEVALLIER G., 1994. Caractérisation agro-sylvo-pastorale et utilisation des pâturages par les éleveurs en saison des pluies. Le cas de Kourouma au Burkina Faso. Mémoire de stage. CNEARC, Montpellier, 89p.
- ENGEL A., KORF B., 2006. Les techniques de négociation et de médiation appliquées à la gestion des ressources naturelles. FAO, ONU, 236p.
- GAYTE X., MOUNET J.-P., PERRIN C., et ROCHEBLAVE M., 2003. La gestion concertée des sports de nature en espace protégé. *Montagnes Méditerranéennes*, 18, 9-13.
- GONIN A., 2007. La crise foncière dans le département de Padéma : entre conflits d'intérêts et jeux de pouvoir. Mémoire de master de géographie, 1^{ère} année. Université Paris 1, Panthéon Sorbonne, Paris, France. 133p.

- IRAM, 2005. Concertations multi-acteurs pour une gestion pastorale et agro-pastorale. Synthèse thématique, IRAM, RéDév, groupe de travail « filière d'élevage », 24p.
- JULIEN F., 2006. Nomadisme et transhumance, chronique d'une mort annoncée ou voie d'un développement porteur ? (Enjeux, défis et enseignements tirés de l'expérience des projets d'hydraulique pastorale au Tchad). *Afrique contemporaine*, 2006- 1 : N°217, p. 55 – 75.
- KIEMA A., SANOU S., TRAORE A., CISSE A., TOUTAIN B., 2006. Diagnostic sur la gestion des zones pastorales et des conflits fonciers dans la zone d'intervention du Projet d'Appui à l'Élevage dans l'Ouest du Burkina. Rapport final, Burkina Faso, MRA, Secrétariat général, PAEOB, 126p.
- KOSSOUMNA LIBA'A, 2008. De la mobilité à la sédentarisation : gestion des ressources naturelles et des territoires par les éleveurs M'bororo au nord du Cameroun. Thèse Doct., Université Paul Valéry - Montpellier III, Montpellier, France, 284p.
- LAVIGNE DELVILLE P., 1999. Comment articuler législation nationale et droits fonciers locaux : Experiences en Afrique de l'Ouest francophone. IIED, Dossier N°86. 31p.
- LAVIGNE DELVILLE P., TOULMIN C., COLIN J.P., CHAUVEAU J.P., 2001. Sécurisation des droits fonciers délégués en Afrique de l'Ouest. IIED, Dossier N°107. 32p.
- MAHRH, 2007. Politique Nationale de Sécurisation Foncière en Milieu Rural. DECRET N°2007-610/PRES/PM/MAHRH portant adoption de la PNSFMR. Burkina Faso, MAHRH, Secrétariat Général, CNSFMR, 49p.
- MATTHIEU P., LAVIGNE DELVILLE P., PARE L., ZONGO M., OUEDRAOGO H., BAUD J., BOLOGO E., KONE N., TRIOLLET K., 2003. Sécuriser les transactions foncières dans l'ouest du Burkina Faso. IIED, Dossier N°117. 36p.
- MEYER C., ed. sc., 2009, Dictionnaire des Sciences Animales. [On line]. Montpellier, France, Cirad. [03/09/2009]. <URL : <http://dico-sciences-animales.cirad.fr/> >
- MRA, 2004. Programmation régionale du PAPISE dans le grand Est. Burkina Faso, MRA, Secrétariat Général, Direction des Etudes et de la Planification, 25p.
- MRA, 2005. Politiques sectorielles – Programme d'Action et Plan d'Intervention du Secteur de l'élevage [On line]. <URL: <http://www.mra.gov.bf/SiteMra/plans/papise.html>>
- MRA, 2008, Stratégie d'aménagement, de sécurisation et de valorisation des espaces et aménagements pastoraux. Burkina Faso, 56p.
- MRA, 2009. Arrêté n°200920/MRA/SG/DGEAP portant normes relatives aux pistes à bétail. Burkina Faso, 4p
- NELEN J., TRAORE N., OUATTARA M., 2004. De la colonisation du vide à la concertation sur le plein : Réglementation de l'exploitation d'une zone pastorale à Samorogouan, Burkina Faso. IIED, Dossier N°129. 56p.
- OUADJONNE I., 2006. La sécurisation de la mobilité pastorale par le balisage des couloirs de transhumance : Bilan et perspectives (Cas du projet Almy Bahaïm au Tchad oriental). Mémoire de fin d'études. Master 2ième année, Agronomie et Agro Alimentaire (AAA), Spécialité Production Animale en Régions Chaudes, année universitaire 2006, 2007. Montpellier, France, CIRAD-EMVT / CNEARC Montpellier/Ecole Nat. Sup. Agro. de Montpellier. 58p.

OUEDRAOGO M., 2002. Le foncier dans les politiques de développement au Burkina Faso : Enjeux et stratégies. IIED, Dossier N°112. 28p.

PELLISIER & TALLET, 2003. Y a-t-il un avenir pour l'élevage transhumant en zone cotonnière ? Réflexion à partir de l'expérience d'un projet de développement dans l'ouest du Burkina Faso. Actes du colloque « Savanes Africaines : des espaces en mutations, des acteurs face à de nouveaux défis ». mai 2002, Garoua, Cameroun. Prasac, N'Djamena, Tchad - CIRAD, Montpellier, France. 7p.

TONDE M., 2005. Etude sur les circuits de commercialisation des Produits de l'élevage dans la zone d'intervention du PAEOB. MRA, Secrétariat général, PAEOB, Burkina Faso. 20p.

TOURE O., 2004. Impacts des lois pastorales sur la gestion équitable et durable des ressources naturelles en Guinée. IIED, Dossier N°126. 59p.

TRAORE A., 2006. Appui a la sécurisation foncière pastorale dans la zone d'intervention du PAEOB. Note conceptuelle, Burkina Faso, MRA, Secrétariat général, PAEOB, 52p.

Documents internes

DUTILLY-DIANE C., 2009, a. Rapports de mission exploratoire sur la réhabilitation et l'usage des pistes à bétail. Burkina Faso, MRA, AFD, PAEOB, CIRAD UR 18-Système d'élevage, 43p.

DUTILLY-DIANE C., 2009, b. Rapport de la deuxième mission sur la réhabilitation et l'usage des pistes à bétail. Burkina Faso, MRA, AFD, PAEOB, CIRAD UR 18-Système d'élevage, 19p.

DUTILLY-DIANE C., 2009, c. Rapport de la troisième mission sur la réhabilitation et l'usage des pistes à bétail. Burkina Faso, MRA, AFD, PAEOB, CIRAD UR 18-Système d'élevage, 25p.

DUTILLY-DIANE C., 2009, d. Compte rendu de la quatrième mission exploratoire sur la réhabilitation et l'usage des pistes à bétail. Burkina Faso, MRA, AFD, PAEOB, CIRAD UR 18-Système d'élevage, 15p.

OUATTARA M., 2006. Rapport de l'étude de préparation des concertations multi acteurs sur la gestion concertée des ressources naturelles et collecte d'information complémentaires dans les sites de Kayan-Faramana, Sinodo-Koloko-Samorogouan et Tansila. Burkina Faso, Organisation Néerlandaise de développement, CEFRAP, 36p.

PDL OUEST, 2008. Note sur la mise en place des structures locales de gestion et de régulation foncière, Notes de travail. Burkina Faso, MAHRH, Secrétariat Général, PDL Ouest, 25p.

PDL OUEST, 2009. Note thématiques sur l'Opération Pilote de Sécurisation Foncière à Padéma. Burkina Faso, MAHRH, Secrétariat Général, PDL Ouest, 58p.

PDL OUEST, 2009. Rapport d'achèvement des activités du PDL Ouest dans la province des Banwa. Burkina Faso, MAHRH, Secrétariat Général, PDL Ouest, 94p.

PICOFA, 2007. Rapport d'exécution du Programme d'investissement Communautaire en Fertilité Agricole « pistes rurales et couloirs de transhumance ». Burkina Faso, MRA, Secrétariat Général, DGEAP, PICOFA, 32p.

ANNEXES

Annexes 1 : Guide d'entretien de la tournée Commune

Informations à récolter

1) Information **mobilité** : (cf. feuille Excel « itinéraire de transhumance »)

→ Auprès des services techniques de l'élevage (chefs de zone)

- récolter l'information des certificats de transhumances
- récolter l'information des laissez-passer pour les convoyeurs

2) Information **conflit** (cf. feuille Excel « conflits »)

→ Auprès des préfets

→ Auprès des chefs de Terre, présidents des CVD

- nombre de conflits recensés (dans quelle tranche si nombreux)
- identifier l'évolution globale

3) Information **Processus jusqu'au consensus**

- Chronologie (Ce que veut dire consensus selon les personnes interrogées)
- Durée d'obtention du consensus
- Durée : 1^{er} ateliers → création commission ad-hoc → consensus avec propriétaire terrien → Matérialisation
- Organisation : qu'est ce qu'il y a eu depuis la matérialisation
- Devenir des commissions ad-hoc
- Commission de suivi / gestion / entretien (composition, historique, responsabilités, appuis externe, ..)
- Par rapport aux pistes à Bétail : utilisations ? Règles établies?
- Problèmes rencontrés lors de la matérialisation et après (Conflits, Détérioration)
- Par rapport aux normes techniques officielles et de terrain (largeurs, Distance au champs / route, Localisation sur cartes des problèmes de normes, Quelle matérialisation)
- Sur les négociations : Comment ont elles été menées, Qui à été mis autour de la table, Composition de la commission ad-hoc, Quelles négociations – consensus (Tracé/Normes/compensation), Comment les compensations ont été négociées, et quelles sont elles ? Comment sont elles exprimées selon les acteurs ?

→ Etat des lieux des pistes, **Mini cartes** pour chaque commune avec le tracé, les points conflictuels, les normes, les points d'eau, Les zones pastorales, les aires de repos ...

4) **Suggestions** pour le futur

Comment envisager la suite (Durabilité, Urgence, Actions supplémentaires)

Après le balisage peinture quel type de balisage envisagé (Béton/jatrofa/autre)

Introduire un Aspect économique par rapport au coût des balisages

Technique locale de balisage

Aménagements

Existe-t-il des zones d'accueils traditionnels + superficie

Existence de points d'eau

Présence sur les pistes ou pas du tout

Gestion et suivi

Règles à mettre en place pour application / respect du tracé ?

Quelles instances en charge de la gestion/ suivi/réglementation au niveau communal ?

5) Caractéristiques communes (cf. feuille Excel « Caractéristiques des communes »)

→ Documents + plan communal de la PNGT

→ Mairie

→ Documents DPRA/PDLO à informatiser

Méthode

Dans toutes les communes des trois provinces :

→ Rencontre Maire dans l'optique de l'atelier auquel les maires seront conviés. Il devra être envisagé de réfléchir et d'identifier 2 personnes Ressources (une pour participer au groupe de réflexion sur l'aménagement des Pistes à Bétail et l'autre sur le suivi des Pistes) pour les communes des Banwa et à Padéma.

1) Banwa :

Y introduire la rencontre avec les convoyeurs dans les villages

Balavé

→ Maire

→ Rencontre services techniques élevage : certificats de Transhumances et laissez-passer des convoyeurs

→ Rencontre personnes ressources :

- repérer les tronçons à moins de 50m de largeur sur la carte
- dater la chronologie du processus

Tansila et Sami

Point d'intérêt :

- Connaissance et perception du SNV, ses perspectives...
- Zone Pastorale de TricoTamougan = ne pas s'attarder, savoir si piste finalement matérialisée, sinon Pourquoi et ou ca en est.

Rencontre :

→ Maire (Processus, suggestions, courtoisie)

→ Préfet (Conflit, Processus, suggestions, courtoisie)

→ Membres du bureau des Assemblée départementale et membres des commissions ad hoc présent (Processus, carte commune, suggestion)

→ Service technique de l'élevage, Agriculture et Environnement (Processus, implication dans ce processus, conflits et mobilité (préparer les itinéraires de transhumance et des convoyeurs et apporter les Certificat et laissez-passer))

→ Représentant des OP (Processus, suggestion)

→ Chef de Terre, Conseillers et propriétaire Terrien concernés par les pistes (Conflit, consensus/compensation)

Kouka

→ Maire (Processus, suggestions, courtoisie)

→ Prefet (Conflit, Processus, suggestions, courtoisie)

→ Membres du bureau de l'Assemblée départementale et membres des commissions ad hoc présent (carte commune, Processus, suggestion)

→ Service technique de l'élevage + éleveurs Transhumant (Processus, implication dans le consensus, mobilité (préparer les itinéraires de transhumance et des convoyeurs et apporter les Certificat et laissez-passer))

→ Chef de Terre, Conseillers et propriétaire Terrien concernés par les pistes + Service technique Agriculture et environnement (Conflit, consensus/compensation)

Solenzo

Au travers de ses villages : Denkoro, Béna, Daboura, Dar Salam, ...

→ Membres du bureau des AD, CVD et groupement d'éleveurs et d'agriculteurs (Processus -surtout qui était là et avec qui + dates-, Carte)

→ Convoyeurs/collecteurs villages marchés de collectes/regroupements (identifier les itinéraires les plus difficiles de la Kossi à l'Houet)

Solenzo ville :

→ Maire (Courtoisie)

→ DPRA+ chef de zone (courtoisie, mobilité) ; ramener les fiches empruntées

→ Prefet (conflits, courtoisie)

→ Services techniques agriculture et environnement (implication au processus, mobilité, conflit)

2) Houet :

Padéma

→ Maire (implication dans Processus et dynamique du projet PDLO Padéma, courtoisie)

→ Préfet (Conflit, Processus, suggestions, courtoisie)

→ Groupe de réflexion sur les pistes (Processus et suggestion, Dynamique du processus, carte)

- Service technique (x3) (Mobilité (préparer les itinéraires de transhumance et des convoyeurs et apporter les Certificat et laissez-passer), implication dans le processus, conflits)
- Agent PDLO (Dynamique du projet PDLO PADéma, dynamique avec PDLO BANwa, dynamique avec communes voisines, activité actuelles, optiques et suggestions)

En plus des infos collectées ci-dessus mentionnées, il s'agira d'identifier la Dynamique du projet PDLO-Padéma

- Les espaces pastoraux
- Formalisation des accords fonciers (possession foncière et ressources communes)
- Mise en place des organes de gestion/régulation
- Axe test de 35 km avec les balises en béton
- Formation des pépiniéristes pour semi direct de Jatrofa, Acacia ou Caïcèdra
- Réflexion autour des débouchés de ces pistes (Dynamique avec Kouka, Solenzo et Satiri voir pour Bama ce qui est programmé)

Faramana, Fô, Koundougou, Bama, Dandé

- Rencontrer en même temps : Maire, préfet, Services technique (x3), OPs, personnes ressources (chefs coutumiers, transhumants)
 - cartes et itinéraires à la suite des pistes réhabilitées dans les Banwa
 - initiatives/dynamique Par rapport aux pistes
 - connaissance/perception PDLO, SNV, ...
 - brève introduction initiative PAEOB et invitation atelier (1 personne : maire ou représentant)
- Préfet en particulier : informations conflit
- ST élevage en particulier : informations mobilité (préparer les itinéraires de transhumance et des convoyeurs et apporter les Certificat et laissez-passer)

Itinéraires de transhumance

1. Itinéraires de Transhumance :

Communes :

1	Kouka - Padéma - Satiri - Sogossagasso - Soumousso - Sidéradougou
2	Padéma - Kouka - Koundougou - Kourouma
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	

2. Mouvements de transhumance

Commune:			
Mois	Itinéraire N°	Taille des troupeaux (nb bovin + nb PR)	Nb de troupeaux
Année 2009			
Février	1	100+27;	1
	2	0+150 ; 106+35;	2
Année 2008			

Mouvements commerciaux

Itinéraires des convoyeurs berger et camions		Mois	Itinéraire N°	Taille des troupeaux avec berger	Nb convois / camion
1	Padéma - Zongoma - Samandéni - Bama - Bobo (convoyeurs en camion)	2009			
		Février	1	35; 0+27; 5+25;	3
2	Padéma - Zongoma - Toukoro - Bobo (convoyeurs à pied)		2	105+15;	1
3					
4					
5					

Inventaire des conflits

Chef lieu :
Personne interrogée:
Date:

année	résolution	Villages concernés	Nombre de conflits
2009	Amiable	- - - - - -	- - - - - -
	rapport/PV des services techniques	- - - - - -	- - - - - -
2008	Amiable	- - - - - -	- - - - - -
	rapport/PV des services techniques	- - - - - -	- - - - - -
2007	Amiable	- - - - - -	- - - - - -
	rapport/PV des services techniques	- - - - - -	- - - - - -

Caractérisation des Communes

Commune:		Date :				
Personnes interrogées :						
		- systèmes de production existants (%):				
Caractéristique commune :		éleveurs:	agropasteurs:	agro-éleveurs:	agriculteurs:	
- Démographie, nombre d'habitants :						
- Superficie :		- Pression foncière :				
- Habitants au km carré :			forte	moyenne	faible	
- Ethnies :		- Nombre de Chef de Terre :				
Amenagements pastoraux :						

	Superficie	Type de points d'eau / ref point d'eau	Traditionnel / récent?	Date matérialisation / réalisation	Villages concernés	Piste la plus proche / distance à la piste	Autres éléments localisation / commentaires
Points d'abreuvement							
1-							
2-							
3-							
4-							
Zones pastorales							
Aires de repos							

Annexe 2 : Guide d'entretien « tournée village »

Tournée « Etat des lieux » Kossi (informations PAEOB)

1 journée, Nouna, mission avec René → HC + débriefing des Agents PAEOB (Mr Sanogo et Mr Sanou)

2 journées, commune de Dokui, avec agents PAEOB → Etat des lieux

Objectifs : Prendre connaissance du terrain en vue d'une préparation aux négociations de réhabilitation des pistes.

- Identifier le tracé des pistes
 - o Tracés, Fréquentation, CNT CIT et laissez-passer, piste répertoriées
 - o Précisions sur la carte du tracé et villages/hameaux traversés par les pistes
 - o Localisation des aménagements pastoraux : aire de repos, zone pastorale, points d'eau naturels et artificiels + autres aménagements (marché à bétail, parc à vaccination...)
 - o Repérage/localisation des points délicats, des zones potentiellement conflictuelles.
- Identifier les utilisateurs des pistes et leur mode d'utilisation
 - o Fréquentation, utilisateurs (transhumants Malien, du Nord, du Sud, locaux, commerçants), priorisations ?
- Identifier le niveau d'organisation existant autour de la mobilité du bétail
 - o Initiatives/expériences passées, actuelles ou envisagé autour des pistes à bétail
 - o Organisation/initiative autour du suivis/gestion des ressources naturelles en rapport avec le bétail
 - o Identifier les personnes ressources au niveau des villages traversés, personnes intéressantes/incontournables à intégrer aux négociations pour ces pistes
- Echanger sur la jonction avec les Banwa
 - o Perceptions/connaissance sur les activités menées dans les Banwa sur les pistes à bétail
 - o Réflexions sur les jonctions avec les pistes des Banwa

Acteurs à rencontrer

- DPRA
- Haut commissariat
- Mairie + Préfecture
- ST élevage + acteurs de l'élevage (OPs, transhumants, locaux, commerçants, comité de gestion des marché à bétail, notables Peul et représentant des éleveurs...) → niveau communale et villageois.
- ST élevage seul pour approfondir, confirmer et localiser précisément les lieux sur la carte
- Au niveau des villages concernés par les pistes : chefs coutumiers, Personnes ressources, CVD (discuter des zones difficiles notamment)

Tournée « villages » Banwa (rapport)

P4-P2 + Déviation = Balavé, Moussakongo // Denkoro, Solenzo, Yéressoro, Béna // Magouana, Siwi, Kouka, St Michel/Houna, Sama

Objectifs 1: Compréhension/perception des négociations pour la réhabilitation et l'usage des pistes, au niveau des terroirs villageois

IMPLICATION des acteurs

- identifier l'implication des acteurs au niveau villageois dans le processus de négociation et de réhabilitation des pistes
 - o Cerner le déroulement des concertations au niveau villageois
 - qui était là
 - quand est ce que ces négociations se sont déroulées
 - combien de temps
 - qu'est ce qui a été négocié (Normes, tracé, compensations ...)
 - y a t'il eut des compensations, comment, à qui, pourquoi, difficulté ...
 - comment les acteurs ont été impliqués
- évaluer la perception du résultat de ces négociations
- évaluer la perception des autres échelles de concertation (retour et restitution des AD et des ateliers provinciaux...) et des acteurs (maire, ST ...) impliqué
 - quels acteurs
 - comment ils étaient impliqués
 - ont ils bien joué leur rôle

Actions des acteurs

- identifier les actions menées depuis ce processus de réhabilitation des pistes.
 - o Identifier les activités pour le suivi depuis ces concertations
 - Etablissement de règles
 - Organisation/comité de suivi autour des pistes et aménagements
 - o Identifier des activités menées comme aménagements (jatropha, délimitation des champs...)
 - o évaluer l'état actuel des pistes : avec le début des semis
 - conflits, respect du tracé, des limites des pistes et de leur zone tampon...
- Identifier les actions envisager, les suggestions pour que ces pistes perdurent
 - o Suggestions

Précisions autres

- identifier les utilisateurs des pistes
 - o fréquentation (locaux, transhumants, commerçant, animaux de traction)/charge animale,
 - o à quelle période
 - o Difficulté, conflits
- Récolter des éclaircissements sur la piste réhabilitée sur le terroir
 - o Largeur, tracés, aire de repos, végétalisation, praticabilité...
- Au niveau de la mairie des communes traversées,
 - o comprendre comment les pistes sont aujourd'hui intégrées,
 - o comprendre le PCD,
 - o comment sont envisagés dans le future

Acteurs à rencontrer :

- mairie
- les personnes qui ont participé à la matérialisation dans le terroir villageois : (identification à l'aide des rapports sur les travaux de matérialisation par commune)
 - o CVD, AV et PR
 - o Chefs coutumiers, propriétaire terrien, agriculteur/cultivateur/maraîcher
 - o OPE, Groupement, éleveurs (locaux et transhumant) et commerçants/convoyeurs

Annexe 3 : Déroulement temporel des activités du stage

L'ensemble des tournées dans les provinces du Houet, des Banwa et de la Kossi ont été effectuées accompagnées par Mr Coulibaly Souleymane, ancien Agent de terrain du PDL/Ouest-Banwa, afin de permettre l'introduction et la traduction auprès des différents acteurs rencontrés. Entre ces différentes phases de mobilité en brousse, des rencontres et de la récolte d'informations complémentaires ont été effectuées à Bobo Dioulasso.

→ Tournée « communale et inter provinciale »

Une première tournée a été effectuée afin d'établir un état des lieux globale de la situation dans les provinces des Banwa et du Nord Houet. Les 6 communes de la province des Banwa (Balavé, Tansila, Sami, Kouka, Solenzo et Sanaba) et 6 communes du Nord Houet (au Nord de Bobo Dioulasso : Padéma, Faramana, Fo, Koundougou, Dande, Bama) ont été traversées. Les acteurs communaux ont été rencontrés au niveau des chefs lieu de chacune de ces communes.

→ Ateliers nationaux et inter provinciaux

A la suite de ce premier état des lieux global de la situation des pistes, des ateliers de concertation d'experts nationaux et d'acteurs provinciaux (de la Kossi, des Banwa et du Houet) sur la réhabilitation des pistes à bétail dans l'ouest du Burkina Faso ont été organisé par le PAEOB à Bobo Dioulasso. Lors de ces Ateliers, sur la base de la présentation de l'état des lieux globale, des échanges ont eut lieu quand à la démarche adopté par le PAEOB, les dispositions pratique sur les questions d'aménagements et de gestion des pistes à bétail et également sur un objectif de réhabilitation des pistes dans chacune des 3 provinces.

Ces travaux ont été effectués en commission regroupant les représentants des provinces concernées accompagné d'acteurs nationaux et de projet.

- groupe de réflexion sur les aménagements des pistes : Bornage, aménagements d'aire de repos, de points d'eau...
- un groupe de réflexion sur les suivis des pistes : mise en place et formalisation de comité de suivis fonctionnel, élaboration de règles formelle,
- et deux groupes de travail sur les modalités de prolongement, au nord dans la Kossi et au Sud dans le Houet. Ils étaient composés des représentants des provinces concernées

Le groupe de travail, auquel je faisais parti, sur les aménagements des pistes dans la province des Banwa a eut pour mission de réfléchir à une éventuelle priorisations des pistes afin de procéder à leur balisage et leur aménagement. Compte tenu des limites de budget et de la contrainte de temps à laquelle fais face le projet, des critères de choix ont été fixés (Fréquentation, Existence de marché à bétail, ouverture sur d'autres provinces) par le groupe de réflexion sur les aménagements afin de prioriser les pistes à baliser. La P2 en est ressortie comme étant la prioritaire.

→ Tournée de vérification

A la suite des ateliers provinciaux, des éléments de clarification ont été récoltés, dans la province des Banwa, afin de justifier et de compléter les éléments qui ont permis de prioriser les pistes dans la province. Des acteurs clé de la ville de Solenzo et des villages de Denkoro, Béna, Balavé et Yasso ont été rencontrés pour cela.

Cette tournée de récolte d'information complémentaire a été effectuée afin d'élaborer une argumentation pour chacun des tronçons de pistes. Cette argumentation, complétée par l'estimation du coût de chacune des options, limites financières du projet, a été soumise lors d'une réunion multi acteur pour la validation du choix de la piste à baliser en priorité.

→ Réunion « multi acteurs » pour la validation des axes à baliser dans la province des Banwa

Une fois l'ensemble des données rassemblées, une présentation des arguments pour chacun des axes matérialisés à la peinture dans la province des Banwa a été effectuée lors d'une réunion « multi acteurs » organisée à Solenzo par le PAEOB. Cette réunion avait pour but de choisir et de valider un axe ou un ensemble d'axes pouvant potentiellement être aménagés avant la fin du projet. Un mixte de plusieurs tronçons a finalement été choisi selon plusieurs critères :

- La P2 au sud de la province afin de faire la jonction avec la commune de Padéma et son axe balisé Djigouéma-Padéma.
- La piste entre Béna et Kouka étant très détériorée par la présence des bas fonds et marigot a conduit au choix de contournement pour rejoindre la P3 (dans la commune de Kouka) en faisant une jonction entre Béna et Mawana. Cette jonction serait éventuellement négociable avec les populations locales étant donné qu'il s'agit d'une piste d'accès au marché à bétail de Béna, déjà négociée par le PDRI HKM en son temps.
- Entre Béna et Denkoro, dans la commune de Solenzo, le choix de garder la P2 a été maintenu, malgré le retard de la ville de Solenzo dans ce processus.
- Au Nord, c'est la P4 passant par Balavé qui a été choisie pour faire la jonction avec la « grande voie » passant dans la commune de Dokui.

→ Tournée villageoise

La tournée villageoise s'est effectuée dans les villages concernés par le tronçon de piste choisi pour la matérialisation et les aménagements par le PAEOB et les acteurs communaux lors de la réunion « multi acteurs ». Il s'agissait donc de 11 villages présents sur la P4, la P2 et la P3 : Balavé, Moussakongo, Denkoro, Solenzo, Yéressoro, Béna, Mawana, Siwi, Kouka, Saint Michel et Sama.

Cette tournée s'est effectuée en 2 temps, une première tournée au niveau des villages autour de Solenzo (Mawana, Béna, Yéressoro, Solenzo, Denkoro, Moussakongo et Balavé) puis une deuxième tournée au niveau de la commune de Kouka dans les villages de Siwi, Kouka, Saint Michel et Sama.

Dans chaque village, une personne ressource a été contactée au préalable afin qu'elle puisse rassembler les personnes qui ont participé à la matérialisation dans le terroir villageois (membres des commissions ad hoc), les acteurs clés du village et des PR (éleveurs, producteurs, chef coutumiers et terrien). La saison n'étant pas propice pour réussir ces rassemblements, cette personne ressource a fixé un jour et une tranche horaire pour ces rencontres afin d'arranger les travailleurs qui partent au champ.

Entre ces 2 tournées villageoises, une tournée « état des lieux » a été effectuée dans la Kossi, plus précisément à Nouna, puis dans la commune de Dokui. Une seule commune a été effectuée par manque de temps, la tournée « Etat des lieux » dans la Kossi devant être alors effectuée par un agent du PAEOB.

Annexe 4 : Les projets dans la zone

OPSF Padéma

En décembre 2008, des ateliers ont eut lieu, initiés par l'OPSF Padéma, pour des réflexions autour des organes de gestion du foncier, dans le but de réfléchir à la suite à donner aux activités. Suite à une requête faite par le Maire de la commune de Padéma, l'OPSF Padéma (PDL Ouest) a été reconduit pour un an afin de poursuivre dans son volet sur le foncier. Les activités prévues pour cette année 2009 portent sur 3 axes majeurs abordés en parallèle dans la commune :

- La formalisation des accords fonciers ;
Les accords locaux ont été mis en études et des outils de donation foncière, comme des PV, doivent être élaborés.
Un recensement des exploitations/possessions foncières est en cours.
- La mise en place des organes locaux de gestion du foncier et de régulation foncière.
Une campagne de sensibilisation s'est déroulée aux mois de mars-avril 2009, afin d'informer la population sur les missions et attributions de cet organe et sur sa composition et les modalités de mise en œuvre. Chaque village est alors en charge de faire des propositions quand à la composition de cet organe puis de faire appel au projet pour sa mise en place.
Des comités de gestion ont été élaborés et doivent être validés par la commune. Le PDLO souhaite une réelle implication de la mairie sur ce thème.
- Les actions pour les aménagements pastoraux et l'accueil des transhumants.
Des formations sur l'utilisation du GPS sont en cours, afin d'obtenir des données géo référencées des aménagements pastoraux sur le terrain.
Des formations de pépiniériste sont en cours pour la plantation en semi direct de Jatrofa, Acacia, Caïcedra...
Un axe test de 35km a été retenu pour le balisage en béton : Djigouéma - Padéma

D'autres projets intègrent ou peuvent potentiellement intégrer les pistes dans leur programme d'activités. Ces projets peuvent servir de modèle ou de base pour une éventuelle collaboration sur la problématique de la mobilité du bétail.

PICOFA

Dans le cadre de la mise en œuvre de son programme, un protocole de collaboration a été signé entre le Programme d'Investissement Communautaire en Fertilité Agricole (PICOFA) et la Direction Générale des espaces et des Aménagements Pastoraux (DGEAP). Par ce protocole, la DGEAP en partenariat avec la Direction Régionale des Ressources Animales de l'Est apportent une assistance technique au PICOFA dans la mise en œuvre de son sous volet « couloirs de transhumance ».

Ce sous volet ambitionne dans une durée de quatre années de réaliser 1050 Km de couloirs de transhumance en y adjoignant les principaux investissements que sont les balises de matérialisation, les points d'eau, les parcs de vaccination et les aires de repos.

SNV

L'organisation néerlandaise de développement, la SNV a initié en 2006 une action visant à faciliter la transhumance transfrontalière entre le Mali et le Burkina Faso, en sécurisant notamment les pistes à bétail.

Le SNV a lancé des activités relatives aux pistes dans 7 communes situées à la frontière avec le Mali : Kayan, Koloko, Ouéléni, Samorogouan, Sindo, Coumana et Tansila dans les Banwa, seule commune en commun dans notre activité.

PNGT2

La deuxième phase du Programme National de Gestion des Terroirs (PNGT II) est un projet financé par un panel de bailleurs de fond (dont la Banque Mondiale et le PNUD), le gouvernement burkinabé et les bénéficiaires du dit programme. Il a été officiellement lancé le 19 février 2002 pour une durée de cinq ans. Sa couverture géographique concerne l'ensemble des 302 communes rurales du pays.

Le PNGT II s'est donné pour objectif « d'aider les communes rurales à planifier et à mettre en œuvre les activités de développement local de manière participative et durable. C'est sur la base des axes prioritaire de développement inscrit dans les Plans Communaux de Développement (PCD) élaboré par chaque commune que le programme fera appel à des prestataires communaux pour la réalisation des activités de développement.

En 2001, le PNGT avait tracé des pistes qui ont été matérialisée à la peinture. Aucun PV ne les a enregistrés et la peinture a aujourd'hui disparue.

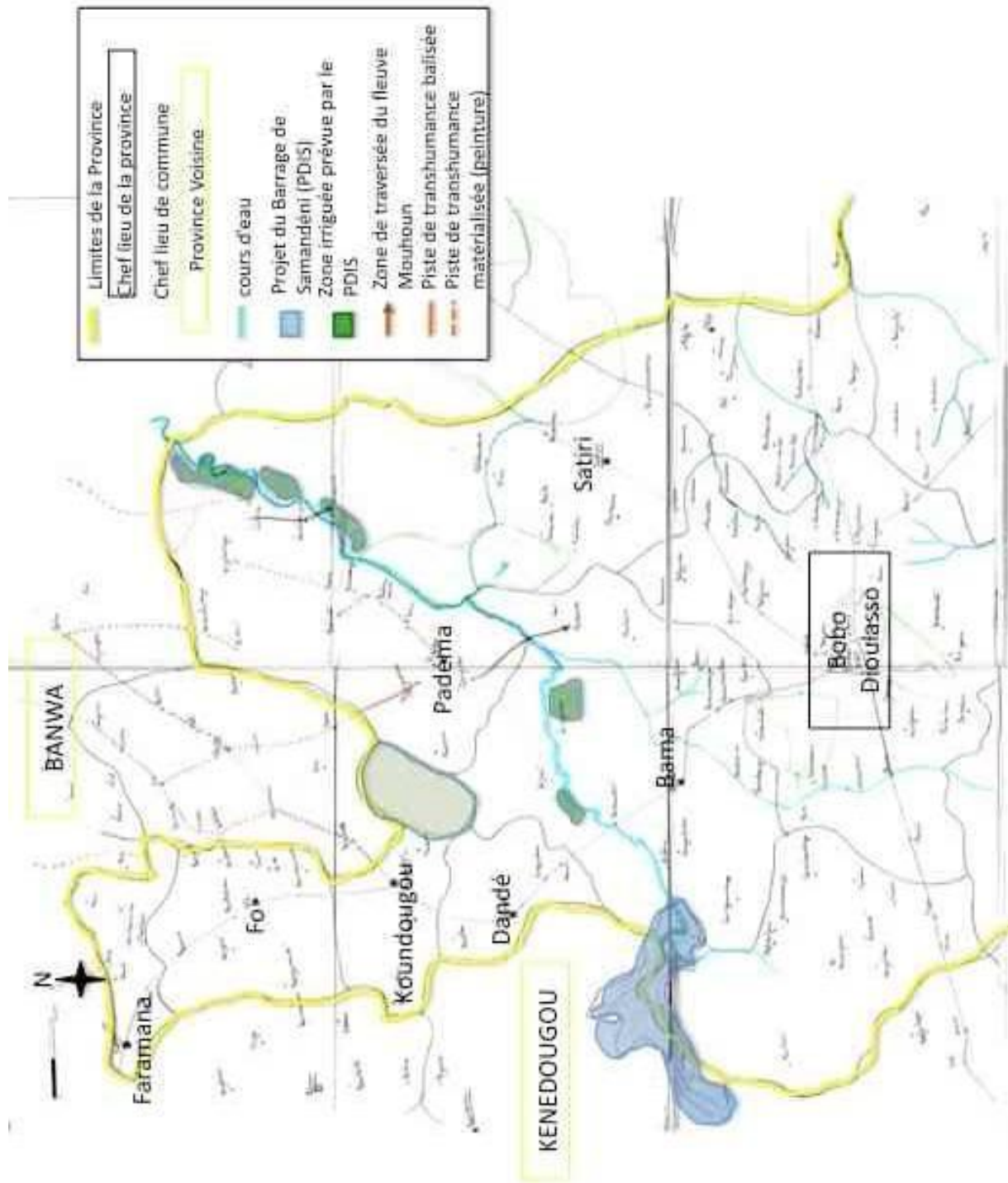
PDIS

Le Programme de Développement Intégré de la vallée de Samandéni est un projet du Ministère de l'Agriculture, de l'Hydraulique et des Ressources Halieutiques (MAHRH). Il s'agit d'un projet de grande envergure qui se met en place et dont les composantes sont les suivantes (entretien avec le coordinateur du projet).

- plan de gestion environnementale et sociale
- Construction d'un Barrage hydroélectrique sur le fleuve Mouhoun
- Aménagement de sites irrigués à des fins agricoles.

Le projet prévoit, avec la construction du barrage, l'irrigation d'environ 20 000 ha sur 200km tous le long du fleuve Mouhoun en remontant vers Dédougou.

Annexe 5 : Province du Houet et impact du PDIS



Annexe 6 : Tableau d'Etat des lieux sur les aménagements dans les différentes communes des Banwa

Commune	Pistes réhabilitées	km de piste prévu à réhabilité	Nombre de villages concernés	Nombre de panneaux de signalisation	Remarques sur la largeur des pistes	Aire de repos	autres aménagements/point d'eau
Balavé	P2 P3 P4	57	5	3	* 50m avec fossé * 25/25m entre Moussakongo et Balavé * 100m au niveau du parc à vaccination de Balavé	* Tangouna (200ha avec une marre) * Gama * marre sacrée (Balavé)	* Parc de vaccination (2 à 3ha) * Marché traditionnel de Yasso * création de piste d'accès à la marre sacrée
Tansila	P3 P5	142	16	7	* 25/25m le long des voies routières * 50m y compris la voie routière à Tansila * dans les collines, la piste peut excéder 50m	* Zone pastorale de Tricko-Tamougan * Moara/Kiéélé (400ha) * Tomakoura (900ha avec un point)	* création de nombreuses pistes d'accès (cf. annexes + cartes) * Marigot de Douma * point d'eau à Félewé
Sami	P5 P6	74	6	7	* 50m de largeur, traverse la brousse par les collines	* nombreuses collines * Déré	* un seul Marigot très convoité à la frontière avec le Mali
Kouka	P2 P3 jonction P2-P3	116	11	7	* 25/25 le long des voies routières	* Sama * Siwi * Liaba * Solenkoro * Kouroumani * Zone de pâture de Kouka * collines de Saint Michel * colline de Niankourouma avec un point d'eau	* marigots entre Saint Michel et Kouka

Solenzo	P1 P2 P2' jonction P1-P2 P3 P4	283	18	9	<ul style="list-style-type: none"> * 50m d'un côté de la voie routière entre Dio et Daboura * 25/25m entre Daboura et Bonza * 50m Le long de la voie routière entre Denkoro et Solenzo * 50m dans la brousse entre Lékoro et Sanvon * 50m le long de la route entre Yéressoro et Sighinoguin avec une zone tampon de 6m entre la route et la piste 	<ul style="list-style-type: none"> * Daboura est une zone de pâture * Zone de Pâture de Lékoro 	<ul style="list-style-type: none"> * Marché à bétail de Béna aménagé (PDRI HKM 1996) et ses 6 pistes internes + un seul forage
Sanaba	P1 P2	71	7	5	<ul style="list-style-type: none"> * 50m sur P1 le long de la voie routière * 100m entre Nématoulaye et Dio quand elle passe par la brousse * 50m sur P2 dans la brousse 	<ul style="list-style-type: none"> * Aire d'accueil de Kounla matérialisée + un marigot 	<ul style="list-style-type: none"> * 2 marigots autour de Sanaba * le fleuve Mouhoun à 15km

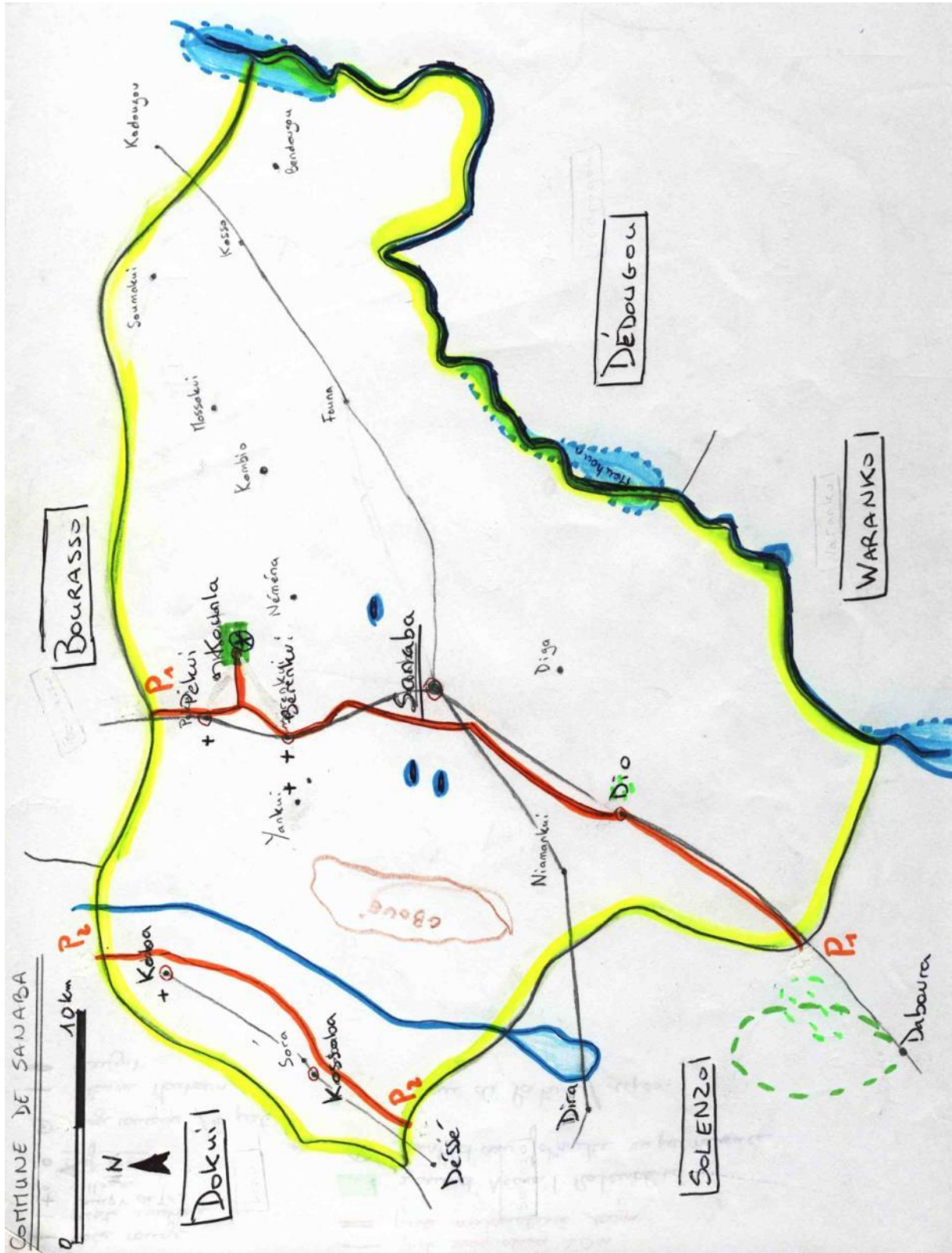
Annexe 7 : Tableau récapitulatif des caractéristiques démographiques, culturelles, techniques et sociales des villages présent sur l'axe prioritaire à aménager.

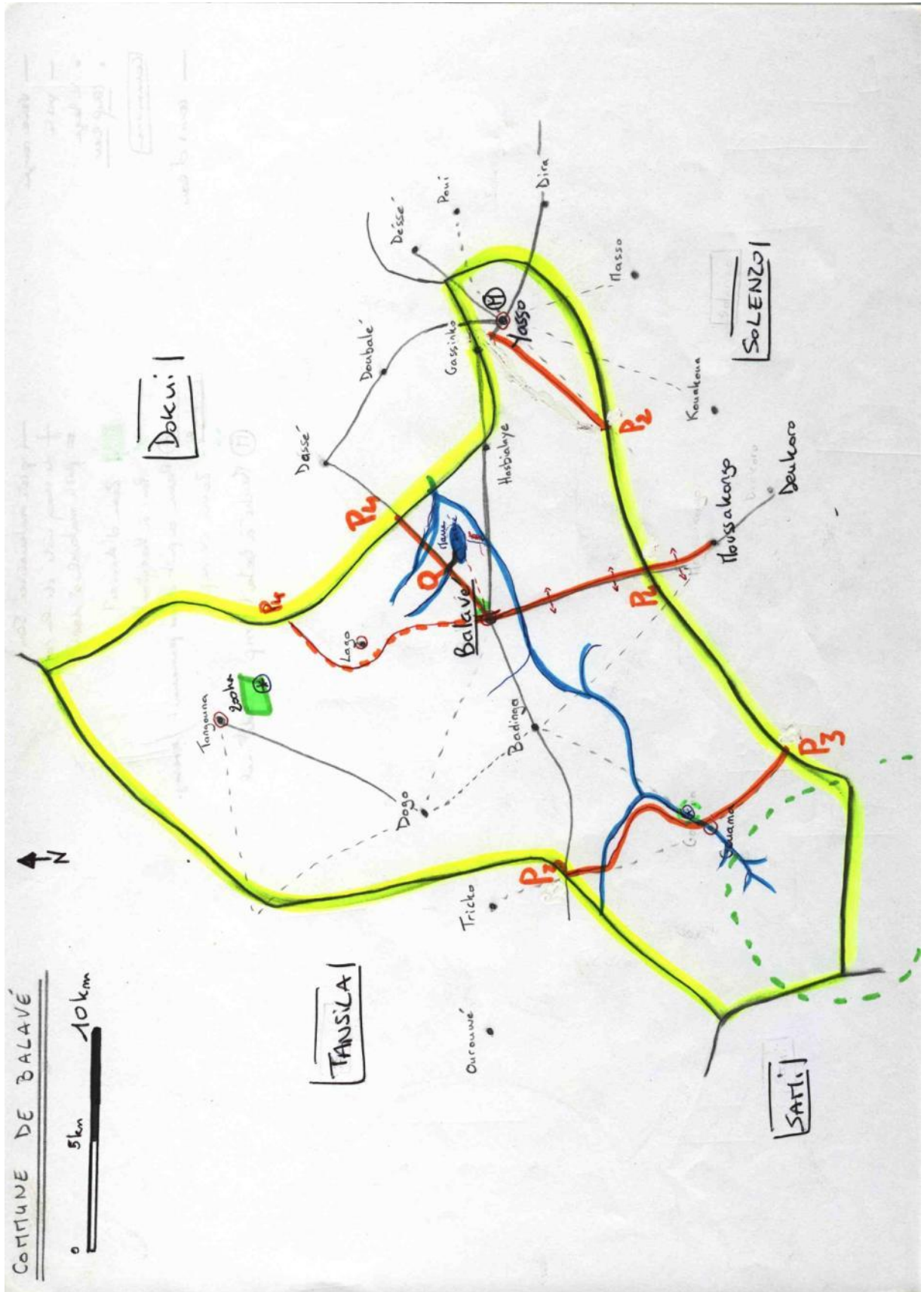
		Balavé	Mousakongo	Denkoro	Solenzo	Yéréssoro	Béna	Mawana	Siwi	Kouka	Saint Michel	Sama
Situation géographique et environnementale	Distance au chef lieu	Chef lieu	12 km	8 km	Chef lieu	10 km	17 km	22 km	10km	Chef lieu	10 km	16 km
	Ressources en eau	- 2 cours d'eau, - 1 marre aux Caïmans sacrés - 3 marigots	2 marres	1 marigot		1 marigot 3 marres	3 marres intarissables	3 marigots dont 1 intarissable	3 marres 2 cours d'eau	2 marigots intarissables mais très boueux 4 marres	1 marigot	3 cours d'eau tarissable
	Forêt	3,25 ha reboisé	Pas de forêt, 3 bois sacrés	Pas de forêt, 3 bois sacrés, 2 plantations		Pas de forêt 2 plantations 1 bois Sacrés	Pas de forêt Plusieurs bois sacrés et plantations	Pas de forêt quelques bois sacrés et plantations	2 bois sacrée o le pâturage es autorisé	Pas de forêts Plantations privées et collectives	Pas de foret	1 forêt classée et 2 bosquets sacrés
Milieu humain	création	ancienne	Avant 1981	≈1940		≈1970	≈1980 ?	Très ancienne		Très ancienne	1962	ancienne
	Signification et historique	« laisser les faïres » : fondé à l'origine par un Peuhl qui voulait laisser les migrants s'installer	« brousse de Moussa » : il a permis l'installation en tuant une bête sauvage de la brousse.	« je vais me cacher ici » : 1 chasseur Bobo-fing de Béné est venu se cacher dans un Baobab de la zone		« retrouver la paix » : Fondé par des frères Peuhls qui ont quitté Béna pour éviter les problèmes de dégâts des champs	« nous nous sommes entendus » Entente entr un chasseur dafing et un éleveur Peuhl pour s'installer	« le village de mon père »	« si je meurt c'est fini » : n reviendra pa de cette terre o il s'est install par crainte d l'insécurité d la brousse	« arbre » : Création Bobofing et Bwaba mais ces derniers ont été chassé.	Créé par un bobofing venant de sama	« touffe d'arbre épineux »
	Démographie	5 601 hab - 49, 5% de femmes - 58% de la populations < à 20 ans	3 310 hab 52% femmes	2 590 hab 49% femmes		2 812 hab 52% femmes	11 963 53% femmes	7 019 hab	4 383 hab 51% femmes	10 187 hab 50% femmes	667 hab	3 853 hab
	Autochtones	Bobo-Fing	Bobo-Fing 80%	Bobo-Fing 45%		Peuhl 30%	Dafing 15 % Peuhl 5%	Bwaba Bobo Dioula	Bobo-Fing 30%	Bobo-Fing 20%	Bobo Fing	Bobo Fing
	Migrants	Mossi, Samo et Peuhls	- Mossi 8% - Dogon 6% - Peuhls 4% - Dafing 2%	- Mossi 30% - Kado 15% - Peuhl 10%		Mossi 50% Samo 20% Bwaba 10%	Mossi 40% Bobo 20% Samo 10% Kado 10%	Mossi Peuhl	Mossi 40% Samo 10% Peuhl, Dogon et Sénoufo = 5%	Mossi 60% Samo, Dafing, Peuhl, Sénoufo ... 20%	Mossi Samo Peuhl (nomade)	Mossi Dafing Samo Peuhl

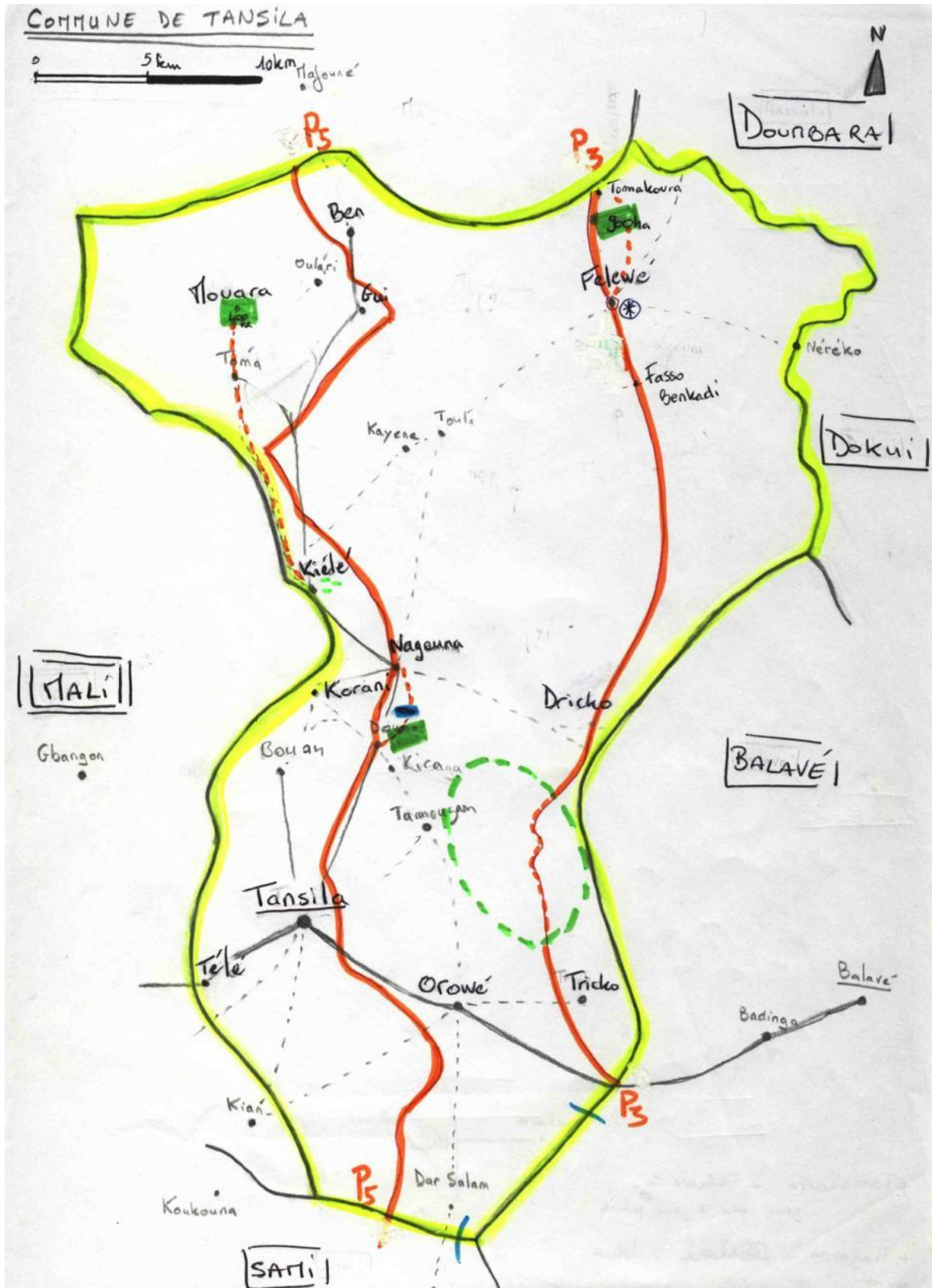
	Nombre de quartier hameaux culture	- 4 secteurs - 6 hameaux de culture (dont 2 camps Peul)	- 3 quartiers - 3 hameaux de culture Mossi	6 quartiers : - 3 quartier Bobo-fing et - 3 quartier migrants		4 quartiers 3 hameaux de cultures	- 13 quartiers (Bobo, 8 Mossi, 1 Peuhl et Dafing) - 3 hameaux	4 quartiers (1 / ethnies) 7 hameaux (Mossi, Dafings et Samo)	3 quartiers 1 hameaux	5 secteurs autochtones 3 quartiers migrant	3 quartiers Peuhl nomades	5 quartiers (1 / ethnies)
	Attribution des terres	Chef de terre et lignages	Par l'exploitant qui va le signaler au chef de terre	Par le chef de terre en lui donnant du mil		Chef de terre	Chef de terre		Chef de terre avec le soutien du chef de village, pas de rites mais les terres peuvent être reprises à tous moments	Gérée par les différents chefs de lignage	Chef de terre octroie les terres a la demande des intéressés	
	Relations inter et intra villages		pas de barrière entre ethnies	Mariages et parentés		Mariages et parentés	Mariages et parentés	Problème de terroir avec le village de Béna, gère administrativement par bornage	Interdiction d'indiquer les limites de terroir entre Kouka, Molé et Siwi	Moyennes	Bonne entente, relation de mariage	Mariage pas interdit entre autochtones et allochtones
Agriculture	Taux d'équipement	faible	50% de cultures attelées	40% cultures attelées		+ de 50% de cultures attelées	90% de la culture est attelée + 2 tracteurs		2 tracteurs Quelques cultures attelées	50% culture attelée ≈ 20 tracteurs	Faible : culture attelées et manuelle	Faible
	Cultures	Culture Vivrière > culture de rentes	Sorgho > Maïs > mil > coton ...	Sorgho > mil > maïs > sésame ... Pas de coton ?		Sorgho > mil > coton ...	Sorgho > maïs > mil > coton ...	Maïs > sorgho > mil > coton ...	Coton > maïs > sorgho > mil > arachide ...	Maïs > coton > sorgho > mil ...	Coton > maïs >> sorgho > mil > arachide	Coton > maïs > sorgho > mil
	Utilisation des intrants		+++	+++		++	+++		+++	+++	+++	+++
	Groupements	10 GPC 2 GPA	5GPC 1 magasin d'intrant 1 CFJA	4 GPC		10 GPC 2 associations des maraichers	28 GPC	28 GPC 1 gpt maraichers 1 gpt des prod de sésame 1 CFJA	1 GPC	30 GPC	3 GPC	GPC des gpt des maraichers Tte la population pratique agri
	Difficultés		Pluviométrie équipements	Pluie, fertilité des sols, parasites, conflits agri-éleveurs		Pluies, fertilité, encadrement technique	Inondations Attaques parasitaires Dégâts des animaux	Pluviométrie Coûts de production	Commercialisation Technique Pluviométrie	Pluviométrie Commercialisation	Pas de culture de contre saison Pluie Banque de céréale absente Revenus du coton	

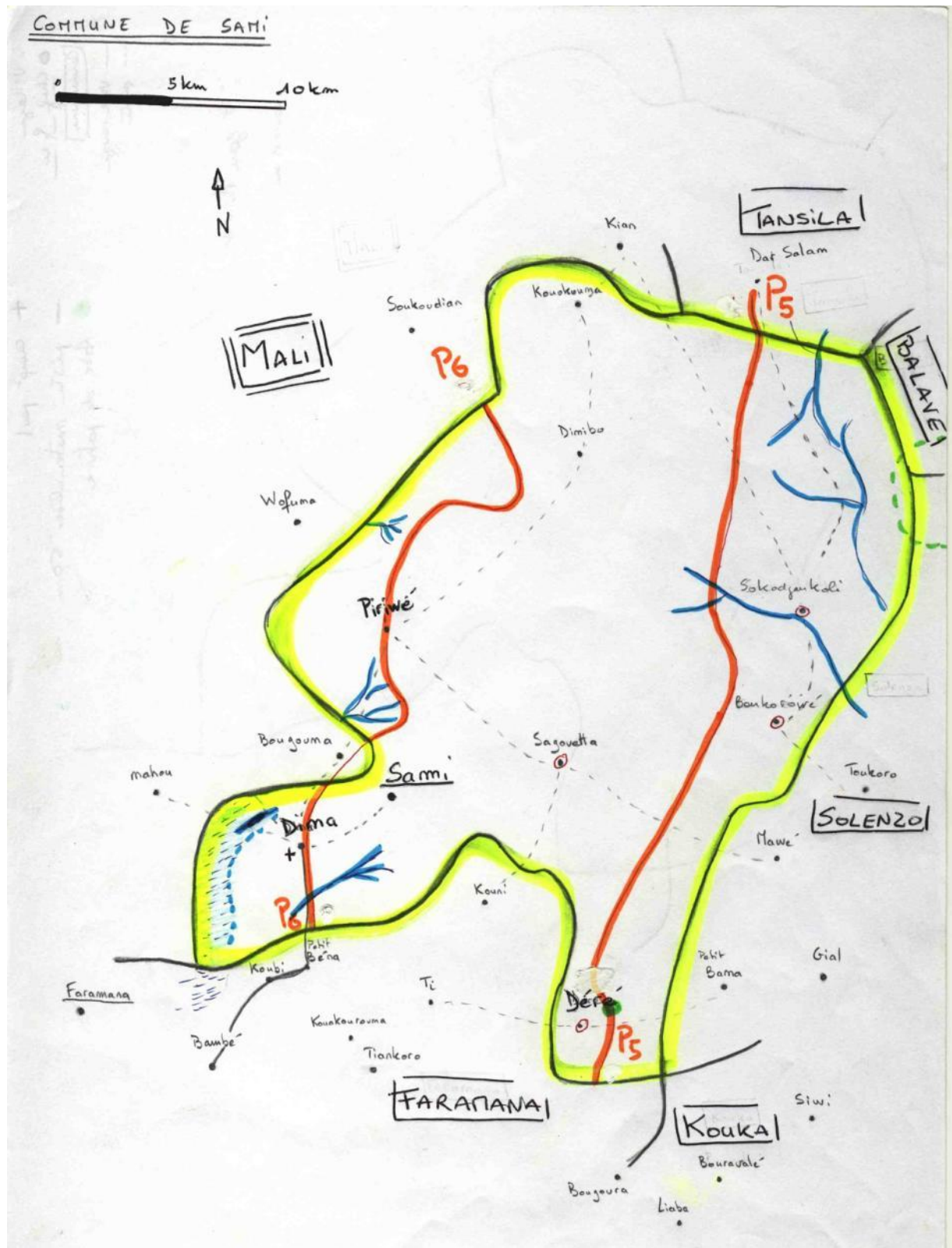
Élevage	Espèces	Bovins > Ovins > Caprins ...	Volailles > bovins > porcins > caprins ...	Volailles > bovins > ovins > caprins ...		Bovins > ovins > caprins ...	Bovins > caprins > Ovins > Porcins ...	Transhumance importante (départ en saison sèche, retours en saison hivernale)	Bovins > ovins > caprins ... Pasteurs sédentaires et peuhl qu pratiquent la transhumance en saison sèche	Diversifié : agropasteur, éleveur nomade et sédentaires	Bovins > ovins > caprins ...	Éleveur, agropasteurs et nomades	
	Groupements	4 GVE					1 association pour la promotion de l'élevage 1 comité de gestion du marché à bétail						Groupement des éleveurs
	infrastructures	- 1 parc à vaccination, - 2 forages fonctionnels et 8 NF, - 4 PGD fonctionnel et 2 NF.	- 4 PGD - 1 forage NF - une 100aine de puits traditionnels dont 6 sont intarissable	1 parc à vaccination en bois 1 forage 2 PGD Une centaine de puits traditionnels		1 parc métallique 1 PGD 3 forages Une centaine de puits traditionnels	1 marché à bétail : quai d'embarquement, magasin, parc, forage	3 PGD 2 forages fonctionnels et 4 NF	5 PGD	Puits traditionnels PGD 4 forages fonctionnels et 5 NF	Manque d'eau Manque de pâtures	2 forages 2 PGD Puits traditionnels	
	Difficultés	- Disponibilité en eau - Obstruction des pistes de transhumance	- accès à l'eau - accès aux pâturages	- maladie aviaire - pâturage et eau - accès aux soins vétérinaires		- pâturage - obstruction des pistes à bétail	- pâturage - obstruction des pistes	Absence d'infrastructure d'élevage		Espaces pastoraux Pistes à bétail pour la mobilité		Obstruction des pistes à bétail Manque d'infrastructures pastorales	

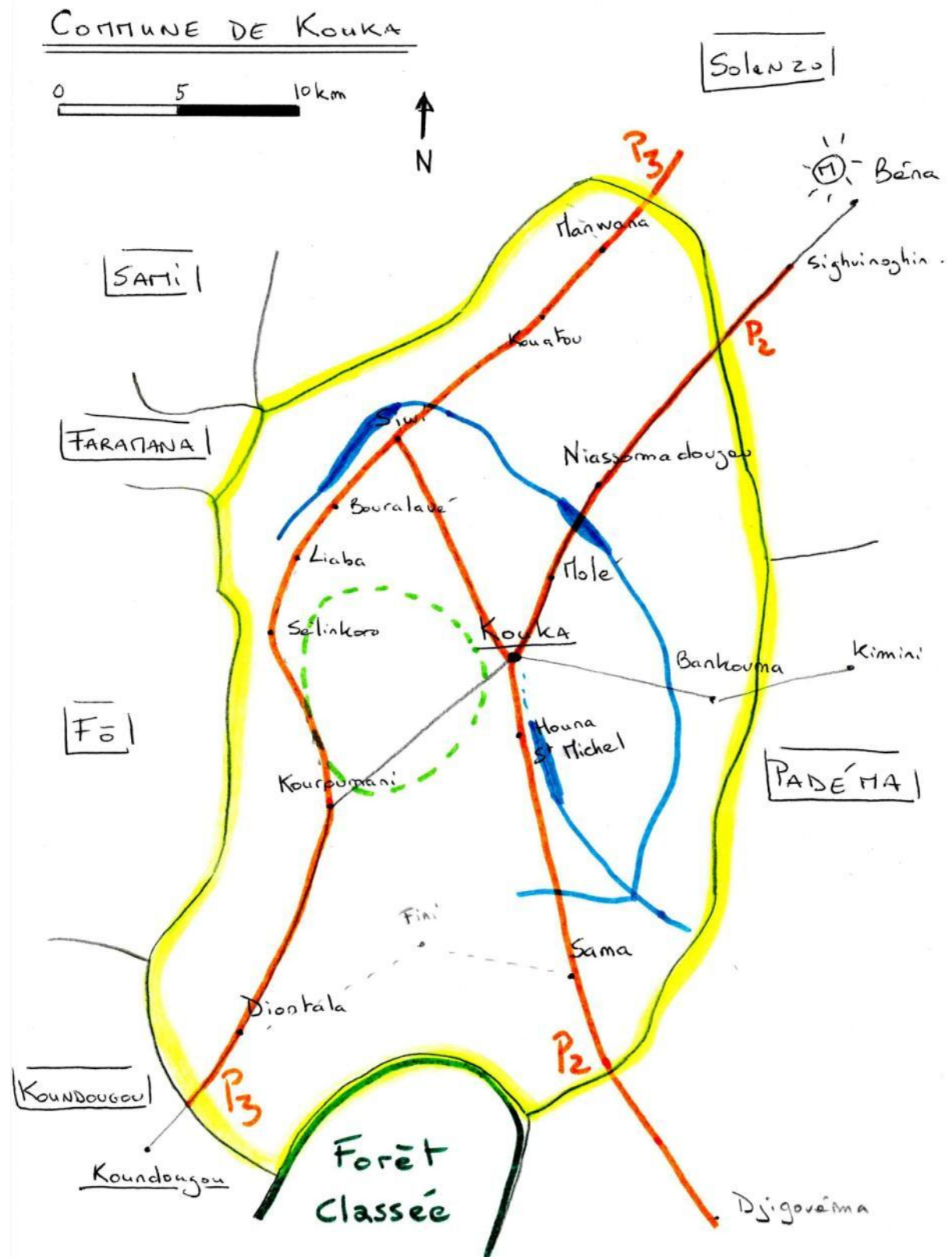
Annexe 8 : Communes des Banwa et la commune de Padéma

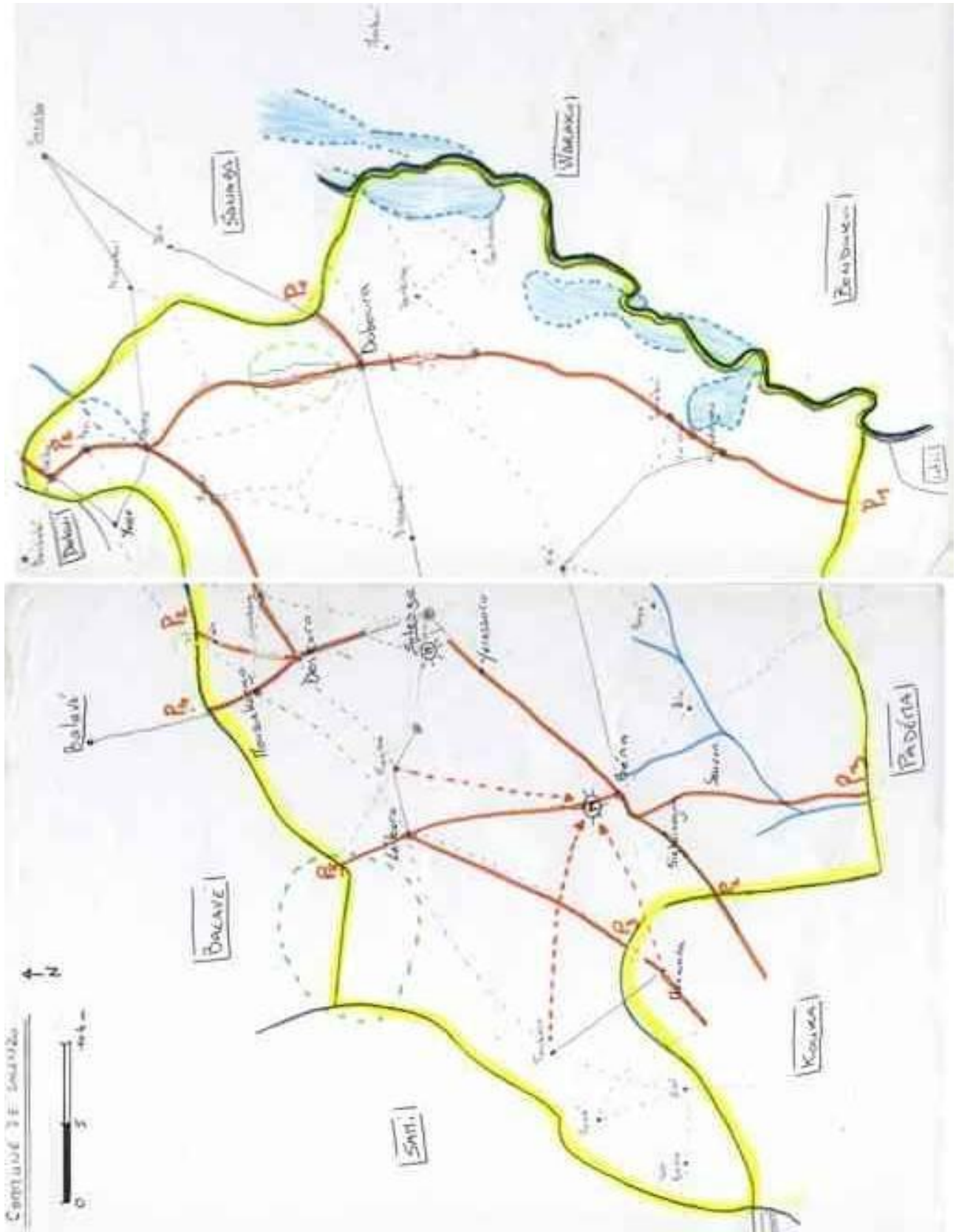














Brunet Coline
brunet.coline@gmail.com

RESUME

Dans un environnement soudanien, où la plupart des populations pratiquent, à différents degrés, des activités mixtes d'agriculture et d'élevages, les projets de développements ruraux sont amenés à intégrer les problématiques foncières liées à la gestion des ressources naturelles. Dans l'ouest du Burkina, des projets ont abordés la question en termes de nécessaire mobilité du bétail. L'objectif ici, a été de comprendre par quels moyens, humains, spatiaux ou encore temporels, une telle initiative pouvait fonctionner et surtout perdurer. Des rencontres de terrain, à toutes les échelles concernées par les pistes à bétail, ont été effectués pour cette étude. Elles ont permis de mettre en avant des éléments clefs pour un processus de négociation comme celui étudié ici.

Au regard de l'activité d'élevage et de son potentiel économique dans les trois provinces de l'axe Barani – Bobo-Dioulasso, élargir l'activité de la province des Banwa à l'ensemble de la zone, comme le prévoit le PAEOB, se justifie. Avec le processus de négociation initié par le PDL Ouest, une dynamique importante est née autour de la problématique. Ainsi, des pistes à bétail ont put être matérialisées à la peinture. Cette performance est essentiellement due au dynamisme d'échange entre les acteurs les plus locaux aux acteurs provinciaux. Le niveau villageois a su intégrer la nécessité de considérer la problématique autrement qu'en terme sectoriel.

L'obtention d'un consensus, même imparfait, montre bien l'opportunité qu'offre ce cadre d'échange et de concertation aux populations mais également à l'ensemble des projets intervenants dans la zone. Les opportunités sont là, reste à les utiliser pour finaliser le processus et pour l'élargir à d'autres niveaux.

MOTS CLEFS

Processus de concertation, consensus, mobilité du bétail, élevage, agriculture, développement, Burkina Faso

ABSTRACT

In an soudanian environment, where most population activities, at different level, are based on mixed farming and livestock farming, rural development projects are brought up to integrate the issue of land access, which is linked to natural resources management. In western Burkina Faso, some projects had to deal with this question through the necessary mobility of livestock. The rehabilitation of the livestock trails (or corridors), which are currently obstructed due to crop encroachment and demographic increase, is today on the agenda of several projects and public interventions. Here, the aim is to understand how these initiatives can operate and above all be maintained through the years.

In regards to livestock's activities and its economic potential in the three provinces of the Barani – Bobo-Dioulasso axis, the expansion of livestock corridors from the Banwa to the other two provinces (Kossi and Houet), as suggested by the PAEOB, is justified. With the negotiation's process initiated by the PDL-Ouest, an important dynamic has emerged around this problematic. A large network of livestock's trails has been demarcated with painting. This success is due to dynamic exchanges between all the actors, from the local level to the provincial one. The village level – where most of the land planning activities and NRM are undertaken, has learnt to integrate the necessity to treat this problematic, not in the position of a sectorial view, but in an integrated way.

The consensus, even if imperfect, has well pointed up the opportunities of this kind of exchange and concertation's framework, to the populations and also to all projects that work on this area. Opportunities are real, the remaining challenge is to end the process and scale it up and scale it out in the region.

KEYWORDS

Concertation's Framework, consensus, livestock's movement, Burkina Faso, livestock farming