



**Université Senghor**

Université internationale de langue française  
au service du développement africain

Opérateur direct de la Francophonie

**Mémoire de fin d'études**

**Analyse des mesures de compensation proposées aux populations du  
village de Tabtenga affectées par le projet du nouvel aéroport  
international de Ouagadougou/Donsin - Burkina Faso**

---

**Présenté et soutenu par**

**Sountongonoma Guy Frédéric ZOUNGRANA**

**pour l'obtention du Master en Développement de l'Université Senghor**

**Département Environnement**

**Spécialité Gestion de l'Environnement**

**Avril 2013**

**Directeur**

**Dr. YAMEOGO Georges**

Directeur Général

Bureau National des Evaluations

Environnementales (BUNEE)

BURKINA FASO

**Devant le jury composé de :**

**Dr Martin YELKOUNI**

**Président**

Directeur du Département Environnement,  
Université Senghor d'Alexandrie

**Pr. Samuel YONKEU**

**Membre**

Directeur de l'ISIG International (Institut  
Supérieur de Technologie et de Gestion)

**Dr. Naoual BENTAHAR**

**Membre**

Chargée de cours à l'Académie Arabe des  
sciences & technologies à Alexandrie

## DEDICACE

*A mon épouse et à ma fille, pour leur amour et leur compréhension inestimables.*

*A mes parents pour tous les sacrifices consentis à mes études.*

*A ma sœur et à mes frères pour tout leur amour fraternel.*

## **REMERCIEMENTS**

La concrétisation de ce travail a été possible grâce à l'apport inestimable de plusieurs personnes. Nous tenons à remercier particulièrement :

- Son Excellence Monsieur Luc Adolphe TIAO, Premier Ministre du Burkina Faso qui n'a ménagé aucun effort pour nous permettre de bénéficier de cette formation ;
- Monsieur Georges YAMEOGO, Directeur Général du Bureau National des Evaluations Environnementales qui nous a guidés tout au long de notre stage au sein de sa structure et pendant la rédaction de ce mémoire ;
- Monsieur Denis TOE, Personne responsable des activités socio-environnementales à la Maîtrise d'ouvrage de l'aéroport de Donsin, pour ses conseils et son soutien ;
- Monsieur Martin YELKOUNI, pour la formidable motivation qu'il a su éveiller en nous ;
- Tout le corps professoral de l'Université Senghor d'Alexandrie pour l'ensemble des connaissances que nous avons acquises.

A tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce mémoire, nous exprimons notre profonde gratitude et notre sincère reconnaissance.

## **AVANT-PROPOS**

L'Université Senghor est une université internationale de langue française localisée à Alexandrie en Egypte et reconnue d'utilité publique internationale. Elle a pour objectif de former et de perfectionner des cadres et des formateurs de haut niveau, en orientant leurs aptitudes vers l'action et l'exercice des responsabilités en Afrique dans les domaines prioritaires du développement.

La formation dispensée à l'Université Senghor est un master en Développement comportant actuellement sept spécialités : Santé internationale, Politiques nutritionnelles, Gestion de l'environnement, Gestion des aires protégées, Gestion du patrimoine culturel, Gestion des industries culturelles, Communication, Management de projets ainsi que Gouvernance et management public.

La formation délivrée dans le Département Environnement veille à ce que les étudiants disposent d'outils leur permettant de gérer des projets ayant une dimension environnementale forte mais aussi de maîtriser les différents aspects de la gestion de l'environnement ainsi que son caractère holistique et multidisciplinaire.

C'est dans le cadre de cette formation, que nous avons fait ce travail de recherche pour l'obtention d'un master en développement, spécialité Gestion de l'Environnement.

## ACRONYMES ET ABREVIATIONS

ADP	: Assemblée des Députés du Peuple
AN	: Assemblée Nationale
ASK	: Association Song Koadba
BAD	: Banque Africaine de Développement
BBOP	: Business and Biodiversity Offsets Program
BF	: Burkina Faso
BOAD	: Banque Ouest Africaine de Développement
BUNEE	: Bureau National des Evaluations Environnementales
CEG	: Collège d'Enseignement Général
CNSF	: Centre National de Semences Forestières
CVD	: Comité Villageois de Développement
EIES	: Etude d'Impact Environnemental et Social
ha	: Hectare
IFC	: International Finance Corporation
INERA	: Institut National de l'Environnement et des Recherches Agricoles
m	: Mètre
m <sup>3</sup>	: Mètre cube
MCA	: Millenium Challenge Account
MCC	: Millenium Challenge Corporation
MEDD	: Ministère de l'Environnement et du Développement Durable
MOAD	: Maîtrise d'Ouvrage de l'Aéroport de Donsin
NIE	: Notice d'Impact Environnemental
ONATEL	: Office National des Télécommunications
ONEA	: Office National de l'Eau et de l'Assainissement
PAP	: Population Affectée par le Projet
PAPES	: Plans de Protection Environnementale et Sociale
PAR	: Plan d'Actions de Réinstallation
PGES	: Plan de Gestion Environnementale et Sociale
PNSFMR	: Politique Nationale de Sécurisation Foncière en Milieu Rural
PO	: Politique Opérationnelle
PRASE	: Personne Responsable des Activités Socio-Environnementales
RAF	: Régime Agraire et Foncière
RN	: Route Nationale
SFI	: Société Financière Internationale
SONABEL	: Société Nationale Burkinabè d'Electricité
UICN	: Union Internationale pour la Conservation de la Nature

## RESUME

Le Burkina Faso a entrepris, avec le soutien de ses partenaires techniques et financiers, un projet de construction d'un nouvel Aéroport International (appelé « Aéroport international de Ouagadougou/Donsin ») à une trentaine de kilomètres au nord-est de la ville de Ouagadougou, la capitale du pays.

Ce projet d'investissement nécessite le déplacement de la population vivant dans la zone aéroportuaire et a également des impacts sur l'environnement. Des mesures appropriées et soigneusement planifiées doivent alors être prises lors de la mise en œuvre de la réinstallation involontaire afin d'éviter les conséquences dommageables sur le long terme tel un appauvrissement de la population affectée par le projet et des dommages environnementaux. C'est dans ce sens qu'un Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) a été élaboré, accompagné d'un Plan d'actions de réinstallation (PAR).

Ce travail de recherche se fixe comme objectif de voir si les mesures de compensation déjà mis en œuvre pour accompagner les populations dans leur relocalisation contribueront à éviter de graves problèmes économiques, sociaux et environnementaux tel un appauvrissement aggravé des populations après leur relocalisation.

A cet effet, nous avons choisi l'un des villages de la zone aéroportuaire (le village de Tabtenga) dont la population est affectée par le projet, pour mener notre étude. Il s'est agi de procéder à une revue documentaire sur les questions relatives aux mesures de compensation mais aussi à des sorties terrain en vue d'échanger avec les parties prenantes à ce projet. Cela s'est fait à travers des questionnaires et des guides d'entretien.

Les principales conclusions auxquelles nous sommes parvenus sont relatives à un renforcement de la politique de communication du promoteur du projet à l'endroit des populations de Tabtenga affectées par le projet, la mise en œuvre d'un système de formation des techniques agricoles à leur endroit mais aussi l'octroi de parcelles conséquentes à usage d'habitation aux ménages de taille importante. Une des recommandations porte sur l'initiation d'études approfondies pour appréhender à temps les éventuelles conséquences dramatiques à l'encontre de l'ensemble des populations affectées par le projet en vue d'éviter leur appauvrissement après la construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin.

**Mots clefs :** *population affectée par le projet, impacts sur l'environnement, réinstallation involontaire, appauvrissement, plan de gestion environnementale et sociale.*

## **ABSTRACT**

Burkina Faso has undertaken, with the support of his financial and technical partners, a new international airport construction project (named « international airport of Ouagadougou/Donsin ») at about thirty kilometers at northeast of Ouagadougou, the capital town of the country.

This investment project will cause the displacement of the population living in the area chosen to set the airport and will also cause impacts on the environment. Appropriate measures have to be planned through the implementation of the involuntary resettlement in order to avoid harsh consequences in the long term like impoverishment of the population affected by the project and environmental damages. Thus, an environmental and social management (ESEM) plan have been drawn up, with a resettlement plan (RP).

This research work has targeted to see whether the compensation measures which are already implemented to go with the displacement of the population, will contribute to avoid severe economic, social, and environmental risks like a worse impoverishment of populations after their resettlement.

With that in mind, we have chosen the Tabtenga's village which is among villages affected by the project, to lead our research. The research was about the documentation concerning compensation measures but also meetings with takeholder through questionnaires and guides of interview.

The main conclusions we have reached concern the fact that the project's communication politic toward the Tabtenga's population affected by the project need to be reinforced, an agricultural technics' training system could be implemented for the population and areas which can contain big families must be given to some households. One of the recommendations concerns the need of detailed survey in order to be apprehensive about dramatics consequences that populations can go through. The target is to avoid the impoverishment of the population affected by the project once the new international airport is built.

**Keys words:** *population affected by the project, impacts on the environment, involuntary resettlement, impoverishment, environmental and social management plan.*

## LISTE DES ILLUSTRATIONS

### Liste des figures

	<b>Pages</b>
Figure 1 : Carte géographique représentative de la localisation du futur aéroport international de Ouagadougou/Donsin.....	5
Figure 2 : Carte géographique du site du futur aéroport international de Ouagadougou/Donsin .....	6
Figure 3 : Graphe représentatif des réponses selon le type de question .....	33
Figure 4 : Nature des problèmes évoqués concernant la disponibilité des sols.....	34
Figure 5 : Préférences concernant les formes d'indemnisation.....	36
Figure 6 : Avis sur les barèmes d'indemnisation.....	36

### Liste des tableaux

	<b>Pages</b>
Tableau 1 : Présentation du site de Tabtenga à aménager .....	7
Tableau 2 : Types d'occupation des sols .....	9



## SOMMAIRE

	Pages
DEDICACE .....	A
REMERCIEMENTS.....	B
AVANT-PROPOS .....	C
ACRONYMES ET ABREVIATIONS.....	D
RESUME .....	E
ABSTRACT .....	F
LISTE DES ILLUSTRATIONS .....	G
SOMMAIRE .....	H
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE I : Contexte de l'étude.....	4
I. Caractérisation de l'étude.....	4
II. Revue des textes régissant la relocalisation des populations au Burkina Faso .....	13
CHAPITRE II : Théories sur les mesures de compensation et mise en œuvre de ces mesures au Burkina Faso.....	19
I. Théories sur les mesures de compensation .....	19
II. Mise en œuvre des mesures de compensation au Burkina Faso .....	28
CHAPITRE III : Analyse de la mise en œuvre des mesures de compensation du nouvel aéroport.....	33
I. Présentation des résultats de l'étude sur la mise en œuvre des mesures de compensation en faveur des populations affectées de Tabtenga .....	33
II. Analyse du processus de compensation mise en œuvre dans le cadre du projet .....	42
III. Recommandations .....	44
CONCLUSION .....	48
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....	i
ANNEXES .....	iii
TABLE DES MATIERES .....	viii

## INTRODUCTION

Dans la plupart des pays du monde, notamment dans les pays en développement comme le Burkina Faso, les infrastructures jouent un rôle important dans le processus de développement. Parmi ces infrastructures, on peut citer celles liées à la communication telles les routes, les aéroports, etc. La mise en œuvre des programmes d'infrastructures contribue pour beaucoup à la lutte contre la pauvreté, au développement des échanges commerciaux, au tourisme, etc.

Le Burkina Faso, de par sa situation de pays enclavé, a entrepris un vaste programme de développement de ses infrastructures de communication à travers la construction de routes modernes qui le lient aux pays côtiers. En outre, au regard du développement du trafic aérien et surtout de la présence de l'aéroport actuel en plein centre de la ville de Ouagadougou, le pays envisage la construction d'un nouvel aéroport plus moderne et de plus grande capacité à Donsin, province de l'Oubritenga, à environ une trentaine de kilomètres au nord-est de la capitale, Ouagadougou. Les conséquences d'un tel projet sont entre autres la destruction du tissu social et économique des populations locales, la dégradation du milieu physique, le déplacement des populations.

En effet, la construction du nouvel aéroport international de Donsin entraînera le déplacement et la réinstallation des populations de neuf (09) villages<sup>1</sup> situés dans la province d'Oubritenga dans la Région du Plateau central. Aussi, au regard de la législation nationale en vigueur notamment la loi n° 05/97/ADP du 30 janvier 1997 portant Code de l'environnement au Burkina Faso, et de son décret d'application n° 2001-342/PRES/PM/MEE du 17 juillet 2001, portant champ d'application, contenu de l'étude et de la notice d'impact sur l'environnement, pour ce projet d'aéroport, une étude d'impact environnemental et social (EIES) a été menée. Cette étude a été assortie d'un plan de gestion environnementale et sociale (PGES) avec un accent particulier sur les questions sociales à travers la conception d'un plan d'actions de réinstallation (PAR) des populations à déplacer et à relocaliser.

Les populations concernées par le présent projet vivent dans une zone rurale et tirent leur subsistance principalement des activités agropastorales. Aussi, la

---

<sup>1</sup> Donsin, Kartenga, Kogninga, Nongstenga, Rogomnoogo, Silmiougou, Tabtenga, Taonsgo, Voaga.

construction de cette nouvelle infrastructure occasionnera certainement des incidences néfastes sur ces populations et sur l'environnement si des mesures ne sont pas prises pour palier à cela.

C'est en ce sens que l'EIES a proposé des mesures de compensation et un Plan d'actions de réinstallation (PAR) pour d'une part, réduire l'impact négatif du projet sur l'environnement et d'autre part, éviter que le projet ne soit à l'origine d'un appauvrissement plus accru de la population affectée par le projet. Cependant, une question qui peut se poser concerne les possibilités d'atteinte de cet objectif visé.

En effet, le principe de compensation reste une question débattue dans le milieu de la recherche. En ce sens que la compensation sous-tend que l'Homme se considère en capacité de recréer à l'identique un milieu qu'il a détruit (Katz, 1991 cité dans Gobert, 2010). Ce qui s'avère souvent difficile en raison de la complexité des écosystèmes (Plumwood, 2002 cité dans Gobert, 2010). En outre, la compensation est de fois vue comme un moyen d'acheter le silence des riverains par l'octroi de mesures économiques (Bullard, 1990 cité dans Gobert, 2010). Ainsi, il est reproché au principe de compensation son inefficacité (Cernea, 2003) ainsi que son incapacité à prendre en compte, de façon synergique, l'aspect humain, social, culturel et environnemental (Gobert, 2010) ; Expriment alors sa difficulté à préserver les écosystèmes mais aussi les populations humaines affectées par les projets de développement.

C'est en ce sens que, nous nous sommes intéressés, dans le cas de l'aéroport international de Donsin, aux mesures d'atténuation et de compensation proposées et à leur mise en œuvre. Il a été question, pour nous, d'apprécier les impacts des différentes mesures contenues dans le PGES et le PAR en recueillant le point de vue des populations concernées. Pour se faire, nous avons choisi comme thème l' « analyse des mesures de compensation proposées aux populations du village de Tabtenga affectées par le projet du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin - Burkina Faso ».

Le choix du village de Tabtenga réside dans le fait que parmi les neuf (09) villages concernés par le déplacement hors de la zone aéroportuaire, il est l'un des villages les plus importants en termes de taille de population. De plus, il sera l'un des premiers à être concerné par la délocalisation ce qui fait que son PGES est déjà disponible.

Pour atteindre les résultats escomptés, nous avons effectué un certain nombre d'activités en vue de récolter les données nécessaires pour la concrétisation de notre travail de recherche. Il s'est agi de rencontrer des professionnels et un certain nombre de parties prenantes impliqués dans la réalisation du projet de construction de l'aéroport, notamment la Maîtrise d'ouvrage de l'aéroport de Donsin (MOAD), des responsables administratifs chargés des questions environnementales, des responsables villageois, etc.

Les résultats de nos recherches ont abouti à la rédaction du présent mémoire dont l'ossature, outre l'introduction et la conclusion, est structurée en trois (03) chapitres.

Il sera question dans un premier temps de présenter le contexte de l'étude que nous menons ainsi que les textes qui encadrent les actions des promoteurs de projets de développement en matière de compensation de populations affectées par les projets au Burkina Faso (chapitre I).

Dans un second temps, il s'agira, dans un second chapitre, de nous focaliser sur les théories concernant les mesures de compensation. Nous faisons également, une analyse de l'applicabilité des textes en matière de compensation des populations au Burkina Faso ainsi qu'un aperçu des différentes parties prenantes dans l'application de ces mesures de compensation dans le cadre du projet du nouvel aéroport.

Enfin, nous analysons les mesures déjà entreprises sur le terrain en vue de tirer des conclusions sur la bonne marche du processus de compensation et faire des recommandations (Chapitre III).

## CHAPITRE I : CONTEXTE DE L'ETUDE

Le Burkina Faso a entrepris, avec le soutien de ses partenaires techniques et financiers, la construction d'un nouvel Aéroport International (appelé « Aéroport international de Ouagadougou/Donsin ») et ses voies d'accès<sup>2</sup> à trente-cinq (35) kilomètres environ au nord-est de la ville de Ouagadougou, la capitale du pays. Ce projet prévoit des mesures de compensation dans le cadre du déplacement des populations de la zone aéroportuaire.

L'étude que nous initions se propose de répondre à la question à savoir si ces mesures établissent les conditions nécessaires pour éviter un appauvrissement des populations à relocaliser une fois l'aéroport construit. Il s'agit dans ce chapitre de faire ressortir les traits spécifiques de l'étude que nous entreprenons sur ces mesures de compensation mais aussi d'examiner le contexte législatif et réglementaire burkinabè encadrant la relocalisation des populations qui constitue un aspect de ces mesures.

### I. Caractérisation de l'étude

Elle consiste en une présentation de la nouvelle zone aéroportuaire, de notre zone d'étude ainsi que des objectifs, hypothèses et méthodologie de cette étude.

#### 1. Présentation de la zone du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin

La zone de l'aéroport international de Ouagadougou/Donsin est située dans la province du Oubritenga dans la région du plateau centrale du Burkina Faso. Le territoire aéroportuaire touche principalement les départements de Loumbila, de Dapélogo et, dans une moindre mesure, celui de Ziniaré.

Il est compris entre 1°24'57" de longitude Ouest et 12°35'21" de latitude Nord.

---

<sup>2</sup> L'aéroport de Ouagadougou/Donsin sera desservi par les routes suivantes :

- La route nationale n°3 (RN3) aménagée en 2x2 voies sur une longueur de 17 km, puis, la bretelle Est à partir de Loumbila en chaussée bidirectionnelle sur 12,6 km ;
- La route nationale n°22 (RN22), puis, la bretelle Ouest à partir de Nioniogo en chaussée bidirectionnelle sur 7,6 km ;
- La route directe en 2x2 voies sur une longueur de 24,8 km.

En outre, l'aéroport de Ouagadougou/Donsin sera également desservi par une liaison ferroviaire.

Il est prévu d'abord l'aménagement de la RN3 et la construction des bretelles d'accès Est et Ouest. Ensuite, lorsque la demande se justifiera, la route directe et la liaison ferroviaire seront aménagées pour la circonstance.

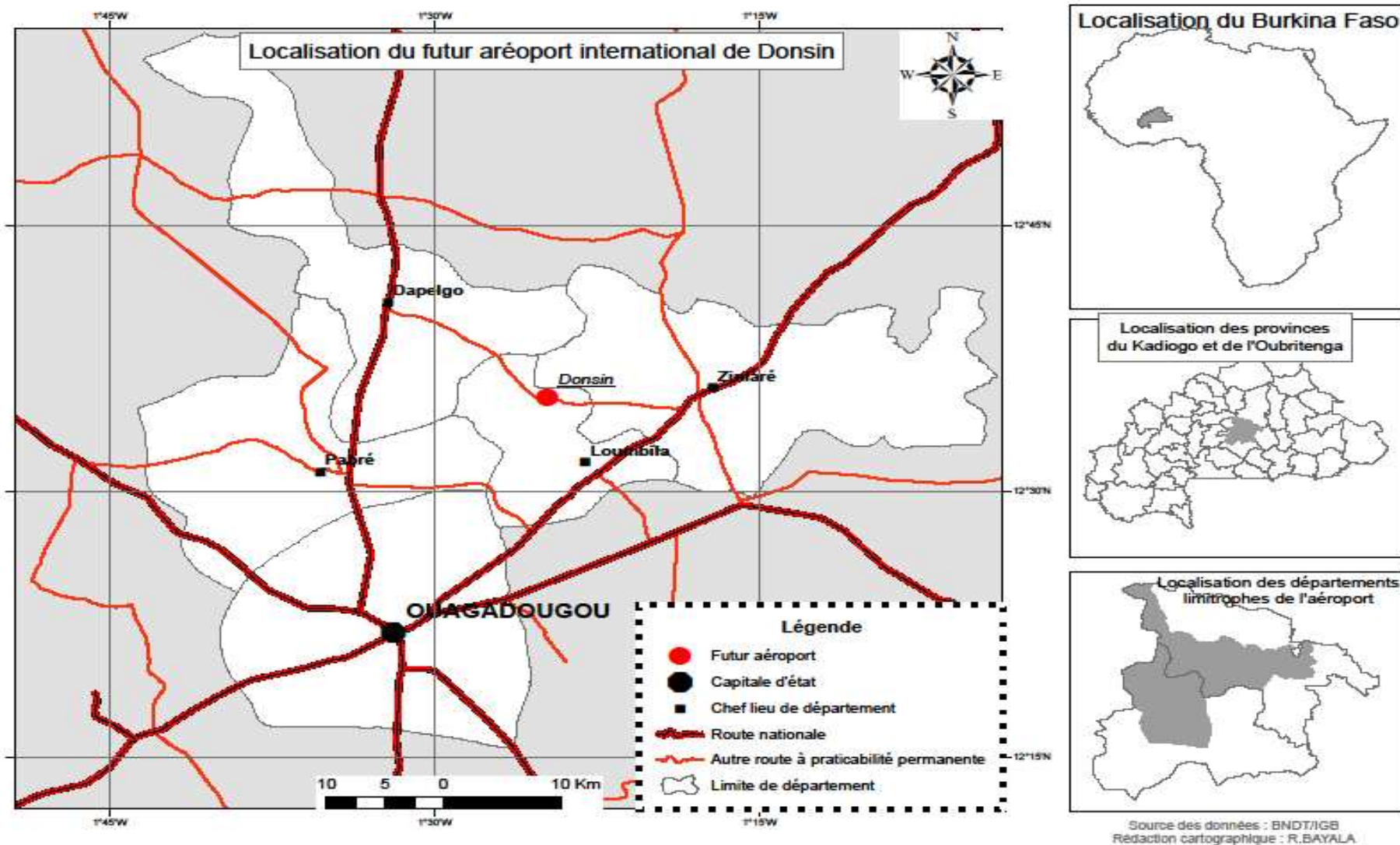


Figure 1 : Carte géographique représentative de la localisation du futur aéroport international de Ouagadougou/Donsin

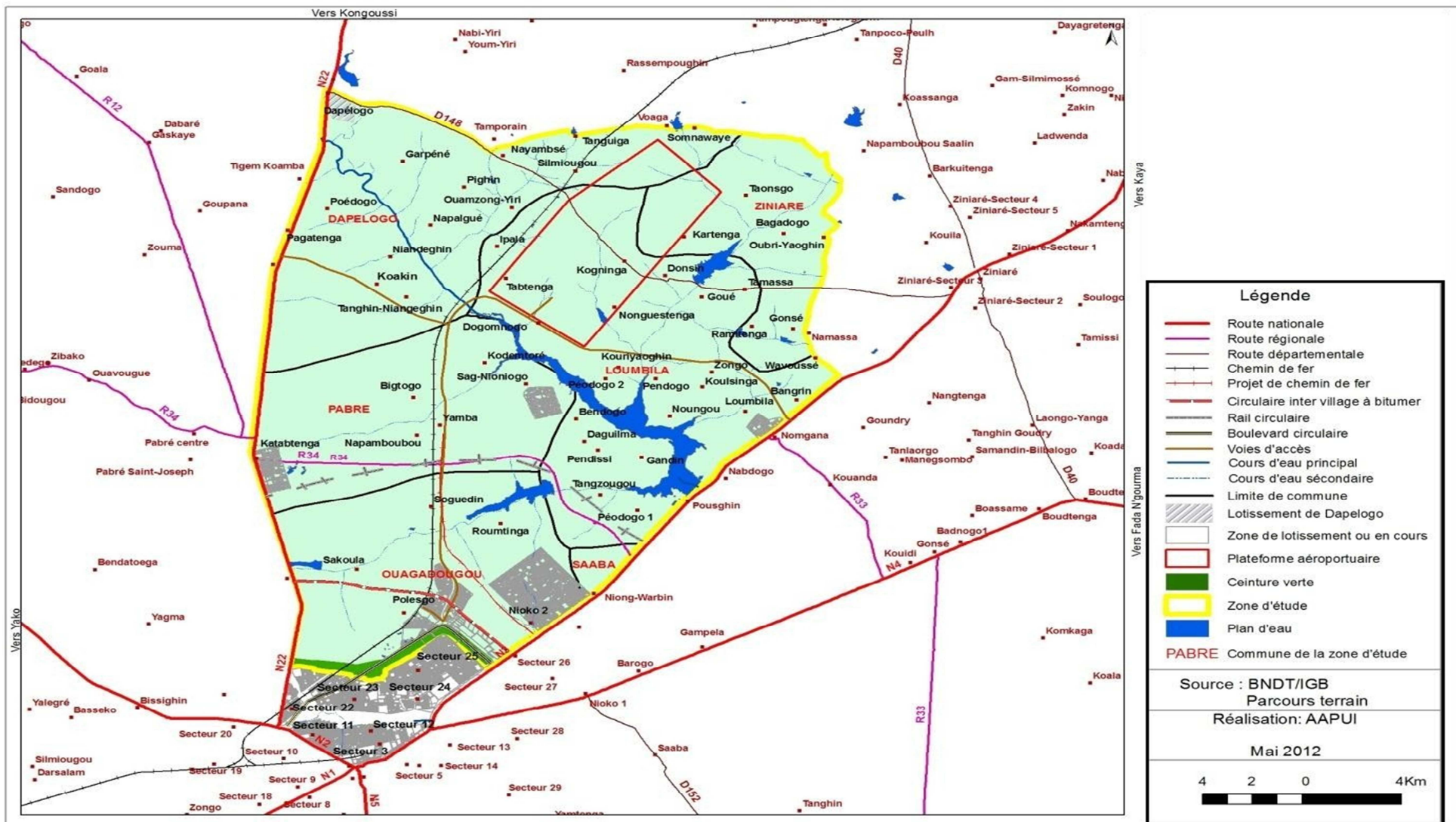


Figure 2 : Carte géographique du site du futur aéroport international de Ouagadougou/Donsin

## 2. Caractéristiques du milieu d'étude

Dans le cadre du projet de construction du nouvel aéroport, neuf (09) sites<sup>3</sup> de réinstallation ont été choisis pour reloger les populations à déplacer et à réinstaller. Parmi ces sites de réinstallation, nous nous sommes particulièrement intéressés, dans le cadre de notre étude, à celui qui doit accueillir le village de Tabtenga. En effet, la population de ce village devra être déplacée mais sur une partie de son territoire hors emprise du projet de construction de l'aéroport. Le site de Tabtenga devrait être aménagé pour recevoir une population estimée à 1 617 personnes (l'une des plus importantes parmi les populations à déplacer) soit 231 ménages<sup>4</sup>.

Au moment de notre étude, la MOAD avait initié et finalisé une notice d'impact environnemental (NIE) dans le cadre de la relocalisation de la population de ce village. Cela nous permettait d'avoir des données supplémentaires et actualisées concernant l'impact du projet aéroportuaire sur un des villages ; ce qui a également justifié le choix de Tabtenga comme zone d'étude.

Le terroir dudit village a une superficie totale de 824 ha dont 264 ha dans l'emprise aéroportuaire. La superficie totale prévue pour être aménagée est de 44,90 ha.

**Tableau 1 : Présentation du site de Tabtenga à aménager**

Désignation	Nombre	Superficie (ha)	Proportion (%)
Parcelles d'habitation (600 – 630 m <sup>2</sup> )	254	15,62	34,79
Equipements	12	17,15	38,20
Voirie		12,13	27,01
Superficie totale aménagée		<b>44,9</b>	<b>100</b>

**Source : Rapport de la Notice d'impact environnemental du site d'accueil de Tabtenga**

Le site de Tabtenga est localisé administrativement dans le département de Loubila. Il est entouré par les villages de Kogninga à l'ouest, Silmiougou au nord, Napalgé au nord-est, Sabé à l'est, Pighin et Nomwosgo au sud.

Le village de Tabtenga, comme tous les huit autres villages concernés par le projet aéroportuaire est habité par une population essentiellement agricole.

<sup>3</sup>Donsin, Kartenga, Kogninga, Nongstenga, Rogomnoogo, Silmiougou, Tabtenga, Taonsgo, Voaga.

<sup>4</sup> Rapport Notice d'impact environnemental du site d'accueil de Tabtenga.



Nous présenterons ce village à travers son milieu biologique, physique et humain.

## **2.1. Le milieu biologique**

Il s'agit de la végétation et de la faune.

Le couvert végétal dans le terroir comprend la savane arborée, la savane arbustive, la savane boisée le long des cours d'eau et la savane herbacée. Cependant, dû à la présence humaine, cette végétation originelle présente l'allure de paysages agricoles dominés par des espèces telles le *Vittelaria paradoxa* (Karité), le *Parkia biglobosa* (Néré), etc.

Quant à la faune, elle est essentiellement composée d'animaux de jachères et de champs comme les lièvres, les rats, les oiseaux et les reptiles. Compte tenu de la forte anthropisation du milieu, le gros gibier a complètement disparu.

## **2.2. Le milieu physique**

De façon générale, le relief de la zone est caractérisé par une pénéplaine peu élevée (300 à 400 m d'altitude) comportant par endroit des alignements de collines cuirassées avec des sommets tabulaires ou arrondis.

Sur le plan hydrographique, les principaux cours d'eau de la zone et leurs nombreuses ramifications plus ou moins incisées se rattachent au sous-bassin versant du Massili affluent du Nakambé<sup>5</sup>. Ils appartiennent au réseau à régime sec caractérisé par le tarissement en saison sèche.

Concernant l'hydrologie, les nappes des altérites sont libres. Elles sont traditionnellement exploitées par les populations du terroir à travers les puits artisanaux ou modernes. (Rapport NIE, 2012).

Sur le terroir de Tabtenga, et de manière générale sur la zone du projet du nouvel aéroport, on retrouve des sols minéraux minces ou peu évolués d'origine non climatique. Dans le cadre du projet du nouvel aéroport, une image de résolution 2,5 m x 2,5 m a été réalisée en 2010. L'interprétation visuelle de cette image permet de dégager l'occupation des sols dans le village.

---

<sup>5</sup> Le Nakambé, encore appelé la Volta Blanche, forme avec le Mouhoun (Volta Noire) et le Nazinon (Volta Rouge) les trois cours d'eau qui traversent le Burkina Faso.

**Tableau 2 : Types d'occupation des sols**

Types d'occupation	Surface en ha	Pourcentage (%)
Bosquet	0,67	0,12
Champ sous parc agroforestier	266,54	47,56
Champ sur sol gravillonnaire	11,51	2,05
Champ sur sol limoneux	188,73	33,67
Exploitation individuelle	0,41	0,07
Forêt galerie/Formation ripicole	1,46	0,26
Jachère sur sol limoneux	77,78	13,88
Plan d'eau	3,74	0,67
Zone nue	9,63	1,72
	<b>560,47</b>	<b>100</b>

*Source : Rapport NIE du site d'accueil de Tabtenga*

Deux types d'occupation dominant : le milieu agricole et celui humain. Le premier occupe la majorité du territoire avec principalement des cultures pluviales et dans une moindre mesure des terrains où l'agriculture et les zones d'habitation alternent.

### **2.3. Le milieu humain**

L'agriculture est la principale activité économique. Le système de production essentiellement extensif tributaire des aléas climatiques est tourné vers l'agriculture de subsistance utilisant très peu d'intrants et de moyens modernes de production. La maraîchère culture est le principal secteur pourvoyeur de revenus. La production maraîchère est écoulee sur les marchés environnants.

L'élevage sédentaire traditionnel est dominant dans le village. Il porte sur les bovins et les petits ruminants. C'est un élevage de type extensif basé sur l'exploitation des ressources disponibles.

Le commerce est traditionnel et peu développé. Les produits échangés concernent les produits de consommation courante, les animaux et les céréales.

A Tabtenga, il existe un chef de terre chez les nyonyossé (une ethnie locale) qui s'occupe des questions de gestion foncière.

Selon le rapport NIE 2012 du site d'accueil de Tabtenga, se basant sur les données de son enquête terrain concernant des actifs<sup>6</sup> de quelques populations « témoins » affectées par le projet (PAP) qui seront réinstallés sur le site de Tabtenga, le niveau de revenu influence énormément le niveau d'investissement (acquisition de terres agricoles et construction de bâtiments, arbres, cheptel, etc.).

### **3. Objectifs, hypothèses et méthodologie de l'étude**

#### **3.1. Objectifs**

##### **3.1.1. Objectif global**

L'objectif global de ce travail est d'analyser l'application des mesures de compensation proposées dans le Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) de l'Etude d'impact environnemental et social (EIES) du projet du nouvel aéroport international du Burkina Faso à travers les mesures prises dans ce cadre.

Il s'agit de répondre à la question suivante : La construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin occasionnera-t-elle une amélioration des conditions de vie de la population locale dans la zone d'emprise du projet ?

De façon concrète, nous nous focaliserons sur l'analyse des mesures de compensation proposées et mises en œuvre pour le compte des populations du village de Tabtenga affectées par le projet du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin du Burkina Faso.

##### **3.1.2. Objectifs spécifiques**

L'atteinte de cet objectif global passe par la réalisation des objectifs spécifiques ci-après :

- Identifier les textes, tant législatifs, réglementaires qu'administratifs existant au Burkina Faso en matière de mesures d'atténuation, de bonification et de compensation des populations affectées par les projets de développement ;
- Déterminer les différentes parties prenantes dans l'application des différentes mesures au niveau du projet ;
- Analyser les mesures de compensation proposées à la population de Tabtenga affectée par le projet du nouvel aéroport ;

---

<sup>6</sup> Les actifs considérés sont la surface d'habitation, la surface de dépendance, la surface des terres agricoles, les arbres fruitiers, le cheptel.

- Proposer des solutions pour surmonter les difficultés et contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations de Tabtenga affectées par le projet de l'aéroport.

### **3.2. Hypothèses de l'étude**

Notre analyse de la mise en œuvre des mesures de compensation au niveau du projet du nouvel aéroport s'appuie sur un certain nombre d'hypothèses.

Au regard de la pratique qui est faite sur le terrain, nous émettons les hypothèses suivantes afin de justifier que la mise en œuvre du Plan de gestion environnementale et sociale reste bénéfique pour la population de Tabtenga.

Premièrement, la mise en œuvre des mesures de compensation participe à l'amélioration des conditions de vie des populations de Tabtenga affectées par le projet du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin. Deuxièmement, l'applicabilité des textes légaux, réglementaires et administratifs en matière de compensation des populations est effective et se fait normalement. Troisièmement, les parties prenantes à ce projet sont impliquées dans la mise en œuvre du projet de façon participative.

A l'issue de notre travail, nous devrions aboutir à la mise en évidence des forces et faiblesses du système de compensation déjà mis en œuvre dans le cadre du projet aéroportuaire en vue de contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations de Tabtenga affectées par le projet du nouvel aéroport.

### **3.3. Méthodologie de l'étude**

Pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés, nous avons adopté la démarche méthodologique suivante :

- la constitution d'une revue documentaire ;
- le choix de l'échantillon pour une enquête auprès de la population de Tabtenga ;
- l'entretien avec des structures gouvernementales impliquées dans la mise en œuvre du projet, des responsables villageois de Tabtenga (responsable du comité villageois de développement et responsable coutumier), des personnes ressources issues de plusieurs catégories (hommes, femmes et jeunes), etc. ;
- le traitement et l'analyse statistiques des données.

### 3.3.1. Revue documentaire

Pour mener à bien notre travail, nous avons procédé à une revue documentaire qui nous a fourni une base théorique et expérimentale sur le PGES en général et les mesures de compensation en particulier. En ce sens, notre revue de littérature a concerné :

- Les textes législatifs, réglementaires et administratives sur les PGES de divers projets en général et ceux concernant le nouvel aéroport en particulier ;
- Les ouvrages académiques et scientifiques qui traitent des EIE, des PGES et des mesures de compensation de biens affectés par les projets ;
- Les différents articles sur internet traitant du sujet ;
- Les rapports d'études d'impact environnemental et social (EIES) du projet de Donsin ainsi que d'autres projets de développement similaires ;
- Les plans de réinstallation de populations affectées par les projets du barrage de SAMANDENI, de la mine d'or d'INATA ;
- La notice d'impact environnemental du site d'accueil de Tabtenga.

### 3.3.2. Choix de l'échantillon

Nous avons choisi un échantillon en nombre et de façon aléatoire, pour être statistiquement significatif. A cet effet, d'après les lois de la statistique, un échantillon est considéré comme statistiquement significatif dans la mesure où il compte au moins 30 répondants choisis de façon aléatoire; c'est le degré de précision et de fiabilité des résultats qui augmente à mesure qu'on accroît la taille de l'échantillon (Colbert, 2005).

Le village de Tabtenga comporte, selon les études d'impact environnemental effectuées en 2012, une population totale de 1 617 personnes soit 231 ménages. Notre objectif était de rencontrer les chefs de ménages de ce village principalement concernés par les mesures de compensation.

Pour ce faire, nous avons choisi un niveau de confiance de 95%, avec une marge d'erreur de 15% pour la détermination de la taille de l'échantillon.

Dans cet ordre d'idées, en définissant par « n », la taille de l'échantillon ; « e », la marge d'erreur ; « t », le coefficient de marge déduit du taux de confiance et ; « p », la proportion des individus de la population-mère qui sont affectée par le projet, nous aurons la formule suivante :

$$n = \frac{t^2 p(1 - p)}{e^2}$$

Pour une marge d'erreur (e) égale à 15%, un coefficient de marge (t) égal à 1,96 et p égale à 0,5 (parce que inconnu, dans notre cas précis).

On déduit alors que  $n = \frac{1,96^2 \times 0,5^2}{0,15^2} = 42,68 \sim 43$ .

Nous avons ainsi choisi 45 ménages auprès desquels nous avons enquêté les chefs de ménages. Il s'est agi de nous rendre sur le terrain afin d'enquêter ces chefs de ménages (femmes et hommes) choisis au hasard de façon itinérante dans le village.

### 3.3.3. Sorties terrain

Elles se sont faites en vue d'échanger avec les différentes parties prenantes aux projets (administration, populations, propriétaires terriens, etc.) pour appréhender la concordance des mesures proposées dans le PGES avec les réalités du terrain. Les outils que nous avons utilisés à ce propos sont entre autres :

- des questionnaires adressés aux populations affectées de Tabtenga (Annexe n°3) ;
- des guides d'entretiens (semi-directifs) destinés aux responsables villageois de Tabtenga, à l'Association Song Koadba (ASK) de Donsin, à l'Institut de l'environnement et des recherches agricoles (INERA), à la Maîtrise d'ouvrage de l'aéroport de Donsin (MOAD) (Annexe n°4) et ;
- des observations directes sur le terrain qui se sont manifestées par des prises de vue (Annexe n°5).

### 3.3.4. Traitement et l'analyse des données

Cela a consisté à la synthèse des données récoltées à travers les phases précédemment évoquées et à leur analyse. Le traitement statistique des données récoltées à travers les enquêtes a été fait avec le logiciel « Sphinx Plus<sup>2</sup> », puis illustré par des graphes. Pour les besoins de l'analyse, outre ces données statistiques, nous nous sommes également servis d'images et de cartes.

Pour réaliser notre travail, nous avons été accueillis au Bureau national des évaluations environnementales (BUNEE) du Ministère de l'environnement et du développement durable (MEDD) du Burkina Faso pour un stage pratique de deux mois et demi.

## II. Revue des textes régissant la relocalisation des populations au Burkina Faso

Les questions liées au foncier, à l'expropriation<sup>7</sup>, à la compensation et aux réinstallations involontaires dans le cadre de projets et programmes de développement sont extrêmement sensibles dans le développement communautaire. Si elles ne sont pas bien

---

<sup>7</sup> Selon les principes généraux du droit, l'expropriation peut être définie comme l'obligation faite au propriétaire d'un bien immobilier (immeuble bâti ou non bâti) ou d'un droit immobilier (par exemple une servitude) de céder la propriété de ce bien à une personne publique (administration, collectivité publique ou organisme public). Comme il s'agit d'une opération qui va à l'encontre du droit de propriété, elle doit être justifiée par un motif d'intérêt public. Elle doit en outre donner lieu au versement d'une indemnité réparant la perte subie. Le caractère exceptionnel de l'expropriation implique que l'administration ait à respecter scrupuleusement une procédure complexe et précise, destinée à protéger les droits des particuliers expropriés. (Cadre de politique de réinstallation des projets du MCA-BF, Avril 2010).

réglées dès la conception du programme ou du projet, elles pourraient probablement être sources de conflits pour les populations et entraîner des risques socio-économiques ainsi qu'environnementaux. Cela est particulièrement vrai dans des pays en développement tel le Burkina Faso.

En la matière, les risques socio-économiques et environnementaux peuvent avoir trait à la perte des systèmes productifs et/ou des biens/ou sources de revenus, conduisant à une pauvreté accrue et à une perte de la base économique de la population ; mais aussi à la disponibilité réduite des ressources du fait de l'immigration qui conduit à une compétition accrue, et à une dégradation environnementale potentielle. En outre, cela peut concerner également l'identité culturelle, l'autorité traditionnelle et la responsabilisation de la communauté entravées par le « progrès », pouvant conduire à une désaffection et à un éclatement de la société.

En développant un cadre législatif et réglementaire pour la compensation, les pouvoirs publics mettent ainsi en place des mécanismes appropriés pour éviter ou réduire l'avènement de ces impacts.

Au Burkina-Faso, l'expropriation et la compensation trouvent leur fondement juridique dans plusieurs textes nationaux et internationaux.

## **1. Textes internationaux**

### **1.1. Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789**

Texte fondamental de la Révolution française, il énonce un ensemble de droits naturels individuels et collectifs et les conditions de leur mise en œuvre. Ainsi, au terme des articles 2, 4, et 17, les droits naturels de tout Homme doivent être conservés et sont imprescriptibles, la liberté humaine doit être assurée et la propriété inviolable et sacré.

A ce titre, cette déclaration sous-entend que les projets et programmes de développement qui nécessitent l'atteinte à l'intégrité environnementale et humaine doivent être mis en œuvre dans le respect des droits naturels, les droits à la propriété, la liberté et la dignité des populations affectées mais aussi l'environnement et les écosystèmes en relation avec l'Homme.

### **1.2. Politique opérationnelle 4.12 de la Banque Mondiale**

Les politiques opérationnelles (PO) constituent des déclarations des objectifs en matière de politiques, des rôles et obligations de la Banque Mondiale et de l'emprunteur auprès de cette institution. Ces politiques sont conçues pour que les opérations de la Banque dans le cadre des projets et programmes de développement n'affectent pas négativement les particuliers ou l'environnement.

Selon la politique opérationnelle 4.12 de la Banque Mondiale, la réinstallation doit toucher le minimum possible de personnes et les personnes affectées doivent être impliquées dans la mise en œuvre du projet qui les affecte, en tenant compte de la conjonction des facteurs techniques, environnementaux et économiques.

Par ailleurs, la politique recommande que tout projet de développement travaille à consulter les populations affectées directement et à assurer un dédommagement juste et équitable des pertes subies par ces populations. Une assistance devra être apportée à ces personnes dans leurs efforts visant l'amélioration de leur niveau de vie ou la restauration de leurs conditions antérieures d'existence.

La procédure de réinstallation involontaire est généralement déclenchée du fait que l'activité du projet nécessite l'acquisition de terres ; cette acquisition pouvant considérablement affecter les personnes, soit parce qu'elles tirent leur subsistance à travers des activités agro-pastorales pratiquées sur cette terre soit qu'elles y possèdent des habitations et autres investissements. En outre, cette terre peut être utilisée pour des besoins spirituels (culte, adoration) ou de toute autre manière qui ne serait plus possible pendant et après la mise en œuvre du projet.

Les populations affectées sont alors compensées soit en nature soit en espèce, dans la plupart des cas pour leurs pertes (de terres, de propriétés ou d'accès à des ressources), la première option étant le plus souvent préférée.

Pour les composantes qui nécessitent un déménagement ou la perte d'un habitat, la politique opérationnelle dispose que des mesures, en accord avec le plan du projet de réinstallation, soient mises en place pour assister les personnes déplacées.

Cette réglementation vise à s'assurer que les personnes déplacées la perçoivent comme équitable et le processus de compensation comme transparent en vue d'une meilleure acceptabilité du projet.

### **1.3. Textes spécifiques de la Banque Africaine de Développement (BAD) et de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)**

Les banques multilatérales de développement, telles la Banque Africaine de Développement (BAD) ou la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), ont élaboré des directives relatives au déplacement involontaire et au transfert de populations affectées par les travaux de projets ou programmes de développement.

La politique de réinstallation involontaire du groupe de la BAD vise à atténuer considérablement les conséquences de la réinstallation et à asseoir une économie et une société viable. Elle prévoit un accompagnement psychologique substantiel en fournissant



aux déplacés une assistance avant, pendant, et après la réinstallation physique. La politique de la BAD prévoit de faire en sorte qu'en milieu rural toute la population affectée soit réinstallée ensemble.

Pour la réinstallation en milieu urbain, il peut s'agir d'aide à la réinstallation telles que les facilités de crédit, des possibilités de formation ou d'emploi.

Quant aux règles de la BOAD en matière de réinstallation involontaire de personnes, elles s'inspirent grandement de la politique de la BAD. Elle essaie de les adapter aux conditions locales de la sous-région ouest africaine.

Nous remarquons de façon générale une tendance globale à l'imposition de mesures communes applicables aux projets financés par toutes ces institutions financières internationales qui interviennent dans des pays en développement comme le Burkina Faso.

## **2. Textes nationaux**

### **2.1. Constitution**

L'article 15 de la loi fondamentale du Burkina Faso, stipule que le droit de propriété est garanti pour tous et il ne peut y être porté atteinte que dans les cas de nécessité publique constatés dans les formes légales. Il ajoute que « nul ne saurait être privé de sa jouissance si ce n'est pour cause d'utilité publique et sous la condition d'une juste indemnisation fixée conformément à la loi. Cette indemnisation doit être préalable à l'expropriation, sauf cas d'urgence ou de force majeure ».

Ainsi, la loi fondamentale consacre le droit à la compensation en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique.

### **2.2. Lois et règlements**

Un certain nombre de lois et règlements régissent les compensations accordées en cas d'expropriation de terre et de déplacements dans le contexte de projets d'utilité publique.

#### **2.2.1. Loi n° 014/96/ADP du 23 mai 1996 portant Réorganisation agraire et foncière (RAF) et son décret d'application**

L'article 141 du décret n°97-054/PRES/PM/MEF du 6 février 1997 portant conditions et modalités d'application de la loi sur la Réorganisation agraire et foncière stipule que « l'occupation et l'exploitation des terres rurales non aménagées dans le but de subvenir aux besoins de logement et de nourriture de l'occupant et de sa famille ne sont pas subordonnés à la possession d'un titre administratif ». La loi reconnaît ainsi des droits fonciers au profit des occupants des terres rurales qui n'ont pas besoin de titres administratifs pour justifier leur occupation ; toutefois ces personnes auront droit en toute

légalité, à une indemnisation chaque fois qu'il sera porté atteinte à leurs droits fonciers (champs ou maisons).

Les articles 225 à 239 de la RAF traitent de la cession forcée des droits réels immobiliers ; en particulier l'article 226 précise que « tout titulaire de droit réel immobilier peut être obligé de le céder lorsque l'utilité publique ou l'intérêt général l'exige, après une juste et préalable indemnisation, sauf en cas d'urgence ou de force majeure ». Les droits réels immobiliers visés ici, sont du point de vue de leur nature juridique, tantôt des droits de propriété, tantôt des droits de possession, tantôt des droits d'usage. La loi a alors prévu une large gamme de droits fonciers à indemniser en cas d'atteinte pour cause d'utilité publique à la condition d'une juste et préalable indemnisation. La disposition permet de désintéresser ainsi les paysans qui perdraient leurs champs et/ou maisons à l'occasion des activités de construction de routes, de barrages, d'aménagements de plaine, etc.

Cependant, seules les atteintes à la propriété foncière sont règlementées par la loi portant RAF ; les atteintes à la possession foncière et aux droits d'usage fonciers n'y ont pas été règlementées.

Aux termes des articles 233 à 235 de la RAF, l'indemnité d'expropriation ne doit comprendre que le dommage actuel et certain directement causé par l'expropriation ; elle ne peut s'étendre à un dommage incertain, éventuel ou indirect. Cette indemnité peut être pécuniaire ou en nature par compensation à la charge du bénéficiaire de l'expropriation.

### **2.2.2. Loi n°34-2009/AN portant régime foncier rural**

Elle est un instrument juridique de mise en œuvre de la Politique Nationale de Sécurisation Foncière en Milieu Rural (PNSFMR). Elle vient en supplément des insuffisances constatées dans la RAF. Elle détermine le régime domanial et foncier applicable aux terres rurales. Elle élabore, en outre, les principes de sécurisation foncière de l'ensemble des acteurs du foncier rural (Article 1). Cette loi vise à assurer à l'ensemble des acteurs ruraux, l'accès équitable au foncier, la garantie de leur investissement et la gestion efficace des différends fonciers, afin de contribuer à la réduction de la pauvreté, à la consolidation de la paix sociale et à la réalisation du développement durable.

### **2.2.3. Code minier**

Selon l'article 65 de ce code, l'occupation des terrains nécessaires à l'activité de prospection, de recherche ou d'exploitation de substances minérales et aux industries qui s'y rattachent, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du périmètre du titre minier ou de l'autorisation, ainsi que le passage sur ces terrains pour les mêmes fins, s'effectuent selon les conditions et modalités établies par la réglementation en vigueur.

L'occupation de ces terrains ouvre au profit du propriétaire du sol ou de l'occupant traditionnel ou coutumier le droit à indemnisation. Toutefois, le simple passage sur ces terrains n'ouvre pas droit à une indemnisation si aucun dommage n'en résulte.

Ainsi l'activité minière apparaît selon la loi comme une activité d'utilité publique et les atteintes aux droits fonciers du fait de la dite activité ouvre droit à indemnisation.

#### **2.2.4. Loi N° 017-2006/AN portant code de l'urbanisme et de la construction au Burkina Faso**

Elle aborde au travers de son article 85 les conditions d'expropriation pour cause d'utilité publique. En effet, elle stipule que : « L'Etat et les collectivités territoriales peuvent procéder à l'expropriation d'une personne morale ou physique pour cause d'utilité publique, conformément aux textes en vigueur. ».

Au terme de ce chapitre, nous pouvons avancer que plusieurs textes nationaux existent et encadrent la compensation des populations démunies de leurs propriétés (terres particulièrement). Ces textes sont renforcés au niveau international par les lois et politiques d'institutions qui tentent d'assurer aux populations locales une certaine sécurité économique, financière, culturelle et sociale face aux grands projets de développement dits d'intérêt public. Cela est d'autant plus important que ces populations sont généralement issues des zones rurales comme c'est le cas dans notre étude. Tirant essentiellement leur subsistance des activités agropastorales, elles doivent être protégées des éventuels déguerpissements qui surviennent lors des projets de développement.

## **CHAPITRE II : THEORIES SUR LES MESURES DE COMPENSATION ET MISE EN ŒUVRE DE CES MESURES AU BURKINA FASO**

Les mesures d'atténuation et de compensation sont souvent évoquées dans les Plans de gestion environnementale et sociale comme une solution pour amenuiser les impacts des projets sur l'environnement et les populations. En la matière, celles proposées dans le cadre du projet de construction de l'aéroport international du Burkina Faso, doivent être faites dans le respect de l'environnement, de la législation en vigueur dans le pays et des populations affectées par la circonstance. Dans ce chapitre, après avoir abordé les différentes critiques en matière des mesures de compensation, nous ferons un aperçu sur la mise en œuvre de ces mesures au Burkina Faso.

### **I. Théories sur les mesures de compensation**

Plusieurs définitions ont été avancées pour cerner le concept de compensation évoqué dans le cadre des atteintes à l'intégrité de l'environnement et des populations. Il en est de même des critiques qui entourent les mesures de compensation censés prévenir la dégradation de l'environnement et du tissu socioéconomique des populations affectées par les projets de développement.

#### **1. Définition du concept**

Lorsqu'un projet ou une de ses activités constituantes a une incidence sur un secteur ou une composante de l'environnement, des mesures d'atténuation doivent être prises pour réduire ou supprimer les impacts négatifs du projet. Quand ces mesures ne suffisent pas à réduire l'impact, il est alors fait appel aux mesures de compensation (Pierre André, Delisle et Revéret, 2003). A partir de ce moment, il n'est plus question d'agir directement sur les effets dommageables du projet mais bien de lui offrir une contrepartie.

Cowell (2000) a défini la compensation environnementale comme « l'apport de mesures environnementales positives pour corriger, équilibrer ou sinon racheter la perte de ressources environnementales ». Kuiper (1997) parle de la compensation en termes de « création de nouvelles valeurs, qui sont identiques aux valeurs perdues ». Si la perte de valeurs est irremplaçable, la compensation concerne la création de valeurs qui sont le plus similaires possible que ce qui a été perdue.

Théoriquement, les mesures de compensation doivent parvenir donc à une situation avec une qualité globale au moins proche voire meilleure que la situation antérieure à la mise en œuvre du projet.

Gobert (2010) dénombre deux types principaux de mesures de compensation : les compensations écologiques et celles territoriales.

Les compensations écologiques sont devenues une quasi-obligation dans de nombreux pays, au travers de projets d'infrastructures, premièrement en raison des législations nationales (loi sur la protection de l'environnement en 1976 en France par exemple) et deuxièmement à cause de conventions internationales pour la préservation des milieux fragiles (comme la Convention de Ramsar). Elles visent l'ambition d'aucune perte nette (bilan neutre écologique). Cela veut dire qu'elles recherchent une équivalence entre les milieux détruits et les milieux recréés. L'ampleur des compensations est ainsi déterminée par la différence entre la situation ex-ante et l'état du site ex post (équilibre entre des crédits et des débits).

La compensation écologique, selon le Programme de compensation biodiversité et entreprises (BBOP<sup>8</sup> en anglais) – 2008 -, regroupe l'ensemble des actions de terrain menées par le maître d'ouvrage d'un projet d'infrastructure dans le but de compenser les impacts résiduels et inévitables du projet sur la biodiversité. Il précise que les mesures doivent d'abord être des mesures d'évitement, puis de réduction des impacts. Si ces mesures n'ont pas permis d'éviter une « perte écologique », alors des mesures de compensation sont appliquées.

La compensation écologique s'inscrit dans la logique « éviter-réduire-compenser ».

Quant à la compensation territoriale, elle se définit comme l'attribution à une population subissant les effets négatifs d'une infrastructure d'un ensemble de mesures compensatoires visant à rétablir un « équilibre » entre impacts négatifs et retombées positives. Ces mesures de compensation territoriale peuvent prendre des formes diverses : bourse du travail permettant l'embauche privilégiée des riverains, mise en place de formations à destination de ces mêmes personnes, offre d'aménités environnementales, offre de terres productives, relocalisation, indemnisation financière, etc.

Notre travail se focalise sur la compensation territoriale, plus précisément la relocalisation et l'indemnisation des populations affectées par les projets.

## **2. Théories sur les mesures de compensation**

La construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin occasionne le déplacement forcé des populations de près de neuf (09) villages situés dans la zone aéroportuaire.

---

<sup>8</sup> Le « Business and Biodiversity Offsets Program » est un groupe au niveau mondial, qui réunit les principales catégories d'acteurs (entreprises, scientifiques, ONG, instituts financiers, gouvernements et établissements publics) pour traiter du sujet de la compensation écologique.

L'international finance corporation (IFC) de la Banque Mondiale définit le déplacement forcé comme un déplacement à la fois physique (déménagement ou perte d'un abri) et économique (perte importante d'actifs ou d'accès à des actifs donnant lieu à une perte de source de revenus ou de moyens de subsistance) par suite d'une utilisation ou d'une acquisition de terres liée au projet. L'institution précise que le déplacement est considéré comme forcé lorsque les personnes ou les communautés affectées n'ont pas le droit de refuser leur déplacement<sup>9</sup>.

En effet, dès lors que la zone d'implantation du projet a été déterminée, les populations rurales vivant dans cette localité ne peuvent pas intrinsèquement s'opposer à ce projet ; d'autant plus qu'il est jugé d'intérêt public. Cependant, il ne serait pas juste et équitable de les exproprier sans autre mesure. Car « S'il n'est pas correctement géré, le déplacement forcé peut entraîner des difficultés durables et l'appauvrissement des personnes et des communautés affectées ainsi que des dommages pour l'environnement et une tension sociale dans les régions vers lesquelles ces populations ont été déplacées. Pour ces raisons, les déplacements forcés doivent être évités ou au moins réduits autant que possible. Si le déplacement est inévitable, des mesures appropriées d'atténuation des impacts négatifs sur les personnes déplacées et les communautés hôtes doivent être soigneusement préparées et mises en œuvre..... »<sup>10</sup>

Ainsi, il est reconnu que les mesures de compensation peuvent être une solution pour atténuer les impacts négatifs que pourraient avoir le projet de développement sur les populations à déplacer et sur l'environnement.

Sur ce point, Gobert (2010) précise que c'est l'une des questions les plus débattues par les acteurs du domaine.

## **2.1. Critiques à l'encontre des mesures de compensation**

La compensation écologique suppose que l'Homme est capable de recréer de façon identique un milieu qu'il a détruit. Pourtant, explique les partisans de l'éthique environnementale, le plus souvent, cela s'avère difficile du fait de la complexité des écosystèmes. Recréer les caractéristiques d'un écosystème, surtout celles des milieux humides, se révèle particulièrement compliqué, car leur fonctionnement et l'ensemble de leurs caractéristiques ne sont pas connus. Par ailleurs, ils critiquent cette croyance de recréer les milieux naturels, surtout que le recours aux compensations écologiques

---

<sup>9</sup> Recommandation 5. Acquisition de terres et déplacement involontaire (International Finance Corporation. World Bank Group, 2006), pp.91-110.

<sup>10</sup> Recommandation 5 Acquisition de terres et déplacement involontaire (International Finance Corporation. World Bank Group, 2006), pp.91-110.

justifierait les projets écologiquement dommageables. Cette compensation semble donner au prélèvement de ressources et au développement une excuse qui entrave aussi bien le principe de durabilité que celui de solidarité intergénérationnelle.

La même critique est attribuée par les tenants de la justice environnementale, à la compensation territoriale qui ne devrait pas se réduire à la monétarisation des biens et des maux environnementaux comme c'est le cas bien souvent. Ils affirment que c'est un moyen d'acheter le silence des riverains par l'octroi de mesures économiques. Or, il s'agit avant tout « ... de remédier aux impacts causés ou de satisfaire des besoins du territoire en respectant les caractéristiques des capitaux en cause » (Dobson, 1998 cité dans Gobert, 2010). Les principales visées des mouvements de justice environnementale sont une meilleure redistribution des bénéfices, une ouverture de la décision aux populations défavorisées, ainsi que la volonté de lutter à la fois de manière préventive et curative contre les risques et les nuisances liés à l'appauvrissement de la population.

Une autre limite fondamentale attribuée à la compensation est le fait qu'elle tend à ignorer l'aspect humain, social et culturel. Elle confine sa compréhension de l'environnement au seul volet écologique alors qu'un écosystème est souvent lié par ses usages à un anthropo-système. Or, selon Higgs, 2003 (cité dans Gobert, 2010), « la restauration écologique devrait satisfaire une exigence d'intégrité (qualité des écosystèmes restaurés) et de fidélité (reflet de l'histoire du lieu). Parce qu'elle est à la fois un produit et un processus (vision dynamique des écosystèmes), penser la remédiation écologique en dehors d'un contexte et des liens avec les Hommes nuit à la réussite sur le long terme du travail de restauration et amène à une dénaturation du procédé même. ».

Le sociologue-anthropologue Cernea (2003) évoque la difficulté des mesures de compensation à préserver les écosystèmes mais aussi les populations humaines affectées par les projets de développement qui sont forcées de se déplacer, en ces termes : « Le "remède" habituellement employé dans le cadre des projets de développement pour "remédier" à la dépossession, au bouleversement économique et à la perte de revenus dont les réinstallés sont victimes, consiste à leur verser une compensation pour les biens qu'ils ont perdus. Malgré les avantages prétendus de ce système, la plupart des réinstallés se retrouvent à la fin plus pauvres qu'avant le déplacement. Les tenants de la théorie économique dominante ne réexaminent malheureusement jamais les conceptions sur lesquelles se fondent l'évaluation et la compensation des pertes. Et les déplacements forcés de populations continuent d'appauvrir les populations déplacées. » (Cernea, 2003).

Le constat qu'il fait, est que les individus déplacés à l'occasion de projet de développement, se retrouvent chaque fois plus pauvres qu'avant l'irruption du projet dans leur vie, malgré les mesures de compensation qu'ils auraient bénéficié. Cela, pour lui, est dû notamment au fait que :

- la grande partie des coûts supportés par les réinstallations échappe au calcul des compensations parce qu'on ne peut la ramener à des sommes d'argent ;
- il n'est pas pris en compte tous les biens perdus pour lesquels une compensation doit être versée ;
- trop souvent, les communautés les plus vulnérables qui ont peut-être plus besoin de subventions en obtiennent parfois moins parce qu'elles sont les plus faibles lors des négociations avec les responsables du projet ou les représentants de l'Etat.
- La négligence de la dimension temporelle de la réinstallation dans le processus de compensation. En effet, les compensations permettent, en théorie, de remplacer les biens perdus, mais pas de financer les investissements dont les communautés déplacées ont besoin pour rattraper le temps perdu en se développant plus rapidement.

Cernea (2003), pour étayer ses propos, s'appuie sur les travaux du professeur de politique internationale et d'économie, Ravi Kanbur. Ce dernier, conclu à l'inefficacité du principe de compensation qui est incapable de respecter le critère de Pareto. En effet, « une amélioration de Pareto a lieu lorsque, par rapport au statu quo ante, la situation d'au moins un individu est améliorée comme conséquence d'un projet, sans que la situation d'aucun autre individu se détériore. » (Kanbur, 2003). Or, pour lui, les mesures de compensation octroyées aux individus et communautés qui sont déplacés contre leur gré, abandonnant derrière eux maisons, réseaux de relations, travail, capital social et lien sentimental avec leur lieu d'origine, ne permettent pas à ces individus d'éviter de payer le prix fort dû aux projets de développement.

Il n'est pas question pour nous de remettre en cause les propositions faites par la théorie économique de l'environnement pour une formalisation des problèmes environnementaux. En effet, cette théorie a engendré, avec le concept d'effet externe, une représentation de la faillite du marché dans le but d'une part, d'offrir une description des phénomènes de nuisances (environnementales et sociales) et d'autre part, de fournir des instruments de correction de tels phénomènes. Ces corrections devant permettre de ramener l'économie à son état d'optimum (Faucheux et Noël, 1995).



La définition donnée par Pigou (1920 cité dans Faucheux et Noël, 1995) de l'effet externe insiste sur le caractère hors-marché de l'effet : « L'essence du phénomène est qu'une personne A en même temps qu'elle fournit à une autre personne B un service déterminé pour lequel elle reçoit un paiement, procure par la même occasion des avantages ou des inconvénients d'une nature telle qu'un paiement ne puisse être imposé à ceux qui en bénéficient ni une compensation prélevée au profit de ceux qui en souffrent. ».

Ainsi, on parlera d'externalité négative lorsque l'effet est négatif (par exemple, les inconvénients subis par les populations de la zone aéroportuaire du fait du déplacement forcé dans le cas du projet de construction de l'aéroport de Donsin), et d'externalité positive lorsque l'effet est positif (avantages procurées au pays par l'existence de l'aéroport international).

Pour Pigou, l'externalité est analysable en termes de divergence entre coût privé et coût social (ce dernier étant le coût pour l'ensemble des agents économiques formant la collectivité) (Jessua, 1968 ; Boisson, 1970 cités dans Faucheux et Noël, 1995). Lorsque, dans le cadre des activités d'un agent économique privé, le coût marginal social<sup>11</sup> de la production est plus élevé que le coût de production marginal privé, on ne se trouve plus dans une situation correspondant à un optimum parétien. Pour revenir à cette situation optimale de Pareto, il faudrait combler l'écart entre coût social et coût privé. Il s'agit de l'internalisation de l'externalité.

Plusieurs méthodes pratiques de correction des externalités (surtout négatifs) par l'internalisation ont été proposées.

- Pigou propose une modalité d'internalisation qui consiste à faire payer une taxe ou une redevance à l'émetteur de la nuisance.
- Coase (1960 cité dans Faucheux et Noël, 1995) avance que l'internalisation ne peut être qu'une négociation bilatérale entre émetteur et victime. Il s'agit soit du versement par l'émetteur d'une indemnité compensatoire des dommages subis par la victime du fait de l'activité soit du versement par la victime potentielle d'une somme susceptible de dissuader l'émetteur de se livrer à son activité nuisible.
- L'économiste canadien Dales (1968 cité dans Faucheux et Noël, 1995) propose l'établissement d'un faisceau de droits de propriété exclusifs et transférables sur un marché de type boursier sur des biens libres (eau, air, etc.). Le prix du droit à

---

<sup>11</sup> Coût supplémentaire induit par la dernière unité produite et supporté par la collectivité.

émettre des externalités négatives se fixera librement sur ce marché qui devra avoir toutes les caractéristiques d'un marché concurrentiel.

Les approches ci-dessus citées ont comme objectif commun l'internalisation des externalités (exemple des mesures de compensation dans le cas de l'aéroport de Donsin) en vue de l'atteinte de l'optimum de Pareto. Cependant, Kanbur (2003) fait remarquer que la véritable difficulté en la matière, surtout dans les cas de déplacements de populations et d'entrave à l'équilibre environnemental, réside dans la détermination de la valeur des éléments environnementaux ainsi que des biens à compenser.

Aussi, les adversaires des mesures de compensation et des déplacements forcés de populations tels qu'ils s'effectuent actuellement, proposent comme remède le renoncement à tout projet de développement qui implique un déplacement de population ou des impacts négatifs sur l'environnement et les écosystèmes.

## **2.2. Critiques en faveur des mesures de compensation**

De l'autre côté, se trouvent les sympathisants des mesures de compensation qui considèrent que la compensation écologique peut prétendre d'améliorer la valeur écologique d'un site et de ses environs. La compensation pouvant ainsi être réalisée sur le site du dommage (plantations d'arbres), à proximité, dans la région ou être l'objet d'une capitalisation à travers un système de banque de remédiation (« mitigation banking<sup>12</sup> » beaucoup utilisée aux Etats-Unis).

Cette technique de compensation est considérée comme plus efficace et efficiente dans la mesure où les espaces de restauration seront plus grands, offrant la possibilité d'un remembrement écologique. Ce qui permet d'avoir une approche plus programmatique et prévisionnelle de la protection de l'environnement. En outre, les procédures de Mitigation, en adoptant l'objectif de « no net loss<sup>13</sup> » se dispensent ainsi astucieusement des difficiles, et controversées, comparaisons entre valeurs économiques des projets et valeurs monétarisées des biens non-marchands (Geniaux, 2002).

Les acteurs environnementaux en faveur des mesures de compensation considèrent la compensation comme un outil au service de la justice environnementale et comme un moyen de lutte contre la vulnérabilité sociale et environnementale. En effet, pour ces acteurs, la compensation constitue une réponse territorialisée aux questions de risques, de

---

<sup>12</sup>Ce mécanisme consiste à échanger des crédits et des débits en termes de fonctionnalités des zones humides sur la base d'un prix principalement guidé par le coût de restauration ou de création de ces fonctionnalités. **G. Geniaux (2002)**.

<sup>13</sup>Encore appelé « pas de perte nette » ce concept implique que les politiques environnementales doivent faire en sorte d'au moins préserver ce qui existe au niveau d'un territoire (en terme de faune et de flores ou de fonctionnalités nécessaires à la bonne santé des écosystèmes) et de faire en sorte de remplacer ce qui viendrait à disparaître à la suite d'actions humaines considérées comme prioritaires sur la protection de l'environnement.

nuisances et de dégradations écologiques. Elle s'ouvre de ce fait aux spécificités des territoires d'accueil et s'empare de la problématique de la justice environnementale.

La compensation territoriale est comprise comme un ensemble de mesures négociées et non comme une mesure esseulée qui corrigerait ou diminuerait un type d'exposition (inégalité écologique). Elle s'adapte au contexte local et se veut une réponse aux spécificités socio-économiques, démographiques et culturelles du territoire, elle tend à pallier les inégalités environnementales et prévoit, pour ce faire, une combinaison de mesures qui sont considérées comme des externalités positives du projet. Ce sont par exemple un accès privilégié aux emplois créés par l'infrastructure pour les riverains, l'amélioration de la qualité de vie et du bien-être environnemental, etc.

En outre, les mesures de compensation occasionnent l'ouverture de négociation à de nouveaux acteurs qui entraîne l'intégration de leurs représentations territoriales dans les solutions élaborées. Il y a donc une intégration du public à la prise de décision, selon les défenseurs du concept de la compensation.

### **2.3. Les nouvelles approches compensatoires**

Après avoir souligné la difficulté d'estimer aussi bien les impacts écologiques que socio-environnementaux, Gobert (2010) souligne que le projet et les mesures de compensation doivent rencontrer une acceptabilité sociale pour la bonne marche de la mise en œuvre du projet. Cette acceptabilité sociale n'est envisageable que si d'une part il existe un véritable dialogue entre populations affectées par le projet, société civile ainsi que promoteurs de projet, et d'autre part l'application des mesures intervient en même temps (création d'emplois, allotissement des contrats, etc.) ou à la suite immédiate de la mise en œuvre du projet. Dans le cas contraire, il subsisterait des mécontentements au sein de la population affectée par le projet.

En outre, Gobert (2010) évoque une logique d'intégration des différentes échelles et de l'ensemble des entités en présence, humaines et non humaines dans la vision globale des compensations environnementales. Pour elle, « l'évaluation et la reconstitution d'un écosystème selon une approche intégrée des savoirs (profanes et locaux/scientifiques et a-territoriaux) et des pratiques pourraient faire émerger une éthique environnementale discursive. ». Elle ajoute que « la compensation socio-environnementale "la plus aboutie" (community benefits) repose sur une approche interdisciplinaire et un dialogue entre acteurs qui s'inscrit dans le temps de vie de l'infrastructure et qui ne s'arrête pas au seul moment de la construction et de la livraison de l'équipement. ».

Dans la même lancée, Kanbur (2003) suggère entre autre qu'il soit tenu compte du déplacement des populations dans les projets de développement et qu'il soit systématiquement intégré une compensation dans la conception des projets. En outre, il propose que ces mécanismes de compensation soient complétés par un « système de filets de sécurité » pour soutenir les individus déplacés et prévenir la pauvreté pouvant survenir. C'est ainsi, que certains pays, en plus des mesures de compensation, accordent toutes sortes de réparations (subventions ou allocations) aux individus déplacés pour compenser les défauts de compensation.

Quant à Cernea (2003), il soutient la création de mécanismes liés au projet, destinés à assurer un partage plus équitable des avantages (externalités positives ou internalisation des externalités négatives). Ce qui pourrait fournir des ressources nécessaires pour compléter les compensations par des investissements supplémentaires en vue de promouvoir le développement des réinstallés. Il relève le fait que la politique révisée de la Banque Mondiale en matière de réinstallation corrobore ses propos. Cette politique énonce que « Les activités de réinstallation doivent être conçues et menées comme des programmes de développement durable, et comporter des investissements suffisants pour que les personnes déplacées par le projet puissent participer aux avantages du projet ».

Au terme de cette revue de diverses critiques et théories sur la compensation, il nous revient qu'il est communément reconnu que les projets et programmes de développement sont nécessaires pour l'amélioration des conditions de vie des populations. Seulement, du fait qu'ils sont à l'origine d'externalités négatives telles les impacts négatifs sur l'environnement (dégradation des écosystèmes) et sur les populations (déplacements forcés), il est fortement recommandé que des mesures de compensation puissent être discutées et adoptées avec toutes les parties prenantes au projet de développement. En outre, une approche intégrant l'interaction entre l'Homme et la nature devrait être prise en compte.

A côté de ces mesures de compensation, la conception de filets de sécurité permettrait de soutenir les personnes déplacées et éviter leur appauvrissement dû à la mise en œuvre du projet. En somme, le promoteur est appelé à mettre en place une programme de développement durable lors de l'implantation du projet afin de permettre une conservation de l'environnement et la continuation du développement économique des populations affectées par le projet.

## **II. Mise en œuvre des mesures de compensation au Burkina Faso**

Le concept théorique autour des mesures de compensation ne trouve son sens qu'à travers une application sur le terrain. En la matière, au Burkina Faso, cette pratique se fait lors de projets de développement. En vue de mieux appréhender et apprécier la mise en œuvre de ces mesures proposées, particulièrement dans le Plan de gestion environnementale et sociale de l'étude d'impact environnemental du projet du nouvel aéroport, il nous paraît nécessaire d'avoir une aperçue sur l'applicabilité des textes législatives dans la mise en œuvre de ces mesures ainsi que sur les acteurs qui y sont impliqués.

### **1. Applicabilité des textes sur le terrain**

L'expropriation est principalement un acte dû à la volonté des pouvoirs publics qui porte atteinte aux droits de propriété. En raison de son caractère exorbitant et des risques d'atteinte aux droits humains, la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique doit être rigoureusement encadrée.

La législation du Burkina est peu fournie en matière de procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique. Les textes abordent la question de l'expropriation et de la compensation de manière très succincte. La loi burkinabè y relative est la loi n°014/96/ADP du 23 mai 1996 portant réforme agraire et foncière (RAF). Celle-ci décrit la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique applicable au Burkina Faso à travers les articles 227 et suivants. Cette procédure doit tenir compte du fait que l'expropriation pour cause d'utilité publique n'intervient qu'après une juste et préalable indemnisation.

Aux termes de l'article 227 de cette loi, la procédure est déclenchée par la décision ou l'acte de réaliser des opérations d'utilité publique. Cependant, ledit texte n'énumère pas ces opérations de manière exhaustive. Généralement, un décret est pris en conseil des ministres sur présentation d'un rapport du ministre concerné par le projet.

La déclaration d'utilité publique est contenue dans l'acte ou la décision de réaliser les opérations d'utilité publique. Cependant, cette disposition n'est souvent pas respectée dans la pratique. En effet, dans la réalisation de certains projets comme par exemple celui du barrage de SAMANDENI, durant sa mise en œuvre, il n'y a pas eu pendant longtemps, de texte de déclaration d'utilité publique.

Dans le cadre de la fixation du montant de l'indemnisation, au Burkina Faso, il y a une commission d'enquête et de négociation qui est mise en place. Celle-ci, composée des agents des ministères en charge des Finances, de l'Urbanisme et de l'Environnement, travaille en vue de déterminer le montant de l'indemnisation. Le montant compensatoire,

fixé d'accord partie entre l'exproprié et la commission ou par voie judiciaire (lorsqu'il n'y a pas d'accord), tient compte de l'état de la valeur actuelle des biens ainsi que de la plus-value ou de la moins-value pour la partie desdits biens non expropriés, de l'exécution de l'ouvrage projetée.

Il est à noter que lorsque les droits en cause ne portent pas sur la propriété, leurs titulaires font l'objet d'une simple expulsion ou déguerpissement. Ces personnes bénéficient généralement d'une compensation en nature, sous forme de recasement à leur demande. En réalité aucun texte ne règlemente ces situations. L'administration se contente de prendre des mesures d'expulsion ou de déguerpissement en raison de son pouvoir régalién.

Il faut mentionner que le code de l'urbanisme et de la construction au Burkina Faso et la loi portant Régime foncier rural se contentent de reconnaître à l'Etat et aux Collectivités territoriales le pouvoir d'expropriation en ces termes : « l'Etat et les collectivités territoriales peuvent procéder à l'expropriation d'une personne morale ou physique pour cause d'utilité publique.», article 85 du Code de l'urbanisme. En dehors de cette citation aucune description de la procédure d'expropriation n'est prévue.

Au total, nous pouvons retenir que la législation burkinabè en matière d'expropriation pour cause d'utilité est incomplète et insuffisante. En outre, elle est muette en ce qui concerne la cession forcée des autres droits réels et immobiliers que sont la possession foncière et les droits d'usages fonciers.

Bien que, comme vue ci-dessus, le Burkina Faso, dispose de lois et de procédures pour l'expropriation de terres, ces lois manquent souvent de clarté et d'efficacité. En conséquence, les procédures pour l'octroi de compensation telles que décrites dans les directives élaborées par les banques multilatérales de développement sont le plus souvent appliquées.

En ce qui concerne le cas spécifique de l'aéroport international de Ouagadougou/Donsin, le financement de la construction des voies d'accès est assuré par la Banque Mondiale. A ce titre, le pays applique les directives de l'OP 4.12 de la Banque Mondiale aussi bien dans le cadre de la construction des voies d'accès à la plate-forme aéroportuaire que de l'aéroport lui-même. Sur la base de cette politique un plan d'actions de réinstallation (PAR) a été joint au Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) du projet.

## **2. Acteurs impliqués dans la mise en œuvre des mesures de compensation**

La mise en œuvre du projet de construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin, implique la participation de plusieurs acteurs. Ces acteurs assurent la bonne marche des travaux de construction et de mise en œuvre du Plan de gestion environnementale et sociale en particulier les mesures de compensation, objet de notre travail.

### **2.1. Acteurs étatiques**

Le projet étant initié par l'Etat burkinabè qui en est garant, celui-ci intervient dans la construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin à travers plusieurs acteurs que sont :

- Le Premier Ministère, chargé de coordonner la mise en œuvre du projet, de s'assurer du respect de la politique environnementale et sociale du Burkina Faso ainsi que des procédures et directives environnementales et sociales de la Banque Mondiale. C'est ainsi qu'il a été créé et organisé par décret n°200 9-028/PM/SG/MOAD du 23 novembre 2009, en son sein, une Direction générale dénommée Maîtrise d'Ouvrage de l'Aéroport de Donsin (MOAD) pour conduire les opérations de construction de nouvel aéroport et le déménagement de l'ancien aéroport. Elle a aussi la responsabilité de faire appliquer les mesures contenues dans le PGES et de rapporter les résultats atteints. En son sein, il existe une Personne Responsable des Activités Socio-environnementales (PRASE) chargée de la mise en œuvre et du suivi du plan d'actions de réinstallation (PAR) des populations affectées et du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) du projet. A ce titre, elle travaille en collaboration avec les autorités locales et les structures représentant les populations affectées par le projet (PAP).
- Le Ministère en charge des Transports qui est un acteur privilégié dans la mise en œuvre du projet en ce sens que le nouvel aéroport international vise à mieux répondre aux normes de sécurité et de sûreté internationales, à améliorer la compétitivité de la plate-forme aéroportuaire du Burkina Faso, à renforcer le désenclavement du pays, à participer au développement de la ville de Ouagadougou et à permettre une déserte efficiente de la sous-région.
- Le Ministère en charge de l'Environnement à travers le Bureau national des évaluations environnementales (BUNEE), est entre autre chargé de l'application de la réglementation nationale en matière de protection de l'environnement. Ce dernier est chargé de suivre et de surveiller sur le plan environnemental des projets et programmes ayant fait l'objet d'évaluation environnementale. Il travail conjointement avec la Maîtrise

d'ouvrage de l'aéroport de Donsin (MOAD) dans le cadre du projet du nouvel aéroport international en vue de veiller au respect des normes environnementales.

- Les mairies de Nongr-massom, de Saaba, de Loumbila, de Pabré et de Dapéologo, concernées par le projet de construction du nouvel aéroport international et de ses voies d'accès, sont chargées de l'information de l'ensemble des populations riveraines. Elles sont également sollicitées pour la recherche de sites et le recasement des PAP. Enfin, ces autorités locales déterminent les carrières à combler avec les délaix provenant des chantiers. Elles interviennent en appui aux entretiens semi-directifs et au suivi des plantations d'arbres réalisées dans le cadre du projet.
- Les structures de recherche telles l'Institut de l'environnement et des recherches agricoles (INERA) et le Centre national de semences forestières (CNSF) accompagnent la MOAD dans la réinstallation des populations affectées sur les nouveaux sites d'accueil mais aussi dans le choix des types de plantation d'arbres à faire après la construction de l'aéroport et de ses voies d'accès.

## **2.2. Organisations prestataires de services**

Il s'agit essentiellement :

- des entreprises chargées des travaux qui sont dans l'obligation de se conformer aux clauses des contrats de marché contenant en particulier les spécificités environnementaux. Elles devront concevoir des Plans de protection environnementale et sociale (PAPES) du chantier approuvés par la mission de contrôle.
- des différents concessionnaires tels l'Office national de l'eau et de l'assainissement (ONEA), l'Office national des télécommunications (ONATEL), la Société nationale burkinabè d'électricité (SONABEL) qui sont également impliqués dans les activités du projet. En effet, en collaboration avec la MOAD, ils travaillent au déplacement ou à la réservation de leurs réseaux dans les emprises des tronçons.

## **2.3. Acteurs civils**

Nous regroupons sous ce vocable :

- La société civile, à travers les autorités coutumières, spirituelles et les leaders d'opinion, qui participe dans la mobilisation des populations pour les séances d'information et de sensibilisation ; cela de commun accord avec les autorités communales. Cela permet d'assurer la cohésion sociale entre les responsables du projet, le personnel du chantier et les populations locales afin d'éviter les conflits.
- Les populations concernées par ce projet du fait que celui-ci occasionnera des changements positifs (création d'emploi, impact sur l'économie de la région) mais aussi



négatifs (déplacements, impacts sur l'environnement, etc.) dans leur vie. Elles doivent être permanemment informées de l'évolution du projet. Cela est d'autant important pour les personnes affectées directement par le projet, qu'elles doivent se déplacer pour laisser place à la construction du nouvel aéroport. Celles-ci doivent alors être impliquées dans les différentes étapes afin de s'assurer de leur pleine participation à la réalisation du projet. Cela reste le principal moyen d'acceptation du projet par les populations locales et une meilleure mise en œuvre des mesures de compensation à leur endroit.

Les textes législatifs du Burkina Faso ne sont pas complètement fournis pour assurer une compensation appropriée aux populations affectées par les projets de développement. Cependant, le recours aux politiques opérationnelles des bailleurs de fonds tels la Banque Mondiale permet d'espérer un traitement équitable des populations affectées par le projet de construction de l'aéroport de Ouagadougou/Donsin et de ses voies d'accès. En outre, l'implication de tous les acteurs concernés devrait assurer une meilleure mise en œuvre des mesures de compensation.

A la lumière des différentes réflexions autour de la participation des mesures de compensation à l'amélioration des conditions environnementales et particulièrement des conditions de vie des populations affectées par les projets et programmes de développement, il s'agit pour nous, dans le cadre de notre travail de recherche, de répondre à la question suivante : « Les mesures de compensation mises en œuvre dans le cadre du projet de construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin, sont-elles à même de participer à l'amélioration des conditions de vie des populations affectées qui doivent être déplacées ? ».

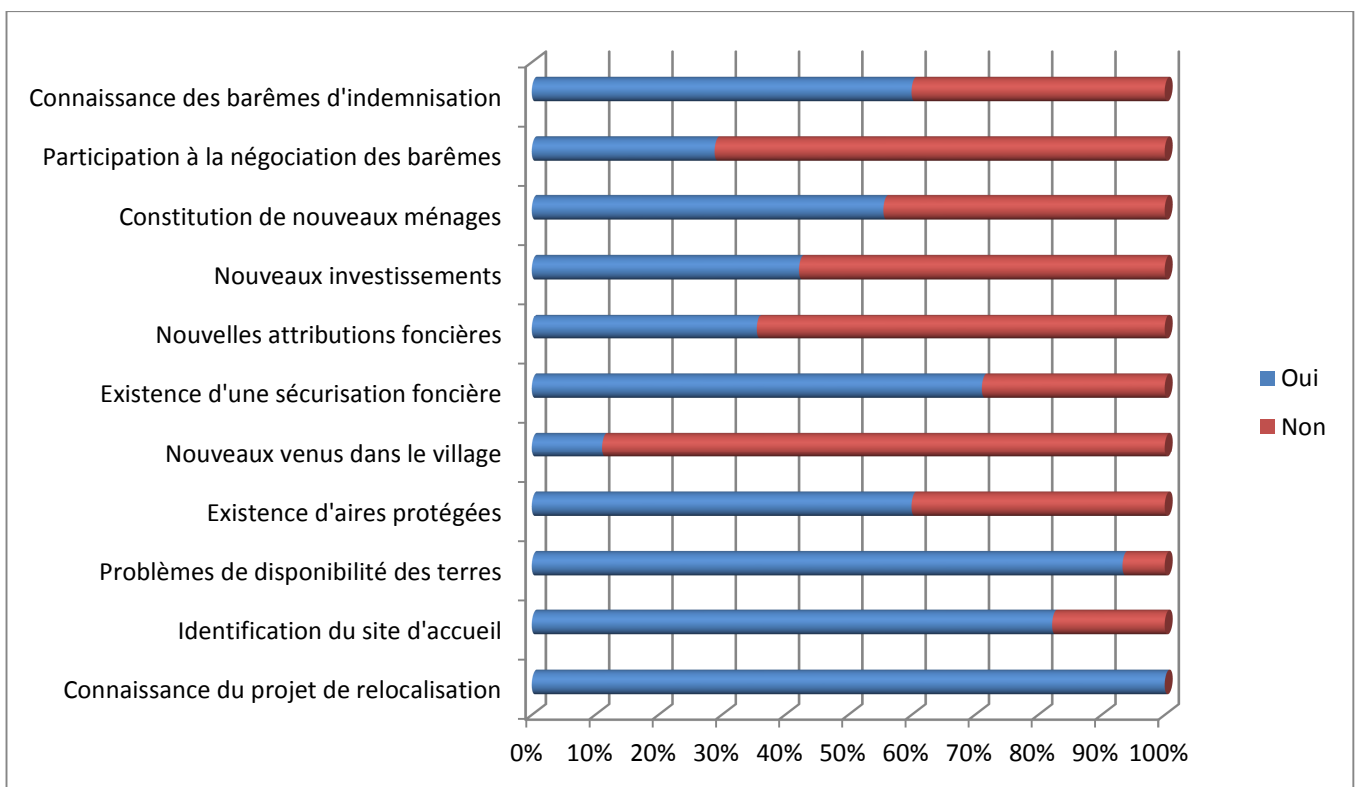
## CHAPITRE III : ANALYSE DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE COMPENSATION DU NOUVEL AEROPORT

Dans ce chapitre, il sera question de présenter les résultats de notre enquête auprès de la population de Tabtenga concernant leur point de vue sur le projet et sur les mesures prises pour accompagner leur déplacement (I). Nous porterons également un regard sur le processus de compensation mise en œuvre sur le terrain (II) et enfin nous terminerons par des recommandations (III) en vue d'apporter notre contribution pour une meilleure mise en œuvre du processus de compensation proposé.

### I. Présentation des résultats de l'étude sur la mise en œuvre des mesures de compensation en faveur des populations affectées de Tabtenga

#### 1. Présentation des résultats de l'enquête<sup>14</sup>

Quarante-cinq (45) personnes ont été questionnées dont onze (11) personnes de sexe féminin et trente-quatre (34) hommes ; tous, chefs de famille. Les résultats de l'enquête sont présentés dans la figure 3 ci-dessous.



**Figure 3 : Graphe représentatif des réponses selon le type de question**

Ce graphe présente l'ensemble des réponses aux questions fermées posées à l'échantillon enquêté. L'interprétation de ces différentes réponses est développée dans les différents sous-titres de cette partie consacrée à la présentation des résultats de l'enquête.

<sup>14</sup> Tous les graphes présentés dans ce présent chapitre ont été conçus par l'étudiant à partir des données récoltées sur le terrain.

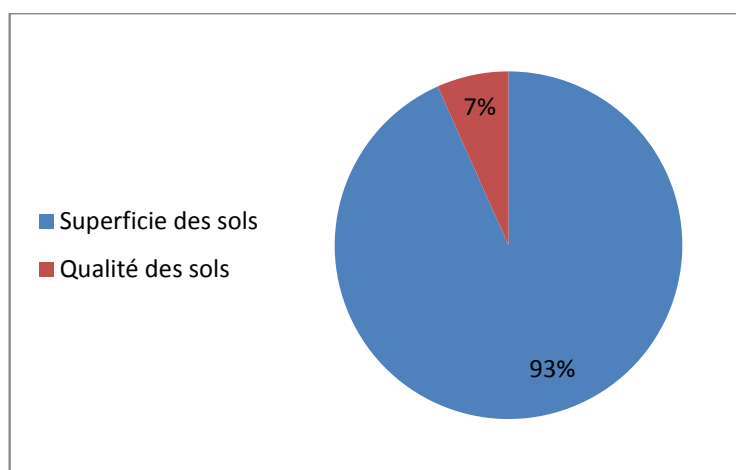
### 1.1. Connaissance du projet de relocalisation

La figure 3 nous montre que l'ensemble des enquêtés (76% d'hommes et 24% de femmes) ont connaissance de l'existence du projet. En outre, la majorité de ces chefs de ménages (82,2%) sont à même d'indiquer l'emplacement du site d'accueil des habitations.

Ainsi, la population de Tabtenga est au courant du projet de construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin. Il y a eu des séances de rencontres avec les responsables du projet à ce sujet, la majeure partie des enquêtés ayant confirmé ces rencontres et ayant été capable d'identifier le lieu retenu de commun accord pour la relocalisation des ménages.

### 1.2. Disponibilité des terres

La totalité des populations de Tabtenga doit être relogée sur une partie du territoire dudit village se trouvant hors emprise de la zone aéroportuaire.



**Figure 4 : Nature des problèmes évoqués concernant la disponibilité des sols**

98% des enquêtés (Figure 3) affirment, qu'il y a des problèmes liés à la disponibilité de sols cultivables. 93% de ces enquêtés (figure 4) soutiennent, qu'au vu du reste de la superficie disponible dans le village de Tabtenga, il leur sera difficile de bénéficier des mêmes superficies cultivables qu'ils possédaient avant la relocalisation sur le nouveau site d'accueil. Tandis que 7% disent que le problème de disponibilité des terres est plutôt lié à la qualité des sols qui leur seront proposés au vu des terres disponibles dans le village et qui est hors de l'emprise aéroportuaire. En outre, la totalité des enquêtés affirment n'avoir pas connaissance des emplacements des sites agricoles qui doivent leur être octroyés. Ils disent n'avoir pas encore participé à une séance d'identification de sites agricoles avec les responsables du projet.

Nous constatons alors l'existence de problèmes de disponibilités de terres cultivables au niveau des terres d'accueil des populations à déplacer. Cela est corroboré à travers les

entretiens faits avec l'Institut national de l'environnement et des recherches agricoles (INERA) et l'Association Song Koadba (ASK) de Donsin qui travaillent à promouvoir des techniques de cultures à rendement élevé sur des surfaces agricoles réduites.

En outre, il se pourrait qu'il y ait eu un manque de communication, entre les structures responsables du projet et les populations de Tabtenga, en matière d'identification des terres agricoles.

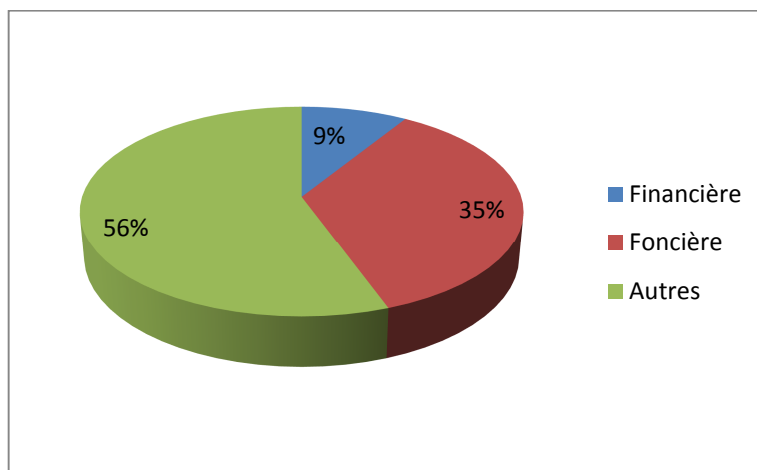
### **1.3. Constitution de nouveaux ménages**

Les différentes études et rencontres relatives au projet de construction du nouvel aéroport international ont débuté depuis 2007. Les procédures de compensation concernent essentiellement les chefs de ménages et une liste a été dressée en la matière. Au moment de l'enquête, 56% des enquêtés (figure 3) ont dit qu'il y a eu la constitution de nouveaux ménages tandis que 36% reconnaissent qu'il y a eu de nouvelles attributions foncières dans le village après le recensement des ménages de 2007. Nous entendons par nouveaux ménages le fait qu'il y ait eu de jeunes mariés qui, ayant quitté la cours paternelle, ont bénéficié d'un lopin de terre pour s'établir dans le village avec leur famille. Il y a aussi des nouveaux venus dans le village qui ont bénéficié de ces lopins de terre et y ont fait des investissements afin de s'établir. Ces nouveaux venus sont essentiellement des jeunes ressortissants du village qui étaient partis à l'aventure dans les pays limitrophes et sont revenus avec leurs familles.

Ainsi, de nouveaux ménages se sont constitués, après l'arrêt des listes de ménages à dédommager. Cela a créé de nouveaux chefs de ménages et donc de nouvelles personnes concernées par les mesures de compensation à prendre en compte. En effet, le processus de relocalisation ne commencera qu'en 2013 or, ces ménages ont depuis lors été intégrés dans le village et ont investi dans des activités agropastorales qu'il serait souhaitable de prendre en compte dans les mesures de compensation.

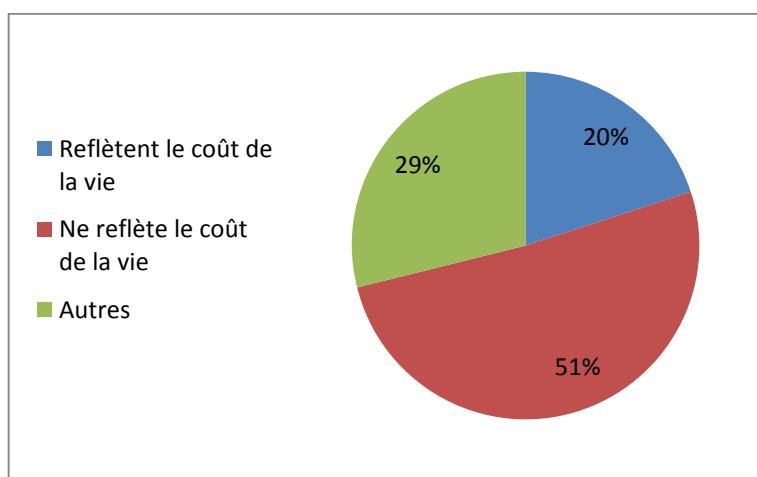
### **1.4. Satisfaction sur les mesures d'indemnisation**

Dans les procédures de compensation établies, la principale mesure pour compenser les pertes d'habitations, est l'octroi de nouvelles terres accompagnées de mesures de sécurisation foncière (Documents de propriétés foncières) avec la construction d'habitats pour les déplacés. 60% des enquêtés (Figure 3) disent être au courant de l'existence de barèmes d'indemnisation. 71% disent n'avoir pas été impliqués dans la négociation des barèmes fixés (Figure 3). 35% préfèrent l'indemnisation sous forme foncière ; par contre 56% souhaitent une partie de l'indemnisation sous la forme foncière et l'autre (9%) sous la forme financière (Figure 5).



**Figure 5 : Préférences concernant les formes d'indemnisation**

Cependant, près de la moitié des enquêtés (51%) trouvent que vu l'évolution de la situation sociale et économique actuelle du pays en général et de la région en particulier, les barèmes d'indemnisation ne reflètent pas le coût de la vie (Figure 6). Par contre, 20% des enquêtés jugent ces barèmes à la hauteur du coût de la vie. 29%, n'ont pas donné leur avis sur la question au motif de ne savoir quoi dire.



**Figure 6 : Avis sur les barèmes d'indemnisation**

Les mesures d'indemnisation semblent donc ne pas être perçues par la population comme à même de compenser leurs pertes. Ces deniers semblent ne pas entièrement approuver les formes d'indemnisation à leur endroit. La forme privilégiée d'indemnisation retenue consiste à préférer les indemnités en nature, particulièrement dans le cas de pertes foncières et agricoles plutôt que les indemnisations financières. Ces indemnisations étant accordées aux chefs de ménage. Il s'agit d'une part de l'octroi de nouvelles parcelles agricoles et d'autre part de la construction d'habitats améliorés (en ciment) sur des parcelles viabilisées, pour le compte de ces populations.

### **1.5. Mesures de compensation additionnelles**

A la question de savoir si la création d'une banque de céréale, d'une coopérative agropastorale, d'une institution de micro-crédit, de voies d'accès aux routes principales, ou la mise à la disposition des populations de matériels de production, etc., contribuerait à l'amélioration des conditions de déplacement, la majorité des enquêtés ont répondu par l'affirmative.

La prise en compte de mesures de compensation additionnelles pourrait ainsi permettre d'améliorer les conditions de vie de déplacement des habitants à relocaliser. Cela contribuerait à l'amélioration de leur rentabilité agricole, ainsi que leur capacité productive tout en facilitant l'accès aux marchés principaux de la région. Ce qui permettrait à cette population de rattraper un tant soit peu, le retard économique dû au déplacement subi.

### **1.6. Investissements effectués**

Les investissements qui se sont faits, depuis le recensement et l'arrêt des listes des personnes à déplacer, sont essentiellement individuels. Ces investissements, confirmés par 40% des enquêtés (Figure 3), concernent essentiellement la construction d'habitats, l'aménagement de surfaces agropastorales au niveau du site actuel occupé par les populations.

Il semble donc que depuis le recensement des populations effectuées dans le cadre des mesures de compensation, il y ait eu de nouveaux investissements. Ces investissements sont, a priori, non compensables parce qu'intervenues après le recensement et la date butoir. En effet, selon l'Etude d'impact environnemental et social de l'aéroport, la date butoir (fixée dans un premier temps au 6 juin 2007) est importante pour l'éligibilité au plan d'actions de réinstallation. Les personnes qui s'installeront ou qui investiront sans autorisation dans la zone d'emprise aéroportuaire après cette date ne pourront pas, en principe, prétendre à des compensations.

### **1.7. Sites sacrés**

Le village de Tabtenga dispose d'une zone boisée sacrée, soulignée par près de 60% des enquêtés (Figure 3), où des rites culturels sont périodiquement effectués. Avec le déplacement de la population, les habitants n'auront plus accès directement à la zone, même si les responsables du projet leur ont assuré qu'ils auront périodiquement accès à ladite zone située dans l'emprise aéroportuaire, pour leurs rites culturels. La plupart des enquêtés disent ignorer les dispositions prises par le promoteur pour leur permettre de continuer à fréquenter ce site boisé qui se trouve plus éloigné du futur site de relocalisation et entièrement comprise dans la zone aéroportuaire.

## **2. Présentation des résultats des entretiens avec les acteurs principaux**

### **2.1. Entretien avec le chef du village**

Il ressort de l'entretien avec celui-ci, les préoccupations suivantes :

- Bien que le site de construction des habitats ait été identifié, les constructions n'ont pas encore commencé. Pourtant du fait que d'une part, les investissements après le recensement ne soient pas pris en compte dans le processus d'indemnisation, et d'autre part, ces constructions devaient commencer plus tôt, la majorité des habitants n'ont pas renforcé leur habitation en prélude à la saison des pluies à venir. Ainsi, beaucoup de maisons sont tombées laissant leurs propriétaires sans logement lors de la saison pluvieuse.
- Il est inquiet quant aux superficies de terre d'habitation à leur octroyer. En effet, les parcelles y sont de petites tailles comparées à la taille de certains ménages. Il a le sentiment que tous les habitants de son village n'auront pas de toit pour se loger.
- Il précise que le recensement n'a pas tenu compte de ceux qui étaient à l'étranger, ni des jeunes non mariés mais en âge de le faire. Du coup, quelques mois plus tard après le recensement, ceux-ci se sont mariés et sont devenus des chefs de famille alors que la procédure d'indemnisation n'a pas encore commencé. Ainsi, lorsqu'il s'agira de procéder à la relocalisation, ces nouveaux ménages ne seront pas indemnisés parce que n'ayant pas été recensés.
- Il souhaite que d'autres rencontres avec les responsables du projet se fassent pour redéfinir les barèmes d'indemnisation et pour un recensement complémentaire en vue d'éviter que des gens ne soient lésés.

### **2.2. Entretiens avec les personnes ressources**

Ces entretiens ont essentiellement concerné le représentant du comité villageois de développement (CVD), deux représentants de l'Association Song Koadba (ASK) de Donsin, deux propriétaires terriens.

Le responsable du comité villageois de développement précise qu'il ne trouve pas normal que les fils natifs du village, qui n'ont cependant pas de ménages dans le village, ne soient pas recensés pour les besoins de compensation. En outre, tous les trois ans, les populations de Tabtenga vont sacrifier aux rites dans la forêt classée qui ne leur seront plus accessible permanemment après le déplacement. Comme mesures de compensation additionnelles, il souhaite qu'il soit fait des dons aux groupements agricoles. Ces dons concernent le don de bétail (animaux de trait par exemple), de semences, d'outils de travail comme les charrues, etc.

Pour les représentants de l'ASK, leur participation au projet de relocalisation des populations de la zone aéroportuaire se focalise surtout sur les expérimentations de semences améliorées à proposer par la suite aux populations à déplacer.

En effet, pour des raisons de manque de surfaces cultivables, il a été retenu de proposer aux populations à relocaliser l'utilisation des semences améliorées et d'améliorer les systèmes de production par l'utilisation de nouvelles techniques culturales en vue d'augmenter les rendements des productions ; cela, en compensation des surfaces cultivables qui seront perdues. Il s'agit de se focaliser sur l'augmentation des rendements des productions agricoles sur des surfaces réduites. La variété améliorée de Niébé appelée KOMKALE et celle de Sorgho appelée KAPELEGA, retenues par le projet, ont toutes les deux des cycles<sup>15</sup> de 70 jours et des rendements bien supérieurs aux variétés standards, selon les représentants de l'Association. En effet, selon les résultats définitifs de la campagne agricole 2004/2005<sup>16</sup>, le rendement moyen du sorgho blanc est d'une (01) tonne à l'hectare et celui du niébé aussi. Des données recueillies auprès des représentants de l'INERA, le rendement agricole du sorgho KAPELEGA, est de deux tonnes et demi (2,5) à l'hectare et celui du niébé KOMKALE, de deux (02) tonnes à l'hectare.

Ainsi, des champs écoles, au nombre de cinq (05), sont mis en place et permettent à des producteurs pilotes, sélectionnés sur la base de la superficie de leurs champs, de se former aux techniques de culture de ces spéculations. Ces producteurs pourront, à leur tour, former les populations de leur village et fournir aussi des semences améliorées aux populations pour leur permettre d'améliorer leur rendement agricole.

En ce qui concerne les propriétaires terriens, nous avons approché deux (02) des sept (07) propriétaires terriens qui ont cédé leurs terres pour la relocalisation des populations de Tabtenga. Ils avancent que des arbres sur leurs parcelles ont été recensés mais les prix ont été fixés avec le chef CVD du village et non avec les propriétaires terriens qui n'ont pas été conviés aux différentes réunions.

Ils ajoutent qu'après le recensement des superficies des parcelles agricoles, la population n'a pas été informée sur les superficies exactes des terrains. Ainsi, les ménages ne savent pas quelles superficies ont été déterminées quant à leurs terres agricoles lors des recensements.

En outre, des jeunes se sont mariés après le recensement, et ils souhaiteraient qu'il y ait un nouveau recensement pour les prendre en compte dans les mesures de compensation. A la

---

<sup>15</sup> Le cycle correspond à la période s'écoulant entre l'instant de la mise en terre jusqu'à la récolte.

<sup>16</sup> Dernières données à notre disposition sur le site de l'Institut National de la statistique et de la démographie du Burkina Faso (<http://www.insd.bf>).



question de savoir s'ils n'ont pas été informés de la date butoir pour le recensement, ils ont répondu par la négative. Ils concluent sur la nécessité de procéder à une compensation financière pour les populations qui accusent des pertes patrimoniales (perte de terre, d'habitats, de plantations, etc.).

### **2.3. Entretien avec l'Institut de l'Environnement et de Recherches Agricoles**

L'entretien avec le représentant de l'INERA nous a permis d'avoir une idée sur l'avancée des actions de cette structure sur le terrain au moment de notre enquête terrain.

L'INERA est chargé de conduire des enquêtes socio-économiques auprès des producteurs pour identifier les besoins de production et d'adaptation ; entamer les procédures de détermination des parcelles agricoles pour le compte des populations à réinstaller ; procéder à la restauration des terres dégradées ; appuyer l'amélioration des productions agricoles des producteurs et des ménages à réinstaller ; former les producteurs sur la production de compost de qualité ; accompagner l'amélioration de la production de viande (volailles, ovins, porcs).

Au moment de notre rencontre avec le représentant de l'INERA, la structure était au stade de soutien à l'ASK dans les expérimentations des semences améliorées. Cela consistait à participer à la production du phospho-compost pour les tests de démonstration. A part les champs écoles de l'ASK, neuf (09) autres sites d'expérimentation avaient été créés avec huit (08) producteurs pilotes par site. Ces producteurs faisaient la culture du sorgho et de niébé améliorés (KAPELEGA et KOMKALE) de façon rotative sans changer de champ de production. Les champs faisaient 500 m<sup>2</sup> chacun et il était procédé à deux traitements phytosanitaires sur ces spéculations par cycle de production.

Le représentant précisait que les champs agricoles pour les réinstallés n'étaient pas encore identifiés.

### **2.4. Entretiens auprès de la Maîtrise d'ouvrage de l'aéroport de Donsin (MOAD)**

Les différents entretiens menés avec le chargé des activités socio-environnementales et le personnel sous sa supervision nous ont permis d'arriver aux constats suivants :

- cette structure d'exécution du projet est chargée de la restauration des terres dégradées avec l'assistance de l'INERA et de l'appui à la construction de fosses compostières pour la production de matière organique pour la restauration des terres ;
- elle dispose d'un décret déclarant d'utilité publique les voies d'accès et le site de la plateforme aéroportuaire de Donsin ;

- les travaux de construction de l'aéroport n'ont pas encore commencé parce que les financements des bailleurs de fonds n'étaient pas encore disponibles ;
- par contre, les fonds pour la construction des voies d'accès sont disponibles et les travaux vont commencer juste après le déplacement des populations affectées par le projet (PAP) ; Ce qui devrait se faire en 2013 du fait qu'il faille attendre la fin de la saison pluvieuse pour que les populations procèdent aux récoltes ;
- tous les sites d'accueil des populations ont été identifiés et négociés par la MOAD qui les a acquis et compte les mettre à la disposition des PAP. Les plans des sites ont été également conçus ;
- les terres cultivables et habitables font l'objet de titres fonciers afin d'assurer aux PAP une sécurité foncière ;
- les parcelles situées sur les sites ne sont pas de la même taille d'un site d'accueil à l'autre. Ainsi, les parcelles du site Donsin font chacune 1 000 m<sup>2</sup> tandis que celle de Tabtenga font chacune environ 600 m<sup>2</sup>. Cela est dû au manque de terres dans la zone autour de la plateforme nécessaire à la relocalisation des PAP ;
- la MOAD a procédé à la sélection de différents prestataires de services qui doivent construire les habitations des déplacés ;
- les terrains sur lesquels les habitations des ressortissants de Tabtenga doivent être construites ont été achetés à des propriétaires terriers du village de Tabtenga, eux-mêmes devant être réinstallés sur ces terres ;
- une nouvelle date butoir a été arrêtée pour permettre de prendre en compte des ménages qui n'avaient pas été pris en compte dans les listes des ménages à dédommager.

Au vu des résultats de l'enquête menée auprès des 45 ménages du village de Tabtenga et des entretiens menés auprès de personnes ressources, nous sommes arrivés aux conclusions suivantes.

En premier lieu, les habitants sont inquiets quant à la superficie des terres acquises pour leur réinstallation. D'une part, il semble que les terres destinées aux logements ne sont pas assez grandes pour accueillir les ménages dont les membres sont nombreux (en moyenne 7 par ménage), d'autre part, les terres destinées aux activités agropastorales ne sont encore connues. En outre, au vu des terres qui restent disponibles dans le village, il ressort qu'il serait difficile d'octroyer aux ménages à réinstaller, des terres agricoles équivalentes en superficie à celles possédées auparavant.

En second lieu, les activités menées par des structures impliquées dans la mise en œuvre du projet, tels l'INERA, l'ASK ou même la MOAD (structure de mise en œuvre du projet) semblent être méconnues des habitants de Tabtenga. Ce qui crée des frustrations et des incompréhensions au sein de la population.

Ainsi, de façon générale nous pouvons dire que la mise en œuvre des mesures de compensation est effectivement assurée par la MOAD en collaboration avec les structures partenaires. Cependant, un effort devrait être fait pour s'assurer qu'une politique de communication et d'échanges permanentes s'établissent avec les populations affectées par le projet en vue d'assurer l'amélioration de leurs conditions de vie, une fois déplacées.

## **II. Analyse du processus de compensation mise en œuvre dans le cadre du projet**

A travers cette analyse, nous mettrons en évidence les forces et les faiblesses des mesures de compensation du plan de gestion environnementale et sociale déjà mise en œuvre dans le cadre du projet de construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin.

### **1. Forces du processus de compensation mis en œuvre**

Le rapport d'EIES réalisé en 2007 a été réactualisé pour tenir compte du retard accusé dans le démarrage du projet. En effet, initialement prévu en 2012, ce démarrage est finalement prévu vers la moitié de l'année 2013. L'actualisation a permis de récolter de nouvelles données des impacts socio-environnementaux et de reculer la date butoir jusqu'en août 2012 en vue d'élargir les négociations avec les personnes affectées et les populations d'accueil pour une meilleure prise en compte des populations affectées par le projet dans les mesures de compensation.

L'actualisation permet aussi de revaloriser les montants des différentes indemnités en tenant compte des nouveaux prix du marché comparativement à ceux d'antan ayant servi aux valorisations précédentes.

Le choix de l'option « construction d'habitat » est de nature à assurer une certaine stabilité immobilière et foncière pour les populations déplacées et à les prémunir d'une pauvreté rapide après la relocalisation. En effet, contrairement à l'indemnisation financière, cette option à l'avantage de garantir aux relocalisés une sécurité foncière et immobilière. Par contre, octroyer des montants à la population pour qu'elle se relocalise elle-même occasionnerait des dérives menant à un appauvrissement certain de celle-ci.

La conception et la vulgarisation de technologies agricoles telles l'utilisation de semences améliorées, de techniques de compostage, de phospho-compost, de techniques d'alternance de cultures sur des superficies réduites, permettra certainement aux

populations d'améliorer leur productivité agricole. Les populations relocalisées pourront assurer leur sécurité alimentaire, améliorer leur revenu et, d'une manière générale leur condition de vie.

La création d'emplois futurs due aux travaux en phase de construction de l'aéroport pourrait être une source d'augmentation de revenus pour les populations locales à relocaliser.

La construction de l'aéroport pourrait également contribuer à assurer d'une certaine manière la protection de la faune et de la flore qui sera située au sein de la zone aéroportuaire. En ce sens que celle-ci sera préservée de l'action anthropique riveraine ; les populations ne pouvant plus y accéder pour leur besoin en bois de chauffe ou en viande sauvage.

## **2. Faiblesses du processus de compensation mis en œuvre**

Les parcelles d'habitation octroyées d'un village à l'autre n'ont pas les mêmes superficies ; cela est susceptible de créer des frustrations au sein des populations à relocaliser. En outre, en ce qui concerne le village de Tabtenga, celles-ci sont de taille inférieure par rapport à certains ménages de grande taille. En effet, il faut relever que les constructions prévues sur ces parcelles sont de tailles standards et ne tiennent pas compte de la taille particulière de certains ménages parfois importante. La taille moyenne des ménages à Tabtenga est de 7 individus par ménage selon l'étude d'impact environnemental et social du projet ; avec une fourchette de variation de la taille des ménages allant de un (01) à dix-neuf (19) individus. Il y a environ 85 ménages sur les 231, soit 36,84% des ménages, qui ont une taille supérieure ou égale à 7 membres. La taille des parcelles pourrait ne pas être suffisamment grande pour les accueillir et créer des frustrations. Ce qui n'est pas de nature à occasionner l'amélioration des conditions de vie des populations à relocaliser. Cette procédure ne permettra pas, comme le préconise le plan d'actions de réinstallation de l'EIES, de reloger les populations dans des conditions semblables ou supérieures à celles qu'elles avaient avant leur déplacement.

Cette situation pourrait s'expliquer par le fait que les responsables du projet veuillent respecter scrupuleusement les suggestions du plan d'actions de réinstallation qui voudrait que les personnes déplacées soient relocalisées à l'intérieur du terroir de leur village d'appartenance lorsque cela est possible. L'objectif est d'éviter l'affaiblissement du tissu social. L'inconvénient dans ce procédé est le risque de ne pas permettre à tous d'être relogés convenablement par manque de superficie.

Cela peut aussi s'expliquer par le fait que certains propriétaires terriens aient refusé de vendre des terres à la MOAD, au motif qu'ils ne voudraient pas brimer leurs progénitures

qui pourraient se retrouver sans terres dans le futur. Du coup, la MOAD se retrouve dans une situation où elle ne peut octroyer des parcelles de tailles convenables à certains ménages à déplacer.

Des formations en techniques agricoles ont été dispensées à un groupe de producteurs pilotes pour en faire des formateurs villageois. Ils devront par la suite former les populations de leurs villages et leur fournir les semences agricoles nécessaires. Cependant, il y a un risque que la restitution ne puisse pas être faite dans des conditions à même de permettre aux ménages de s'approprier convenablement les techniques. Parce que ces formateurs villageois n'ont pas forcément la pédagogie pour transmettre ce qu'ils ont appris. Or la maîtrise de ces techniques reste primordiale pour permettre aux populations à relocaliser d'assurer leur alimentation sur les terres à superficies réduites qui leur seront octroyées.

La construction de l'aéroport empêchera les populations d'avoir accès aux sites sacrés qui constituent une partie essentielle de leur richesse culture. Il est prévu qu'ils aient accès périodiquement à ces espaces pour leurs besoins culturels. Cependant, nous devons reconnaître que cette situation engendrera une diminution de la richesse culturelle de ces populations avec le risque que celles-ci perdent certaines valeurs culturelles, au fil du temps, du fait de ne plus avoir accès de façon permanente à ces sites situés dans la zone aéroportuaire.

Les habitations qui devront être construites au bénéfice des populations à relocaliser auront un impact certain sur l'environnement occasionnant le défrichage et la destruction de la végétation. Il en est de même pour les superficies agricoles à déterminer pour le compte de ces populations.

Le système de communication pourrait être amélioré. En effet, bien que la structure responsable du projet, la MOAD, et les structures techniques partenaires comme l'INERA, mènent des activités dans le cadre de la compensation des populations à relocaliser, la majorité des populations de Tabtenga semblent sous informées de ce qui est fait sur le terrain. Ce manque de communication crée des incompréhensions de nature à réduire l'efficacité des mesures de compensations.

### **III. Recommandations**

A l'issue de cette analyse des mesures de compensation déjà entreprises dans le cadre du déplacement des PAP de Tabtenga, nous faisons un certain nombre de recommandations pour une contribution à l'amélioration du processus de compensation en cours au bénéfice des populations de ce village.

Nous proposons qu'un cadre réglementaire puisse définir des conditions précises relatives aux mesures de compensation dans le cadre du déplacement ou de la relocalisation des populations lors des projets de développement au Burkina Faso.

Nous proposons également que la MOAD, structure responsable de l'application des mesures contenues dans le PGES et le PAR, mette un accent particulier sur la communication et les rencontres d'informations avec les populations affectées. En effet, la bonne marche de la mise en œuvre des mesures de compensation auprès des populations passe par l'information des populations sur le processus de démarrage des travaux, le déroulement des travaux, les interruptions éventuelles du processus, les dispositions utiles à prendre, etc.

L'instauration d'une telle politique de communication, permettra une meilleure participation des populations concernées par le projet mais aussi d'éviter des conflits. En effet, selon Pierre André et al (2003) « Un défaut de communication de message par l'émetteur entraîne un problème de compréhension chez le récepteur, ce qui peut mener à un imbroglio risquant de retarder le projet ».

Avec une meilleure communication, les populations se sentiront mieux impliquées quant à la bonne marche du projet et trouveront leurs besoins et inquiétudes pris en compte dans les mesures de compensation qui leur sont proposées. Cela constituera le gage de l'acceptabilité sociale du projet par les populations à déplacer.

Il est primordial que les parcelles d'habitation proposées aux déplacés leur permettent de vivre décemment et équitablement. Cela fait partie intégrante de l'amélioration des conditions de vie des ménages. Cependant, comme nous l'avons souligné plus haut, les superficies affectées à la relocalisation des populations de Tabtenga ne sont pas assez importantes pour certaines familles de taille importante.

Nous proposons que des superficies supplémentaires à usage d'habitations soient acquises par la MOAD aux profits des déplacés. Il se pourrait que ces terres ne soient pas situées dans le village de Tabtenga. Cependant, cela ne devrait pas empêcher la mise en œuvre de cette procédure en vue de procurer aux relocalisés, l'espace nécessaire à leur épanouissement ainsi que l'amélioration de leurs conditions de vie. Ainsi, il s'agira de s'assurer que les tailles des parcelles octroyées soient proportionnelles aux terres d'habitation perdues par les ménages. Si cela se révèle difficile à réaliser, des compensations financières pourraient être octroyées aux ménages de grandes tailles qui n'auront pas bénéficié de parcelles et d'habitats à la hauteur de leur taille. Ce qui leur permettrait d'installer une partie des membres de leur ménage sur d'autres terres. Dans ce

dernier cas, des services d'assistance pourraient leur être accordés pour leur permettre de gérer convenablement les ressources financières mises à leur disposition.

En plus, il serait souhaitable du point de vue environnemental, que les constructions se fassent avec le minimum de destruction de la flore. Cela permettrait aux populations à déplacer de vivre dans un microclimat agréable et naturel.

Dans le cadre du déplacement des personnes du village de Tabtenga affectées par le projet, il serait judicieux de mettre en place un système de filets de sécurité dans le but de soutenir les individus à déplacer. Ces filets de sécurité contribueront à soutenir le gap économique dû au déplacement des populations de Tabtenga ayant occasionné l'interruption des activités économiques de ces populations (agricultures, élevages, commerce, etc.). Il s'agit essentiellement d'allocations et de subventions permettant de relancer et de soutenir les activités économiques des populations déplacées. Cela peut se traduire concrètement par la construction de voies d'accès aux voies principales menant aux différents marchés locaux et aux centres urbains ; le financement de projets agropastoraux ; l'aide à l'écoulement des produits agropastoraux ; la formation, etc.

Les parcelles agricoles prévues pour être octroyées aux déplacés seront de moindre importance que celles que les ménages possédaient avant leur relocalisation. Cela est dû au manque de terres agricoles dans la zone. Pour compenser ce manque, il a été convenu avec la participation des structures techniques comme l'INERA et des associations telles l'ASK, de promouvoir des techniques agricoles à même d'améliorer la rentabilité agricole sur de petites superficies agricoles. Il serait alors judicieux de revoir la procédure actuelle de transmission des techniques agricoles à la population. Ainsi, la MOAD en collaboration l'INERA pourrait entreprendre le recrutement et la formation de techniciens agricoles qui, dans chaque village, se chargeront de former les ménages aux techniques agricoles à travers des champs écoles. Et ce, pour une durée de deux saisons pluvieuses pour s'assurer qu'elles ont bien assimilés les procédures.

En outre, il serait judicieux de promouvoir des techniques de gestion durable des sols et d'agroforesterie auprès de la population à relocaliser pour assurer une rentabilité agricole des cultures en harmonie avec la faune et la flore du milieu.

Enfin, des actions pourraient être entreprises pour créer des banques de céréales permettant aux populations d'avoir à leur disposition, de façon permanente, des semences et des vivres mais aussi des produits commercialisables. Il pourrait être encouragé la constitution de groupements agropastoraux de jeunes et de femmes qui seront financés et

qui bénéficieront de formations adéquates pour la pérennité de leurs activités rémunératrices de revenus.

Au-delà des emplois qui pourraient être créés lors de la phase de construction et d'exploitation de l'aéroport pour les populations déplacées, il serait judicieux de promouvoir la création d'emplois privés à travers le financement de petites entreprises individuelles auprès des jeunes et des femmes.

Ce travail de recherche s'est focalisé sur le village de Tabtenga. Par conséquent, les résultats et conclusions auxquels nous sommes parvenus ne s'auraient être extrapolés à tous les villages de la zone aéroportuaire qui doivent être déplacés dû au projet de construction. En outre, au moment où nous menions notre étude, ni la construction des voies d'accès, ni celle de l'aéroport lui-même n'avait commencé. Ainsi, le présent travail devrait être considéré, avec ses insuffisances, comme un apport au processus de suivi des mesures proposées par le plan de gestion environnementale et sociale en vue de réduire les impacts négatifs sur l'environnement et la vie sociale des populations de la zone.

A cette effet, nous suggérons que, parallèlement aux activités de surveillance et de suivi, des études plus poussées puissent se faire, lorsque les travaux seront avancés, sur tous les sites de relocalisation pour s'assurer que les populations affectées par le projet de construction du nouvel aéroport puisse bénéficier des conditions de vie au moins égales à celles qu'elles avaient avant le projet. L'objectif étant d'éviter l'appauvrissement de ces populations dû à l'implantation du nouvel aéroport international.



## CONCLUSION

Le projet de construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin occasionnera le déplacement des populations vivant dans la zone d'emprise du projet mais aussi la dégradation de l'environnement du milieu concerné.

La mise en œuvre du Plan de gestion environnementale et sociale (PGES) est déjà effective avec la Maîtrise d'ouvrage de l'aéroport de Donsin (MOAD) qui mène déjà un certain nombre d'activités rentrant dans le cadre de sa mission sur le terrain.

Les populations affectées par le projet, qui sont essentiellement des populations rurales, ne doivent être déplacées qu'après avoir été indemnisées. Ainsi, il faudra achever la construction des logements et la détermination des parcelles agricoles à leur octroyer avant de procéder à leur déplacement.

Le présent travail de recherche s'est intéressé aux mesures de compensation proposées par le PGES et déjà mis en œuvre sur le terrain en vue d'indemniser les populations affectées par le projet. Il s'est agi d'analyser ces éléments pour conclure si, à notre avis, il existe de réelles chances d'amélioration des conditions de vie des populations affectées une fois leur relocalisation effectuée. Cette amélioration des conditions de vie des populations est nécessaire, à notre sens, pour prévenir une dégradation de l'environnement. Parce que ces populations dépendent grandement de la terre et de ses ressources. Si leurs conditions de vie se dégradent, elles risquent dans leur quête de survie et par leur degré d'exploitation de l'environnement d'impacter gravement sur celui-ci.

Dans cette perspective, nous avons choisi le village de Tabtenga pour y mener des enquêtes auprès d'un échantillon et des entretiens auprès de personnes ressources. L'objectif étant de voir si, au stade actuel de l'application du PGES et du Plan d'actions de réinstallation (PAR), les conditions sont réunies pour que les populations à relocaliser puissent bénéficier d'une amélioration de leurs conditions de vie après la construction du nouvel aéroport.

Nous sommes alors arrivés à un certain nombre de conclusions.

L'application des textes légaux, réglementaires et administratifs en matière de compensation des populations est effective. En effet, en dépit du fait que les textes législatifs et réglementaires du Burkina Faso ne sont pas complètement fournis pour assurer une compensation appropriée aux populations affectées par des projets de développement, il est tout de même fait recours aux politiques opérationnelles (PO 4.12) de la Banque Mondiale en la matière. Cependant, celles-ci méritent d'être adaptées de façon

rigoureuse au contexte local pour s'assurer plus d'efficacité. Nous suggérons également que l'Etat burkinabè définisse une réglementation propre aux questions relatives aux déplacements des populations affectées par des projets et programmes de développement.

En outre, il y a une difficulté de prise en compte complète de toutes les parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre du projet de façon participative. En effet, les voix et supports de communication à l'endroit des populations de la zone aéroportuaire sur les activités des acteurs du projet (la MOAD et l'INERA) méritent d'être améliorées. Parce qu'une communication mal conduite pourrait être source d'incompréhensions et de frustrations qui risque de conduire à une moindre implication de la population à relocaliser ; celle-ci ne se reconnaissant pas dans les mesures de compensation à lui octroyer.

Ainsi, au stade actuel des choses, nous pouvons avancer que la mise en œuvre des mesures de compensation, malgré les difficultés rencontrées, se déroulent convenablement. Cependant, afin de s'assurer d'une amélioration des conditions de vie des populations après leur relocalisation, des mesures supplémentaires doivent être prises.

C'est la raison pour laquelle nous avons proposé la mise en place d'un système de communication adéquat pour permettre de créer les conditions d'un engagement participatif de la population affectée par le projet. En outre, il serait judicieux de créer de bonnes conditions d'apprentissage des techniques d'amélioration des rendements agricoles par les populations à déplacer afin qu'elles puissent subvenir à leurs besoins après leur relocalisation et la construction de l'aéroport. Ces mesures pourraient être accompagnées de filets de sécurité se traduisant sous la forme de subventions et de formations afin de permettre à la population à déplacer de ne pas subir les conséquences de leur retard économique dû au déplacement.

L'amélioration des conditions de vie des populations à relocaliser passe aussi par l'octroi des parcelles d'habitations convenables et de tailles suffisantes pour les ménages. Le problème d'acquisition des terres par la MOAD afin de les octroyer aux populations affectées par le projet pourrait être résolu par l'expropriation des propriétaires terriens de leurs terres pour cause d'utilité publique. Cependant, on est en droit de se poser la question à savoir si une telle démarche, dans le contexte social local caractérisé par une forte culture de gestion foncière traditionnelle, ne créera-t-elle pas des frustrations et des conflits sociaux entravant du même coup l'amélioration des conditions de vie des populations affectées par le projet ainsi que la bonne marche du projet lui-même ?

**REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES****1. Ouvrages**

FAUCHEUX S, NOEL FP. (1995) « Economie des ressources naturelles et de l'environnement ». Paris : Armand Colin.

PIERRE A, DELISLE C E, REVERET JP. (2003) « L'évaluation des impacts sur l'environnement ». 2<sup>ème</sup> Edition. Canada : Presses Internationales – Polytechnique.

**2. Articles**

CERNEA M. (2003) « Pour une nouvelle économie de la réinstallation : critique sociologique du principe de compensation », Revue internationale des sciences sociales, N°175, pp. 39-48.

COLBERT F. (2005) « L'étude de marché », Séminaires de management culturel, HEC Montréal, 19 p.

GENIAUX G. (2002) « Le Mitigation Banking : un mécanisme décentralisé au service des politiques de no net loss », Actes et communications de l'INRA, N°17, 12 p.

KANBUR R. (2003) « Économie du développement et principe de compensation », Revue internationale des sciences sociales, N°175, pp. 29-38.

**3. Mémoires**

CAMARA A. (1993) « Etude d'impacts environnementaux de Barrage hydroélectrique. Application à l'étude du milieu physique : le bilan sédimentologie de la Baie de Rupert (projet complexe NBR d'Hydro-Québec, Canada) » [Mémoire]. Gestion de l'Environnement : Alexandrie – Egypte.

KIANGUEBENI U. K. (2011) « Contribution à la promotion du patrimoine culturel et à la gestion efficiente de l'environnement en République du Congo : projet de réhabilitation de l'ancien port d'embarquement des esclaves de Loango et du domaine royal de M'bé » [Mémoire]. Gestion du patrimoine culturel : Alexandrie – Egypte.

#### 4. Publications

BANQUE MONDIALE (Décembre 2001) « Politiques opérationnelles 4.12, Réinstallation involontaire de personnes », Washington DC, 12 p.

INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (Avril 2006) « Recommandation 5, Acquisition des terres et déplacement involontaire », Washington DC, pp 91-110.

MAITRISE D'OUVRAGE DE L'AEROPORT DE DON SIN (Novembre 2012) « Rapport d'étude d'impact environnemental du projet de construction de l'aéroport de Donsin, Ouagadougou », 237 p.

MAITRISE D'OUVRAGE DE L'AEROPORT DE DON SIN (Juin 2012) « Notice d'impact environnemental du site d'accueil de Tabtenga, Ouagadougou », 47 p.

MILLENIUM CHALLENGE ACCOUNT - BURKINA FASO (Avril 2010) « Cadre de politique de réinstallation des projets du Millenium Challenge Account – Burkina Faso, Ouagadougou », 112 p.

UNION INTERNATIONALE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE (UICN) - France (Septembre 2011) « La compensation écologique : État des lieux et recommandations », Paris, France, 44 p.

#### 5. Sources internet

GOBERT J. (Avril 2010) « Éthique environnementale, remédiation écologique et compensations territoriales : entre antinomie et correspondances », Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement [*En ligne*], Volume 10 Numéro 1, mis en ligne le 21 avril 2010, consulté le 04 novembre 2012. URL : <http://vertigo.revues.org/9535> ; DOI : 10.4000/vertigo.9535

**ANNEXES**

**Annexe n°1 : Sites sacrés dans la zone aéroportuaire**

Village	Nombre de sites sacrés
Nongstenga	2
Rogomnoogo	3
Silmiougou	4
Tabtenga	13
Kogninga	3
Kartenga	4
Taonsgo	13

*Source : Rapport d'étude d'impact environnemental du projet de construction de l'aéroport de Donsin*

**Annexe n°2 : Populations dans la zone d'emprise du projet**

Village	Nombre de concessions	Nombre de ménages	Nombre de personnes
<b>Nongstenga</b>	35	64	368
<b>Rogomnoogo</b>	34	62	356
<b>Silmiougou</b>	52	108	686
<b>Tabtenga</b>	119	231	1 617
<b>Kogninga</b>	81	120	647
<b>Kartenga</b>	46	99	528
<b>Donsin</b>	40	61	369
<b>Taonsgo</b>	23	41	240
<b>Voaga</b>	19	42	318
<b>Total</b>	450	832	5 154

*Sources : Rapport d'étude d'impact environnemental du projet de construction de l'aéroport de Donsin*

Annexe n°3 : Questionnaire

N° : \_\_\_\_\_

**Les mesures de compensation octroyées au PAP de TABTENGA -  
Projet Donsin**



Récolter des informations auprès des chefs de ménages sur leur participation au projet de relocalisation des populations de TABTENGA affectées par le projet du nouvel aéroport et avoir leur avis sur les mesures de compensation proposées.

**1. Identité de l'enquêté**

**2. Quel est votre sexe?**  
 1.Homme  2.Femme

**3. Êtes-vous au courant du projet de relocalisation des populations de TABTENGA affectées par le projet du nouvel aéroport ?**  
 1.Oui  2.Non

**4. Avez-vous participé à l'identification du site d'accueil ?**  
 1.Oui  2.Non

**5. Quels sont les sites retenus pour la relocalisation des habitants du village de TABTENGA en termes de logement et terres agropastorales ?**

**6. Y a-t-il des problèmes de disponibilités de terres agricoles ?**  
 1.Oui  2.Non

**7. Est-ce en termes de superficie ou de qualité des sols agricoles ?**  
 1.Superficie des sols  2.Qualité des sols  
*La question n'est pertinente que si Problèmes de disponibilités des terres = "Oui"*

**8. Existe-t-il des aires boisées, des forêts classées ou sacrées dans le périmètre de réinstallation sociale et agropastorale des ménages ?**  
 1.Oui  2.Non

**9. Avez-vous connaissance d'un Comité foncier dans le Village de TABTENGA ?**  
 1.Oui  2.Non

**10. Y a-t-il de nouveaux venus dans le village de TABTENGA depuis 2008 ?**  
 1.Oui  2.Non

**11. Y a-t-il eu des attributions de terres d'habitation et agricoles ?**  
 1.Oui  2.Non

**12. Y a-t-il eu de constitution de nouveaux ménages depuis 2008 ?**  
 1.Oui  2.Non

**13. Y a-t-il eu des attributions de terres d'habitation et agricoles ?**  
 1.Oui  2.Non

**14. Avez-vous constaté de nouveaux investissements depuis 2008 au niveau du village de TABTENGA ?**  
 1.Oui  2.Non

**15. De la part de qui ?**  
 1.Individus  2.Groupement villageois  
 3.Collectivité territoriale  4.Autres  
*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).  
 La question n'est pertinente que si Nouveaux investissements = "Oui"*

**16. Avez-vous connaissances des barèmes d'indemnisation appliqués ?**  
 1.Oui  2.Non

**17. Est-ce sur la base de négociation que ces barèmes ont été fixés ?**  
 1.Oui  2.Non

**18. Quel est votre avis sur ceux-ci ?**  
 1.Reflectent le coût de la vie  2.Ne reflètent pas le coût de la vie  
 3.Autres

**19. Quelle forme d'indemnisation avez-vous choisi ?**  
 1.Financière  2.Foncière  
 3.Autres

**20. Pensez-vous que la création d'une banque de céréale, d'une coopérative agropastorale ou la construction de voies d'accès aux routes principales, institution de micro-crédit, mise à la disposition des populations de matériels de production, etc.**

**Annexe n°4 : Guides d'entretien semi-directif**

**Guide d'entretien n°1 - A l'endroit de l'INERA sur les mesures de compensation octroyées aux populations affectées par le projet (PAP) de Tantenga – Projet construction du nouvel aéroport international de Donsin.**

Objectif : Récolter des informations sur l'état d'avancement de l'intervention de l'INERA au niveau du village de Tabtenga en termes d'identification des terres agropastorales, d'attribution de ces terres, de techniques d'amélioration des rendements agropastoraux et de suivi évaluation de ces actions.

- Identité de l'interviewé
- Quel est le rôle de l'INERA dans le processus de réinstallation des personnes déplacées ?
- A quel stade d'avancement se trouve l'INERA quant à son intervention sur le terrain ?
- Quelles sont les problèmes rencontrés par l'INERA dans son intervention sur le terrain ?
- Quelles sont les mesures prises pour surmonter ces problèmes ?

**Guide d'entretien n°2 - A l'endroit de l'Association Song Koadba (ASK) de Donsin sur les mesures de compensation octroyées aux populations affectées par le projet (PAP) de Tantenga – Projet construction du nouvel aéroport international de Donsin.**

Objectif : Récolter des informations auprès de l'ASK sur son intervention au niveau du village de Tabtenga en termes d'accompagnement du processus de relocalisation des populations de ce village.

- Identité de l'interviewé
- Quel est votre rôle dans le processus de réinstallation des personnes déplacées ?
- A quel stade d'avancement êtes-vous quant à votre intervention sur le terrain ?
- Quelles sont les problèmes que vous rencontrez dans votre intervention sur le terrain ?
- Quelles sont les mesures prises pour surmonter ces problèmes ?

**Guide d'entretien n°3 - A l'endroit de la Maîtrise d'ouvrage de l'aéroport de Donsin (MOAD) sur les mesures de compensation octroyées aux populations affectées par le projet (PAP) de Tantenga – Projet construction du nouvel aéroport international de Donsin.**

Objectif : Récolter des informations l'état d'avancement des activités de relocalisation et d'indemnisation des populations de Tabtenga.

- Identité de l'interviewé
- Quelles sont les missions assignées à la MOAD dans le projet de construction du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin ?
- Quel est l'état d'avancement général du projet de construction de l'aéroport?
- Quel est l'état d'avancement dans le processus de réinstallation des personnes déplacées ?
- Quelles sont les problèmes que vous rencontrez dans votre intervention sur le terrain ?
- Quelles sont les mesures prises pour surmonter ces problèmes ?

**Guide d'entretien n°4 - A l'endroit du chef du village de Tabtenga, du responsable du comité villageois de développement (CVD) et des propriétaires terriens sur les mesures de compensation octroyées aux populations affectées par le projet (PAP) de Tantenga – Projet construction du nouvel aéroport international de Donsin.**

Objectif : Récolter des informations auprès de ceux-ci concernant leurs appréciations sur le projet de relocalisation des populations de Tabtenga et sur les mesures de compensations proposées.

- Identité de l'interviewé
- Etes-vous au courant du projet de construction du nouvel aéroport, dont une partie de l'emprise se trouve dans votre village ?
- Etes-vous au courant du projet de relocalisation des populations du village de Tabtenga ?
- Avez-vous connaissance du site de relocalisation des habitations et des zones agricoles ?
- Avez-vous participé aux discussions concernant le processus de relocalisation (c'est-à-dire le dénombrement des bénéficiaires des mesures de compensation, le dénombrement des biens et acquis des personnes affectées par le projet, la détermination des sites de relocalisation, les mesures d'accompagnement pour la relocalisation) ?



- Quelle est votre appréciation générale des démarches entreprises dans le cadre de la relocalisation des populations de Tabtenga ?

**Annexe n°5 : Champs écoles de l'ASK<sup>17</sup>**

**1. Champs écoles du Niébé (KOMKALE)**



**2. Champs école du Sorgho (KAPELEGA)**



---

<sup>17</sup> Images prises par l'étudiant.

**TABLE DES MATIERES**

	<b>Pages</b>
<b>DEDICACE</b> .....	<b>A</b>
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>B</b>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	<b>C</b>
<b>ACRONYMES ET ABREVIATIONS</b> .....	<b>D</b>
<b>RESUME</b> .....	<b>E</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>F</b>
<b>LISTE DES ILLUSTRATIONS</b> .....	<b>G</b>
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>H</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>CHAPITRE I : Contexte de l’étude</b> .....	<b>4</b>
<b>I. Caractérisation de l’étude</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Présentation de la zone du nouvel aéroport international de Ouagadougou/Donsin</b> ... 4	
<b>2. Caractéristiques du milieu d’étude</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1. Le milieu biologique</b> .....	<b>8</b>
<b>2.2. Le milieu physique</b> .....	<b>8</b>
<b>2.3. Le milieu humain</b> .....	<b>9</b>
<b>3. Objectifs, hypothèses et méthodologie de l’étude</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1. Objectifs</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1.1. Objectif global</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1.2. Objectifs spécifiques</b> .....	<b>10</b>
<b>3.2. Hypothèses de l’étude</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3. Méthodologie de l’étude</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3.1. Revue documentaire</b> .....	<b>12</b>
<b>3.3.2. Choix de l’échantillon</b> .....	<b>12</b>
<b>3.3.3. Sorties terrain</b> .....	<b>13</b>
<b>3.3.4. Traitement et l’analyse des données</b> .....	<b>13</b>
<b>II. Revue des textes régissant la relocalisation des populations au Burkina Faso</b> .....	<b>13</b>
<b>1. Textes internationaux</b> .....	<b>14</b>
<b>1.1. Déclaration des Droits de l’Homme et du Citoyen de 1789</b> .....	<b>14</b>
<b>1.2. Politique opérationnelle 4.12 de la Banque Mondiale</b> .....	<b>14</b>
<b>1.3. Textes spécifiques de la Banque Africaine de Développement (BAD) et de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)</b> .....	<b>15</b>
<b>2. Textes nationaux</b> .....	<b>16</b>
<b>2.1. Constitution</b> .....	<b>16</b>
<b>2.2. Lois et règlements</b> .....	<b>16</b>
<b>2.2.1. Loi n° 014/96/ADP du 23 mai 1996 portant Réorganisa tion agraire et foncière (RAF) et son décret d’application</b> .....	<b>16</b>
<b>2.2.2. Loi n°034-2009/AN portant régime foncier rural</b> ....	<b>17</b>
<b>2.2.3. Code minier</b> .....	<b>17</b>

2.2.4. Loi N° 017-2006/AN portant code de l'urbanisme et de la construction au Burkina Faso .....	18
<b>CHAPITRE II : Théories sur les mesures de compensation et mise en œuvre de ces mesures au Burkina Faso .....</b>	<b>19</b>
<b>I. Théories sur les mesures de compensation .....</b>	<b>19</b>
1. Définition du concept.....	19
2. Théories sur les mesures de compensation .....	20
2.1. Critiques à l'encontre des mesures de compensation.....	21
2.2. Critiques en faveur des mesures de compensation .....	25
2.3. Les nouvelles approches compensatoires .....	26
<b>II. Mise en œuvre des mesures de compensation au Burkina Faso .....</b>	<b>28</b>
1. Applicabilité des textes sur le terrain .....	28
2. Acteurs impliqués dans la mise en œuvre des mesures de compensation.....	30
2.1. Acteurs étatiques.....	30
2.2. Organisations prestataires de services.....	31
2.3. Acteurs civils.....	31
<b>CHAPITRE III : Analyse de la mise en œuvre des mesures de compensation du nouvel aéroport .....</b>	<b>33</b>
<b>I. Présentation des résultats de l'étude sur la mise en œuvre des mesures de compensation en faveur des populations affectées de Tabtenga .....</b>	<b>33</b>
1. Présentation des résultats de l'enquête .....	33
1.1. Connaissance du projet de relocalisation.....	34
1.2. Disponibilité des terres .....	34
1.3. Constitution de nouveaux ménages.....	35
1.4. Satisfaction sur les mesures d'indemnisation.....	35
1.5. Mesures de compensation additionnelles.....	37
1.6. Investissements effectués.....	37
1.7. Sites sacrés.....	37
2. Présentation des résultats des entretiens avec les acteurs principaux.....	38
2.1. Entretien avec le chef du village.....	38
2.2. Entretiens avec les personnes ressources.....	38
2.3. Entretien avec l'Institut de l'Environnement et de Recherches Agricoles.....	40
2.4. Entretiens auprès de la Maîtrise d'ouvrage de l'aéroport de Donsin (MOAD) .....	40
<b>II. Analyse du processus de compensation mise en œuvre dans le cadre du projet .....</b>	<b>42</b>
1. Forces du processus de compensation mis en œuvre.....	42
2. Faiblesses du processus de compensation mis en œuvre .....	43
<b>III. Recommandations .....</b>	<b>44</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>48</b>
<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....</b>	<b>i</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>iii</b>
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>viii</b>