

**Éthiopiennes n° 104.**  
**Littérature, philosophie, sociologie, anthropologie et art.**  
**1e et 2e semestre 2020.**  
*Sociétés et environnement et autres textes*

PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL  
DE OUAGADOUGOU. IMPACTS SUR LES CHEFFERIES ET LE  
PATRIMOINE CULTUREL DES VILLAGES DE LA ZONE DE DON SIN

Par Edwige ZAGRÉ/KABORÉ<sup>1</sup>

Pays continental aux ressources limitées, le Burkina Faso a opté de promouvoir les échanges internationaux comme un outil de pérennisation de sa croissance et de son développement durable. C'est ainsi que le Ministère des Transports a inscrit le développement des transports aériens comme une de ses activités prioritaires. Dans ce cadre, un vaste programme de développement du transport aérien a été engagé en 2009, avec le soutien de partenaires internationaux et visant à délocaliser l'aéroport International de Ouagadougou, à Donsin<sup>2</sup>, au Nord-est de Ouagadougou. Cela permettra de doter le nouvel aéroport de normes internationales, d'un espace approprié et de conditions idoines. Cependant, la mise en œuvre d'un tel projet pourrait porter atteinte aux modes de vie des populations des zones affectées, tout comme leur mode d'organisation sociale et politique traditionnelle. La prise en compte et la ratification de certaines déclarations, conventions, engagements internationaux et nationaux<sup>3</sup> par le pays, recommandent des études d'impacts socioculturels et patrimoniaux<sup>3</sup> qui sont menées, dans le cadre du projet de Donsin. C'est pour analyser les impacts au plan politique, traditionnel et patrimonial, avec une méthodologie basée sur les travaux de terrain, que nous proposons cette présente étude pour alerter sur les conséquences et proposer des mesures d'accompagnement et des perspectives pour les populations affectées par le projet.

---

<sup>1</sup> Université Norbert Zongo de Koudougou, Burkina Faso

<sup>2</sup> Localisé à 25 km au nord-est de Ouagadougou et à 16 km à l'Ouest de Ziniaré.

<sup>3</sup> Il s'agit par exemple de la Déclaration de Xi'an sur la conservation du contexte des constructions, des sites et des secteurs patrimoniaux, la Convention de 1972, portant protection du patrimoine mondial culturel et naturel, la Convention de 2003 portant sauvegarde du patrimoine culturel immatériel, la Convention de 2005, portant protection et promotion de la diversité des expressions culturelles, la Politique et les directives de la Banque mondiale sur le patrimoine, les sources administratives et normatives nationales, avec les textes législatifs et réglementaires. <sup>3</sup> Nous avons participé à cette étude d'impact, et à sa mise en œuvre qui a débuté depuis 2011.

## 1. Impacts sur l'organisation socio-politique traditionnelle

Les principaux impacts qui découlent du présent projet de construction de l'aéroport de Donsin sont divers et importants. Sur le plan politique, les impacts se manifestent aussi bien d'un point de vue positif que négatif. Ils pourraient affecter les lois coutumières, l'organisation sociale et les traditions des parties prenantes.

L'état initial de la zone d'étude que le projet de l'aéroport de Donsin est susceptible d'affecter concerne un vaste domaine qui a fait l'objet d'une étude d'impact<sup>4</sup> patrimoniale. L'analyse de ces éléments permet de faire des observations sur l'organisation sociale, culturelle et politique des villages concernés. L'emprise du nouvel aéroport de Ouagadougou couvre huit villages : Donsin, Kartenga, Kogninga, Nongstenga, Rogomnoogo, Silmiougou, Tabtenga et Taonsgo (Bouli) (MOAD, 2012, p.45). À ces villages, la Maîtrise d'Ouvrage de l'Aéroport de Donsin (MOAD) a ajouté Voaga, un village dont une partie du territoire se trouve dans l'espace retenu pour le nouvel aéroport. En ce qui concerne Taonsgo, les recherches se sont focalisées sur Bouli qui est un quartier du village de Taonsgo se révélant être un grand foyer de rayonnement du culte de la terre et des ancêtres. Bouli comporte autant d'éléments culturels, voire plus que certains villages. Les voies d'accès audit aéroport traversent les villages suivants :

- bretelle est : Bangrin, Kourit-yaoghin, Loumbila et Zongo ;
- bretelle ouest : Koakin, Niniongo Tanghin-Niandéghin ; □ voie principale: Kossodo, Polesgo, Songdin, Yamba, Bigtogo.

Du point de vue humain, la zone d'étude correspond au plateau central du Burkina Faso qui a été le foyer d'un brassage de populations venues de divers horizons. On les regroupe généralement en deux catégories: les « hommes d'avant » et les peuples actuels (Kiethéga, 1993, p.13)<sup>5</sup>. Les groupes ethniques dominant dans la zone du projet sont les Moose, où le pouvoir ou *naam* vient de *Wende*, dieu de la guerre et de la violence qui contrôle tout le cosmos (Delobsom A. A. Dim.1932, p.48). Les rites de la royauté constituent un autre exemple de réussite dans les modes de vie des populations. En effet, la conquête et la gestion du pouvoir faisaient partie de leurs principales préoccupations, elles qui sont à majorité des *Nakombse*<sup>6</sup>. On note que de nos jours, les intronisations des chefs de villages ne se font plus facilement. Il existe comme une sorte de crise politique. Plusieurs villages sont sans chefs depuis la mort des derniers. Dans certains cas, à Nongstenga par exemple, le chef est décédé depuis plus d'un demi-siècle sans avoir été remplacé. On explique les causes de leur non remplacement de plusieurs manières comme le

---

<sup>4</sup> Une étude d'impact est un outil d'aide à l'information, à la réflexion et à la décision en ce sens qu'elle permet à tous (population, autorité, entrepreneur) de prévoir et d'évaluer les impacts d'un projet mais aussi de prendre conscience des conséquences des différents projets prévus ou déjà réalisés dans nos contrées. L'International Association for Impact Assessment (IAIA) la définit comme « un processus d'identification des éventuelles conséquences d'une action, que celle-ci soit en cours ou simplement envisagée ».

<sup>5</sup> Ce sont les populations classées parmi les groupes anciens (Kibsi ou Dogon, Kurumba, etc.), ainsi que les peuples qui se sont installés à partir du XVe siècle (Moosé-Dagomba, Yarsé, Peuls, etc.).

<sup>6</sup> Descendants de la chefferie de Gambaga ; singulier : *nakoamgba*.

manque de moyens dû à l'indigence des princes, les contraintes liées à la gestion du *naam* qui rebutent, l'adoption des religions révélées qui interdisent les coutumes, la polygamie et le départ des hommes et ayant-droit, en ville. C'est ainsi qu'à Taongo, après avoir été intronisé, le jeune chef serait parti en aventurier en Côte d'Ivoire. Il en est de même pour le *kasma* (doyen) de Kossodo parti en Côte d'Ivoire. Tant que le chef intronisé et/ou le *kasma* ne sont pas décédés, ils ne peuvent pas être remplacés. Il est à noter qu'il n'y a pas longtemps, il était facile d'être chef. Il suffisait de donner des ordres pour que tout se passe bien. Aujourd'hui, il est difficile d'être chef, car le chef doit ajouter à son titre des mérites réels, il doit assurer le bien-être de ceux qui se trouvent sous sa coupe (Kiethega et *alii*, 1990, p.28).

Il n'est donc pas donné à n'importe qui, sans moyens, d'être chef. Pourtant, dans les villages, l'unanimité se fait autour de leur utilité.

L'état des lieux au plan politique traditionnel montre l'importance de ce domaine dans la réalisation du projet de construction de l'aéroport de Donsin. La chefferie est une valeur partagée par les habitants de la zone du projet. Elle est perçue comme une institution vivace qu'il importe de préserver et qui a une grande autorité sur les populations. Lorsque certains chefs ne sont pas associés dans la mise en œuvre des projets, ils peuvent compromettre les actions et décisions dans les villages. Les acteurs du développement savent cela et font appel à eux afin d'asseoir des actions qui se veulent pérennes et apaisées.

La chefferie est de nos jours une institution qui s'adapte et qui se modèle. L'exemple des fonctionnaires, administrateurs, militaires, devenus chefs dans plusieurs régions du Burkina Faso, montre qu'ici aussi, il est possible de vivre en ville, de mener des activités lucratives, tout en s'occupant des responsabilités coutumières à la tête d'un village.

Le projet du nouvel aéroport de Ouagadougou, dans sa mise en œuvre, présente des impacts certains sur l'organisation socio-politique de ces villages, d'autant plus que de nombreux villages seront délocalisés et quelques-uns vont même disparaître. L'ensemble des chefs pourraient constituer un réseau de partenaires privilégiés sur lesquels la MOAD saura compter au même titre que les Conseils Villageois de Développement (CVD).

1. Impacts sur le patrimoine Prenant à son compte les recommandations des lois nationales, de celles des institutions sous régionales (CEDEAO et UEMOA) et internationales (Banque mondiale, ICOMOS), le Burkina Faso met dorénavant un accent particulier sur les questions de sauvegarde du patrimoine culturel national tant matériel<sup>7</sup> qu'immatériel<sup>8</sup> lors des grands travaux d'intérêt public (MOAD, 2011, p.17). L'étude d'impact sur le patrimoine culturel (sites, structures, des ruines ayant une valeur archéologique, architecturale, historique, religieuse, spirituelle, culturelle écologique ou esthétique) consiste en un processus d'évaluation de l'impact

---

<sup>7</sup> Le patrimoine culture matériel concerne d'une part les biens culturels qui peuvent être déplacés sans dommages pour eux-mêmes ou pour leur environnement et d'autre part les biens culturels immobiliers c'est-à-dire qui ne peuvent pas être déplacés sans dommages pour eux-mêmes ou pour leur environnement.

<sup>8</sup> Le patrimoine culturel immatériel est l'ensemble des pratiques, représentations, expressions, connaissances et savoir-faire que les communautés, les individus reconnaissent comme faisant partie de leur patrimoine culturel.

probable d'un aménagement proposé sur le mode de vie d'un groupe de personnes ou d'une communauté particulière, avec l'engagement total de ce groupe ou de cette communauté d'individus et, lorsque cela est possible, sa participation effective. L'évaluation de l'impact culturel s'intéresse aux répercussions, tant positives que négatives, affectant les valeurs, systèmes de croyances, patrimoines, lois coutumières. Autrement dit, cette étude peut également démontrer la manière dont la ressource du patrimoine culturel sera conservée dans le contexte du réaménagement ou de la modification de l'emplacement.

Cette partie du travail présente l'état des lieux des sites ainsi que les biens matériels et le patrimoine culturel susceptibles d'être affectés par le projet. Le terrain de l'étude comprend l'ensemble des éléments culturels matériels et immatériels. La vie culturelle de cette zone est marquée par une importante activité artistique, culturelle, scientifique. Cimetières, tombes et autres lieux sacrés, bosquets existent dans la zone du projet (Zagré/Kaboré et *alii*, 2010, p.20). Dans le domaine des arts, les populations excellent dans la vannerie dans le village de Kogninga et le tissage dans tous les villages. Au Moogo, les chansons et les musiques constituent les domaines privilégiés de la vie artistique. On distingue généralement trois types de chansons: les chansons dites savantes des spécialistes (griots) qui enseignent sur la vie, le sens moral, l'expression de la sagesse, célébrée par les louanges, les mérites des hauts faits des grandes familles ; les chansons populaires destinées à provoquer et à stimuler des sentiments divers de joie, tristesse, admiration, défi, courage; les chansons d'initiation, valables pour des circonstances précises comme les initiations au *suku* (culte des masques), au *yônyôore* (culte de la terre et des ancêtres) au *kudgu* (culte de la forge), les camps de circoncision et d'excision. Ces chansons sont plus menacés par la disparition des traditions, plus que par la construction de l'aéroport.

Quant à la musique, elle s'obtient surtout à l'aide d'instruments dont les plus importants et les plus répandus sont : les instruments de percussions : le tambour cylindrique *gangaooogo*, le tambour de calebasse *bendre*, le tambour d'aisselles *lunga*, les castagnettes *silsaka* ; les instruments à corde de plus en plus rares : le violon *ruudga*, la guitare *kunde* ; les instruments à vent : le cor, la flûte en bois et le sifflet *wiiga* sont très utilisés.

Le *saooga*, est une danse soumise à des règles et constitué : de danses d'amour comme le *wlga* consistant en des mouvements de va-et-vient de reins ; le *l nga* et *kiegba* qui se manifestent en des mouvements de tournoiements se terminant par des coups de fesses, exécutés par les femmes ; des danses religieuses comme la danse des masques ; des danses funéraires avec le *warba*, danse très populaire dans la zone.

Toutes ces pratiques expliquent le fait que le culte de la terre et des ancêtres est très développé. Les instruments, les chansons, les musiques et les danses, qu'ils soient profanes ou rituels, traduisent à leur manière, un mode de vie, un savoir-faire, un art propre aux populations du milieu, qui sont touchés par le projet. La dislocation des structures sociales va perturber l'organisation socio-culturelle des communautés, même si le savoir-faire demeure.

Les inhumations font partie des principaux rites les mieux organisés. En effet, les populations considèrent comme un devoir sacré l'accompagnement des défunts dans leurs

dernières demeures et enterrent leurs morts de plusieurs manières : mode traditionnel moaaga, lois islamiques, lois catholiques, lois protestantes. Le mode traditionnel concerne l'ensemble de la communauté des vivants car, malgré les religions révélées les croyances traditionnelles sont fortement développées (corporations professionnelles spécialisées dans l'inhumation). À la longue, l'inhumation est devenue une technique et une profession avec des spécialités. Cette technique funéraire est l'apanage des *ônyôose*, véritables propriétaires de la terre sans la permission desquels aucun corps ne pouvait être mis en terre (Sedogo Vincent, 2000, p.30).

L'archéologie généralement définie comme l'étude de toutes les formes tangibles et visibles conservent les traces des activités humaines ; ce potentiel archéologique a pu être évalué dans la zone du futur aéroport : entre autres, on peut citer des collines avec des grottes, des vestiges d'habitations, des puits creusés avant ou autour du XVe siècle, des restes d'inhumation avec parfois des jarres-cercueil, des restes d'activités technologiques, réduction du minerai de fer, etc.

L'évaluation des impacts a été faite en utilisant différents critères comme le caractère de l'impact, son intensité, sa fréquence et son étendue dans l'espace. L'importance d'un impact dépend du degré de perturbation anticipée pour un bien du patrimoine. Les impacts n'étant pas seulement négatifs, quelques impacts positifs du projet existent sur la population et son environnement (TECSULT International Limited, 2008, p.18). Ainsi, il est mis en évidence un ensemble de liens unissant les individus à leur milieu à travers des systèmes de croyances aux puissances surnaturelles qui étaient jusque-là peu soupçonnées et mis en évidence. Le projet a provoqué une sorte de renaissance culturelle avec réapparition de certaines pratiques anciennes, *tense, tengana, basga et sigr-maongo*<sup>9</sup>. La chasse, la forge, la tradition de boucherie sont aussi des traditions populaires importantes dans la zone (difficilement praticables dans les nouveaux environnements). À cette renaissance culturelle, s'ajoute la résurgence ou la naissance d'un sentiment de destin commun face aux menaces qui pèsent sur les populations.

Ce travail met aussi en évidence un certain nombre de techniques et de pratiques locales susceptibles d'être capitalisées pour des besoins d'ordre général, et mis à contribution pour impulser un développement socioéconomique durable. L'évaluation permet d'établir des niveaux d'acceptabilité et de définir les besoins en matière d'atténuation, de compensation, de surveillance et de suivi des impacts. Elle doit être complétée par un plan de gestion. Les biens de la zone d'accès sont autant menacés que ceux de la zone d'emprise dans la mesure où le processus de relocalisation pourrait les toucher directement. Certains villages ont des sites à sauvegarder, proches de la voie d'accès. L'écogeste<sup>10</sup> relatif à chaque aspect et risque de l'impact patrimonial a permis de connaître comment réduire la gravité des impacts. Dans le domaine des rites et des coutumes, tous les villages avaient les mêmes rites et les mêmes supports (pierres, bosquets, collines, arbres). Mais la délocalisation des villages perturbera ces pratiques, et sanctuaires, sinon

---

<sup>9</sup> Ce sont des cérémonies qui confèrent au pouvoir une profondeur historique.

<sup>10</sup> Action simple et individuelle de la vie quotidienne qui répond à un souci environnemental <sup>11</sup> De nombreuses cérémonies ont déjà eu lieu pour les abandons et les relocalisations.

même les fera disparaître, par faute de conciliation. Avec les travaux de construction du futur aéroport, le potentiel archéologique fait l'objet de plusieurs menaces (destruction notamment).

2. Mesures d'atténuation et perspectives L'aménagement de l'aéroport entrainera l'abandon de plusieurs sites ainsi que les pratiques culturelles, la destruction des lieux de cultes, de palais, et plusieurs cimetières. Il serait opportun d'accompagner les communautés à bien gérer ces délocalisations et relocalisations avec des mesures d'atténuation ou d'évitement, ou de maximalisation, ou d'autres méthodes d'aménagement ou de modification de l'emplacement. Ainsi la mise en pratique d'un certain nombre de structures et de textes réglementaires est nécessaire dans les phases d'aménagement et d'exploitation du projet de Donsin.

Tout comme le déplacement des tombes, cela suppose que les questions de sites de réinstallation, de relocalisation soient définitivement réglées<sup>11</sup>. L'abandon définitif de la zone aéroportuaire par les populations doit être fait et constaté avant le début des travaux de terrassement. Par exemple, à Bouli des sites et des habitants seront délocalisés et ces habitants n'ont qu'un souhait : être réinstallés ensemble sur un nouveau site à l'ouest de Taonsgo où ils peuvent continuer à exercer leurs pouvoirs traditionnels (*t ng-kuga* ou pierresautels, avec des autels privés dans les concessions et collectifs sur des collines ou dans des bois sacrés. Ainsi nombreux de ces sites vont être déplacés (sauvegardés et valorisés) ou disparaître pour ceux qui ne peuvent être transportés.

Afin de parvenir à un consensus autour de la gestion des biens et des tombes des ateliers où des concertations sont prévues durant le processus de délocalisation de la population. En termes de mesures d'atténuation qui ressortent de ces différents entretiens avec les parties prenantes, des mesures d'accompagnement sont requis pour la majeure partie des sites. Si certains habitants ont exprimé le besoin de déplacer les tombes des leurs, d'autres par contre préfèrent les laisser dans la zone d'emprise. Les actions envisagées afin d'atténuer les impacts liés à la perturbation des sépultures sont, pour les abandons : prières et sacrifices pour toutes les communautés selon leur appartenance religieuse ; pour la délocalisation des tombes, elle se fera par les services de pompes funèbres qui seront sélectionnés par appel d'offre.

La construction du nouvel aéroport de Ouagadougou va entrainer non seulement le déplacement de nombreuses populations mais aussi la perte, la destruction ou la perturbation de nombreux biens culturels parfois, plusieurs fois séculaires. Au titre des mesures d'atténuation prévues pour réduire les pertes liées au projet, il serait également important de créer un musée de type ethnographique et archéologique au sein de l'aéroport si possible. Les structures préconisées auront pour principale mission la préservation des repères et des identités, le développement des savoirs et savoir-faire locaux, la sensibilisation contre le trafic illicite des biens culturels. La région du Plateau central et la province de l'Oubritenga ne disposant pas encore de musée public, celui qui est projeté à la faveur de la construction de l'aéroport pourrait combler ce vide. Le musée devrait s'insérer dans le plan d'ensemble de l'aéroport de telle sorte que les collections<sup>11</sup> soient

---

<sup>11</sup> Un inventaire documenté des biens existe.

accessibles aussi bien aux voyageurs, touristes ou publics. Les travaux de terrassement révéleront certainement des biens enfouis et l'assistance des archéologues pourrait permettre de les collecter à des fins d'études, mais aussi à l'alimentation du futur musée. Des galeries pourraient être aménagées dans chaque site de relocalisation. De préférence, elles peuvent être construites dans la partie publique des palais des chefs ou des premiers responsables des villages pour la sécurité.

L'appui à la nomination des chefs traditionnels dans les villages qui sont dépourvus de chefs est recommandé. Les chefs incarnent l'autorité morale, participent à la cohésion et au maintien de la stabilité, ce qui fournira à la MOAD d'autres collaborateurs ou leaders d'opinion auprès des populations. Les résidences des chefs coutumiers sont aussi les sièges de transmission et de perpétuation des rites et coutumes. Il serait souhaitable d'attribuer des noms de localités (baptême de rue) et de personnalités de la zone à délocaliser à des structures du nouvel aéroport (aérogare, pistes, salles, dépôt de carburant, base militaire, route). Avec la délocalisation, des toponymes et patronymes importants sont amenés à disparaître. Il importe de garder en mémoire certains noms, surtout ceux qui disparaîtront complètement après le projet.

L'appellation *Aéroport de Donsin*, par exemple, ne fait pas l'unanimité, mais mérite d'être étudiée.

La réalisation d'un film documentaire sur les biens et sites des populations peut être pris en compte par la MOAD et permettre d'atténuer les effets néfastes. Il est important d'apporter un appui en renforcement des compétences aux communautés susceptibles de valoriser les rites de la royauté. Il existe un ensemble de rites de royautés qui unissent les villages au siège du pouvoir central (*Moog-naaba*) qu'il importe de sauvegarder pour les besoins de la postérité. Il est aussi nécessaire d'aider à la valorisation de l'art et du patrimoine funéraire traditionnel. D'importants biens ayant été identifiés lors de l'étude, ils sont susceptibles d'enrichir la liste du patrimoine culturel national. La thérapie mise au point traditionnellement à Tabtenga pour lutter contre les hémorroïdes par exemple est à mettre à l'actif de ces pratiques utilitaires, qu'il faut étudier et inscrire sur la liste du patrimoine immatériel.

## Conclusion

La construction du nouvel aéroport sur le site de Donsin met en évidence un certain nombre d'impacts tant bien sur le plan sociopolitique que culturel. Si certains sont positifs, la plupart demeure négatif et menace de faire disparaître les traces de l'organisation politique et les biens patrimoniaux tant matériels qu'immatériels.

Si le développement ou la modernisation de la société ne peut se faire sans désagréments, il importe d'en limiter la portée. C'est pourquoi, de nombreuses actions ont été identifiées pour atténuer les effets négatifs et/ou de perpétuer les pratiques culturelles dans les villages de l'emprise ainsi que dans ceux des voies d'accès. Il s'agit de la construction d'infrastructures telles que les résidences des chefs délocalisées, les chapelles, les temples et les mosquées respectivement pour les communautés religieuses catholiques, protestantes et musulmanes, les *kimsroogo* ou cases des ancêtres, les ateliers de forge.

Ces réalisations souhaitées par les populations elles-mêmes, leur permettront des pratiques et des savoir-faire traditionnels indispensables à leur épanouissement, à la cohésion sociale et à préserver leur identité culturelle. Les travaux archéologiques permettront d'identifier les sites pour l'emplacement des blocs de collines à prélever et délimiter les zones à fortes potentialités archéologiques ou contenant des biens culturels importants. La création d'un service pour la valorisation du potentiel culturel est nécessaire. Références bibliographiques

DELOBSOM A. A. Dim. (1932), *L'empire du Mogho-Naba, coutumes des Mossi de Haute-Volta Etudes de sociologie d'ethnologie juridiques*, Édition, Paris, Montchrestien, 303p.

*Dictionnaire Mooré-Français-English*, Burkina Faso, Édition janvier 2017, compilé par Urs Niggli, 8080 entrées, 320 p. <https://africa.la-croix.com/statistiques/burkina-faso> Données géographiques et identité religieuse au Burkina Faso, africa.la-croix.com statistiques des religions des pays d'Afrique, [consulté le mercredi 15 avril 2020 à 10H 05].

KIÉTHÉGA, Jean-Baptiste, (1993) « La mise en place des peuples du

Burkina Faso » In : *Découverte du Burkina*, T 1. Paris, SEPIA-A.D.D.B. Ouagadougou, pp. 9- 29.

MOAD, Premier Ministère, *Études techniques détaillées des travaux de construction et de bitumage des voies d'accès de l'aéroport international de Ouagadougou-Donsin*, Décembre 2012, Avant projet détaillé étude d'impact environnemental et social, 145 P

SEDOGO, Vincent, (2000), *La représentation de la vie et de la mort comme source de l'histoire des Moose du Burkina Faso l'exemple des ônyôose, des arse et des Marensé du Namentenga (Boulsa)*, DEA d'histoire africaine, FLASHS, Université de Ouagadougou, DHA, 106 p.

TECSULT International Limited, 2008, « Projet de déplacement de l'aéroport international de Ouagadougou / Étude d'impact environnemental et de relocalisation des populations », Rapport final, 754p.

ZAGRÉ/KABORÉ Edwige et *alii*, 2010, « Étude d'impact socioculturel et patrimonial » Rapport final, Ouagadougou, 255p.