

CONTRÔLES ROUTIERS ET INSÉCURITÉ DANS UN CONTEXTE D'ATTAQUES TERRORISTES À OUAGADOUGOU AU BURKINA FASO

ROAD CHECKS AND INSECURITY AMID TERRORIST ATTACKS IN OUAGADOUGOU, BURKINA FASO

Vincent ZOMA

Université Joseph KI-ZERBO de Ouagadougou, Burkina Faso

vincentzoma3@gmail.com

&

Lassane YAMÉOGO

Université Joseph KI-ZERBO de Ouagadougou, Burkina Faso

yameogolass@gmail.com

&

Goama NAKOULMA

CNRST, Burkina Faso

ngoama@yahoo.fr

Résumé : Face à l'insécurité actuelle liée aux attaques terroristes au Burkina Faso, plusieurs stratégies, au titre desquelles les contrôles routiers aux entrées des principales villes du pays sont généralement cités comme participant à la lutte contre ce fléau. Cependant, le Burkina Faso est aussi cité comme un pays où le phénomène des tracasseries routières est une réalité. Le présent article vise alors à analyser les relations entre les contrôles routiers et le phénomène actuel de l'insécurité au Burkina Faso particulièrement à Ouagadougou, la capitale. La revue de la littérature, complétée par des observations de terrains et des entretiens avec les principaux acteurs du secteur du transport routier, révèlent que les attaques ont contribué à l'augmentation des postes de contrôles sur les axes routiers menant à Ouagadougou. Mais, la majorité des engins (les deux roues) entrant dans cette ville qui ne sont pas contrôlés et la persistance des tracasseries routières concourent à remettre en cause l'efficacité des contrôles actuellement réalisés surtout dans ce contexte de terrorisme.

Mots clés : contrôles routiers, tracasseries, insécurité, terrorisme, Ouagadougou.

Abstract: Regarding the current insecurity in relation to the terrorist attacks in Burkina Faso, several strategies including road controls at the entrance of the biggest cities are commonly pointed out as a contributing factor to the fight against this scourge. However, Burkina Faso is also known as a country where road harassment is a true fact. This article then aims at analyzing the relationship between road controls and the current situation of insecurity in Ouagadougou. Moreover, the methods of controls characterized mainly by the largest flows that are not controlled, combined with the persistence of road harassment contribute to questioning the effectivity of these controls being carried out, especially in this context of terrorism.

Key words: roads controls, harassment, insecurity, terrorism, Ouagadougou

Introduction

Depuis avril 2015, le Burkina Faso fait face à une insécurité liée aux attaques terroristes⁴³. Si depuis longtemps ce pays était épargné par ce type d'insécurité, il est actuellement cité comme l'un des États les plus affectés par les attaques terroristes. C'est à juste titre que D. Ouédraogo (2020)⁴⁴ souligne qu'« *il y a quelques années encore, c'était seulement à travers les médias que les Burkinabè entendaient parler d'actes terroristes. Aujourd'hui, le ver est dans le fruit, le loup est dans la bergerie* ».

Le bilan est estimé à environ 2000 personnes, tant parmi les forces de défense et de sécurité que parmi les populations civiles, ainsi que par une instabilité sociale poussant plus de 1,4 millions de personnes au déplacement interne (31 août 2021), dont 53% sont en âge d'aller à l'école, selon le gouvernement burkinabè. Des infrastructures publiques ont été désertées ou détruites et à la date du 28 mai 2021, 2 244 établissements scolaires étaient fermés affectant 304 564 élèves dans plusieurs régions du pays, selon le ministère de l'Éducation (D. Traoré, 2021).⁴⁵

En outre, même « *la capitale du Burkina-Faso n'échappe pas à la crise qui frappe le nord et l'est du pays. (...) Les habitants vivent dans la crainte d'une attaque et l'angoisse pour leurs proches restés dans les zones de conflits* » (L. Larcher, 2019)⁴⁶. La capitale du Burkina Faso a été respectivement victime d'attaques terroristes le 15 janvier 2016 (attaque sanglante sur le restaurant Capuccino et l'hôtel Splendid), du 13 au 14 août 2017 et le 2 mars 2018 (une attaque coordonnée contre l'Ambassade de la France, l'Institut français et l'État-major de l'armée burkinabè). Pour reprendre les termes de L. Larcher (2019), « *c'est comme une onde sur le lit calme d'une rivière. Chacun pense à la crise, tout le monde craint pour les siens mais la vie continue comme si de rien n'était, ou presque, dans la capitale burkinabè* ».

Ainsi, depuis que le Burkina Faso connaît des attaques terroristes, plusieurs stratégies dont les contrôles routiers aux entrées des principales agglomérations sont généralement citées comme participant à la lutte contre ce fléau tandis que, simultanément, ce pays est un territoire où les tracasseries routières⁴⁷ demeurent une réalité (V. Zoma, 2019). Cet article cherche à analyser les relations entre les contrôles routiers et le phénomène actuel de l'insécurité au Burkina Faso, particulièrement à Ouagadougou.

⁴³ Le terrorisme n'a fait l'objet d'aucune définition qui fasse l'unanimité. Pour la présente étude, nous nous accordons avec le Ministère de la sécurité du Burkina Faso (2021, p. 20) qui souligne qu'un acte terroriste est une « *infraction définie par la loi dont le but est d'intimider ou de terroriser une population ou à contraindre un État ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque* ».

⁴⁴ In *Lefaso.net*, du lundi 1er juin 2020 à 22h35min, <https://www.lefaso.net/>, Consulté le 01/07/2020.

⁴⁵ <https://maliactu.net/burkina-faso-la-situation-securitaire-commande-des-actions-urgentes-analyse/>, consulté le 13/11/2021.

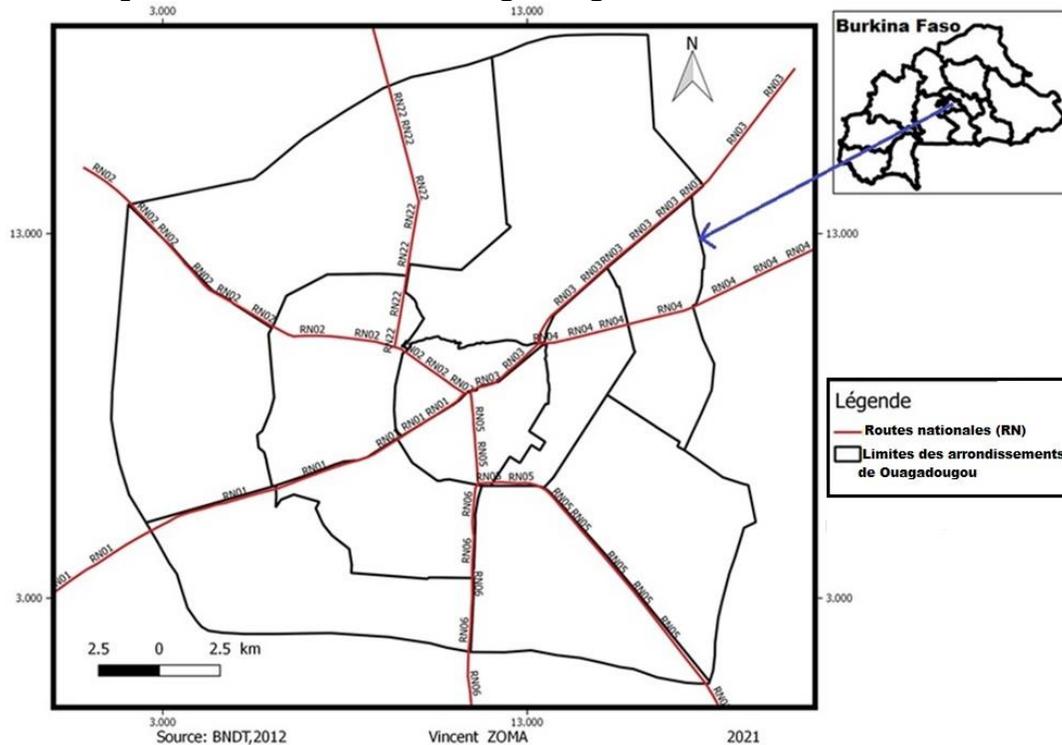
⁴⁶ <https://www.la-croix.com/Monde/Afrique/A-Ouagadougou-vivre-menace-terroriste-2019-12-29-1201068902>, Consulté le 24/08/2021.

⁴⁷ Selon le Réseau national de Lutte Anti-Corruption (REN-LAC, 2010, p.4), *ces pratiques anormales se caractérisent par la multiplication de barrières pour racketter les usagers des routes, ou pour percevoir des pots de vins auprès des transporteurs.*

1. Méthodologie de la collecte des données de terrain

Ouagadougou, site de notre recherche, est située au centre de la province du Kadiogo dont elle est le chef-lieu (latitude 12°21'N et longitude 01°31'W). La collecte des données primaires a consisté en des observations sur le terrain et en des entretiens qualitatifs semi directifs. L'observation a consisté, d'une part, à emprunter les principales routes d'accès à la ville (Carte 1).

Carte 1: Principales routes d'accès à Ouagadougou



La carte 1 présente 07 routes nationales (RN) qui donnent accès à Ouagadougou. L'observation a consisté à emprunter ces routes grâce à des véhicules de transport en commun (les minibus appelé *Dinas* et les cars), avec une voiture personnelle, et avec une motocyclette appelée *moto*. Cette méthode comme le soulignent A. Choplin et J. Lombard (2010) permet d'observer et de décrire les pratiques des acteurs du transport sur les routes. Les postes de contrôle de police et de gendarmerie situés aux principales entrées de la ville ont fait objet d'observation de notre part afin de mieux rendre compte des attitudes des forces de sécurité.

D'autre part, les observations se sont effectuées dans les postes de contrôle notamment ceux qui donnent accès à la ville. Il s'agit des postes de contrôle de la police situés sur les routes nationales n°1, n°2, n°5, n°6 et n°22 et ceux tenus par la gendarmerie situés sur les routes nationales n°3 et n°4 (carte 1). Même si pour des raisons de sécurité, nous ne présentons pas les coordonnées géographiques de ces postes, l'ensemble des principales routes donnant accès à la ville a été pris en compte. Nous avons conçu une grille d'observation qui prenait en compte : le nom (en précisant le numéro de la route, le type

de poste de contrôle) ; le type de véhicule (moto, tricycle, voiture personnelle, minibus, car, camion de transport de marchandises, etc.) et les modalités de contrôle.

Nous avons observé une heure d'attente dans chaque poste en nous mettant dans une position qui, non seulement n'attirerait pas l'attention des forces de sécurité afin que notre présence n'influence pas leurs modalités de contrôles, mais aussi, pendant la journée et non la nuit, ce qui nous permettait d'observer le type de véhicule et les modalités de contrôles que subirait chaque usager. L'observation a concerné les usagers qui entrent à Ouagadougou ; ces derniers sont supposés être ceux qui peuvent être des menaces potentielles pour la sécurité des citoyens. Le temps (une heure) choisi visait à ne pas trop durer dans chaque poste afin de ne pas être suspecté par les forces de sécurité. Malgré cette précaution, au poste de contrôle de la RN1, après 40 minutes d'observation, la police a détecté notre présence. Elle nous a dit d'arrêter et de revenir un autre jour. Nous avons alors dû expliquer aux agents de la police que nous avons volontairement opté de ne pas nous présenter et de montrer la recommandation de notre institut de recherche afin d'éviter que cela ne puisse influencer les résultats de l'étude. Ainsi, afin de pouvoir faire des comparaisons, nous avons choisi uniquement les six postes sur les routes nationales n°2, n°3, n°4, n°5, n°6 et n°22.

En plus de ces observations, nous avons mené des entretiens semi-directifs avec les principaux acteurs concernés par la problématique de notre étude. Il s'agit de l'Union des Conducteurs Routiers du Burkina (UCRB), de la Fédération Nationale des Acteurs du Transport Routier du Burkina (FENAT), de l'Organisation Nationale des Transporteurs Terrestres du Burkina (ONTTB), du représentant de l'Organisation des Transporteurs Routiers du Faso (OTRAF) à la gare routière de Tampouy, du Syndicat national des taximen et des forces de sécurité (commandant de la *Brigade* de prévention routière de la Gendarmerie du Kadiogo et le commissaire responsable du service régional de la circulation et de la sécurité routière de la région du Centre). Avec ces acteurs, il s'agissait de comprendre les différentes pratiques et les stratégies mises en place contre les tracasseries routières et de cerner l'efficacité des modalités de contrôle. Ces syndicats nous ont permis d'apprécier l'évolution du nombre de postes de contrôle sur chaque axe routier menant à la capitale.⁴⁸

2. Résultats et discussion

La présente investigation fait l'état des lieux des contrôles, puis aborde les modalités et l'efficacité des contrôles sécuritaires dans le contexte de crise sécuritaire.

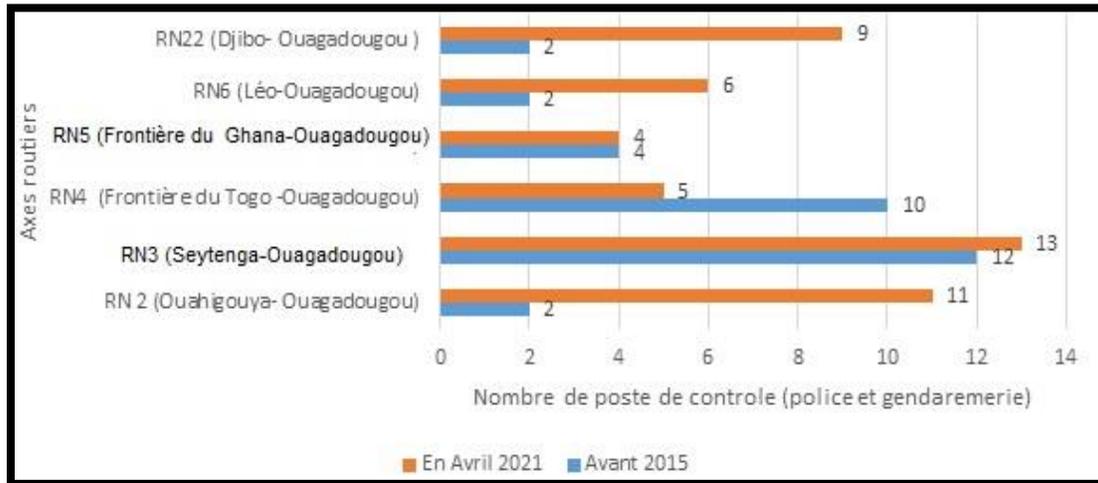
2.1. *Augmentation des contrôles sécuritaires sur les principaux axes routiers ?*

Les syndicats des conducteurs et des transporteurs se plaignent de l'augmentation du nombre de postes de contrôle ces dernières années. Il est par conséquent judicieux, dans le cadre de cette étude, de présenter la situation des postes de contrôle tenus par la

⁴⁸ Les syndicats contactaient leurs conducteurs qui empruntent ces axes routiers pour actualiser leurs informations.

police et la gendarmerie sur les principaux axes routiers qui donnent accès à la ville de Ouagadougou (graphique 1).

Graphique 1: Nombre de postes par axes routiers avant 2015 et en avril 2021



Source: travaux de terrain, avril-août, 2021

Le graphique 1 présente 06 principaux axes routiers qui donnent accès à Ouagadougou. On constate une augmentation du nombre de postes de contrôle avant 2015 et en avril 2021 sur certaines routes nationales: la RN2 (09 postes de plus), RN22 (07 postes de plus) et la RN3 (01 poste de plus). Par ailleurs, le nombre de postes est resté identique sur la RN5, mais a connu une diminution sur la RN4 (05 postes de moins). En considérant les six routes nationales, on en déduit une augmentation du nombre de postes de contrôle en général.

Cette situation confirme les plaintes des syndicats du secteur qui incriminent l'augmentation du nombre de postes de contrôle depuis le déclenchement des attaques terroristes. Pourtant, d'après Brahim Rabo, président de l'Union des chauffeurs routiers du Burkina Faso (UCRB):

Le Burkina Faso était un pays exemplaire au niveau de la CEDEAO⁴⁹ où il n'y avait ni tracasserie (...). Mais avec les attaques terroristes que nous avons vécues, dès 2016, le ministre de la Sécurité, en son temps, nous a interpellé qu'il fallait mettre des postes de contrôle en place pour sécuriser la Nation (E. Kaboré et al. 2020)⁵⁰.

Les propos de ce syndicaliste doivent être nuancés, car ce fléau est observé au Burkina Faso et d'une manière générale dans tous les pays d'Afrique de l'Ouest, depuis plusieurs années. Dans cette région, ces contrôles routiers « font place à des transactions financières et sont effectués à des fins lucratives (I. Kouakou, 2019, p.1106) ». D'après le 26^e rapport de l'Observatoire des pratiques anormales de l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA, 2017), lorsqu'on considère le facteur distance, les pays où l'on note un

⁴⁹ Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

⁵⁰<https://www.leconomistedufaso.bf/2020/12/21/terrorisme-et-contrôles-routiers-hausse-des-rackets-et-prelevements-illicites/>, Consulté le 13/02/ 2021.

nombre élevé de postes de contrôle tous les 100 km sont premièrement, le Burkina Faso avec 05, le Mali en second lieu avec 04 et le Niger avec 03 postes. Le nombre de postes de contrôle au Sénégal, au Bénin et en Côte d'Ivoire est en moyenne de 02 tous les 100 km.

Par ailleurs, la diminution du nombre de postes de contrôle constatée sur la RN4 qui est passé de 10 avant 2015 à 05 en avril 2021, se justifie par les luttes des syndicats des conducteurs, comme l'évoque le Secrétaire général de l'UCRB: « *C'est en 2015 avec le coup d'État manqué que nous avons remarqué que toutes les brigades de gendarmerie et tous les commissariats traversés par des corridors ont érigé des postes de contrôle sur les corridors. Nous avons donc tapé sur la table et il y a eu une petite réduction.* » Cependant, même si, sur la RN4, il y a eu une diminution de 05 postes de contrôle, le nombre actuel est encore élevé par rapport aux dispositions communautaires ratifiées⁵¹ par le Burkina Faso.

Quant au nombre de postes qui est resté identique sur la RN5, cela s'explique par les luttes des syndicats. Mais, il est important de noter que la présente étude ne permet pas d'apprécier l'évolution du nombre de postes de contrôle depuis l'avènement du terrorisme, car elle présente la situation avant et après 2015. Globalement, le contexte actuel de l'insécurité suite aux attaques terroristes a engendré une augmentation du nombre de postes de contrôle dans l'optique de renforcer la sécurité. Cependant, cette situation a amplifié les tracasseries routières comme le rapportent E. Kaboré et *al.* (2020)⁵² :

Selon Brahim Rabo, depuis l'installation du climat d'insécurité, des sommes allant de 1.000 à 5.000 FCFA sont réclamées par poste de contrôle afin de faciliter le passage des véhicules transportant des marchandises en transit au Burkina pour le Niger ou le Mali. Un véhicule de transport de personnes débourse environ 150.000 à 250.000 FCFA⁵³ comme frais pour traverser le pays.

Ainsi, l'augmentation du nombre de postes de contrôle sur les axes routiers qui mènent à la ville de Ouagadougou a pour corollaire l'intensification du phénomène des tracasseries routières. Par conséquent, dans le contexte actuel marqué par les attaques terroristes, il est nécessaire de connaître les modalités de ces contrôles aux entrées de cette ville.

2.2. *Quels contrôles dans les postes de sécurité aux entrées de Ouagadougou ?*

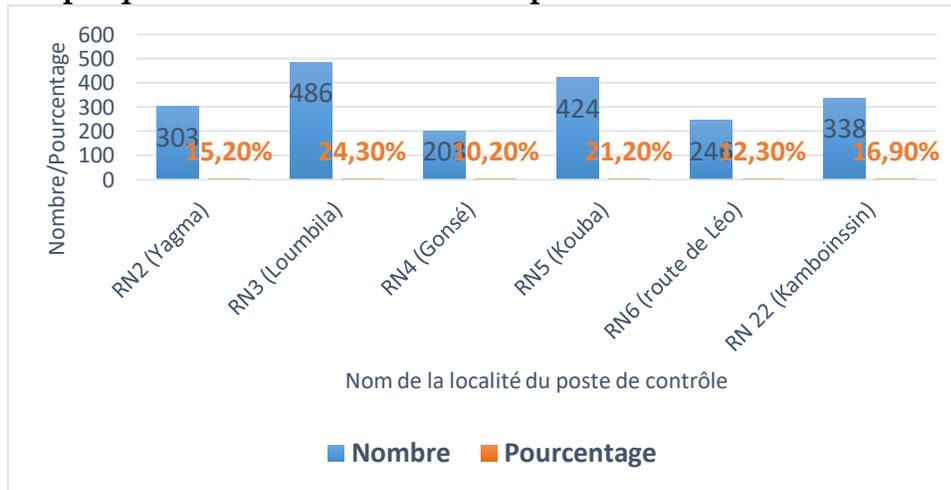
Afin de cerner les modalités de contrôles dans les 06 principaux postes aux entrées de la ville, notre grille d'observation a permis de renseigner les localités desdits postes (graphique 2).

⁵¹ L'UEMOA (2005) a pris la Décision N°15/2005/CM/UEMOA. Selon cette décision, les contrôles sont limités à trois points sur les corridors, notamment au départ, à la frontière et au point des formalités effectives.

⁵²<https://www.leconomistedufaso.bf/2020/12/21/terrorisme-et-contrôles-routiers-hausse-des-rackets-et-prelevements-illicites/>, Consulté le 13/02/ 2021.

⁵³ Les montants présentés ici pour le transport de voyageurs sont surtout les faux frais avant la fermeture des frontières dans la région liée à la pandémie de la COVID-19.

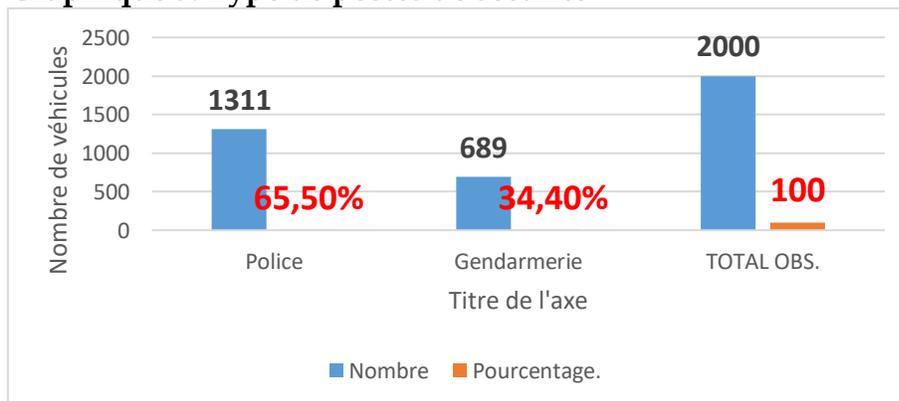
Graphique 2: Observations selon le poste de contrôle



Source: travaux de terrain, avril-août, 2021

Nous avons observé 2000 véhicules entrant à Ouagadougou en une heure. Selon nos travaux, le poste de contrôle de la RN3 à Loumbila vient en tête avec 24,30%, suivi du poste sur la RN5 à Kouba avec 21,20%. Celui de la RN22 à Kamboinsin avec 16,90% vient en troisième position et est suivi de celui de la RN2 à Yagma avec 15,20%. Le poste sur la RN6 (au péage) sur la route de Léo avec 12,30% vient en cinquième position et celui de la RN4 à Gonsé avec 10,20%, vient en sixième position. Ces chiffres traduisent une variabilité des flux selon les postes de contrôle et témoignent de l'importance du nombre de véhicules qui sont censés être contrôlés par les agents de sécurité. En considérant les 06 postes de contrôle, on a une moyenne de 333 véhicules qui entrent par chaque poste en une heure; tout en ayant conscience qu'il y a des flux sortant de la ville qui ne sont pas pris en compte par la présente étude. Cela traduit l'important travail que doivent effectuer les forces de sécurité dans ces postes (graphique 3).

Graphique 3: Type de postes de sécurité



Source: travaux terrain, avril-août, 2021

D'après le graphique 3, la police est censée assurer plus de contrôles que la gendarmerie aux différentes entrées de la ville. Cette situation s'explique par le fait que sur les 06 postes

considérés, 02 sont tenus par la gendarmerie tandis que les 04 autres sont tenus par la police.

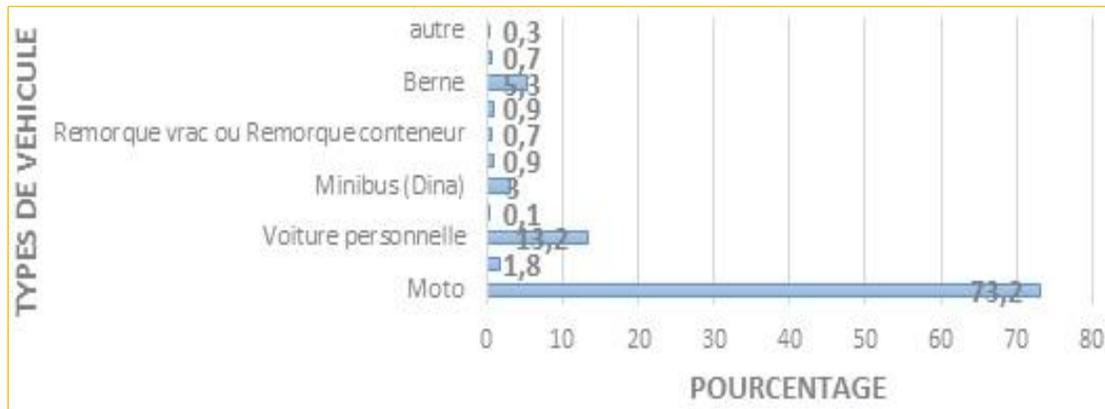
Selon les responsables de la police, leur corps est chargé de la sécurité urbaine si bien qu'en principe, la question pourquoi la police occupe plus de postes de contrôle aux entrées de la capitale ne devrait pas se poser. La question devrait plutôt être: pourquoi leurs agents ne se trouvent pas à toutes les entrées de la ville ? Quant au commandant de la Brigade de prévention routière de la Gendarmerie du Kadiogo, il explique que « *la ville est divisée en deux zones d'intervention assurée par la police ou la gendarmerie. (...)*».

Actuellement, au-delà des revendications de chaque corps, la sécurité intérieure de la ville est assurée par la police et la gendarmerie conformément à la Loi N°032-AN-2003, relative à la sécurité intérieure du Burkina Faso. Cependant, l'article 16 de cette loi stipule que:

La Police et la Gendarmerie nationales ont compétence sur l'ensemble du territoire pour l'exécution de leurs activités de police. Un décret pris en Conseil des ministres précise toutefois les zones de compétences territoriales respectives en fonction des spécificités propres à chacune de ces forces de sécurité (Assemblée nationale, 2003, p.5).

Par ailleurs, notre grille d'observation a pris en compte les types de véhicules qui entrent dans la ville (graphique 4).

Graphique 4 : Types de véhicule



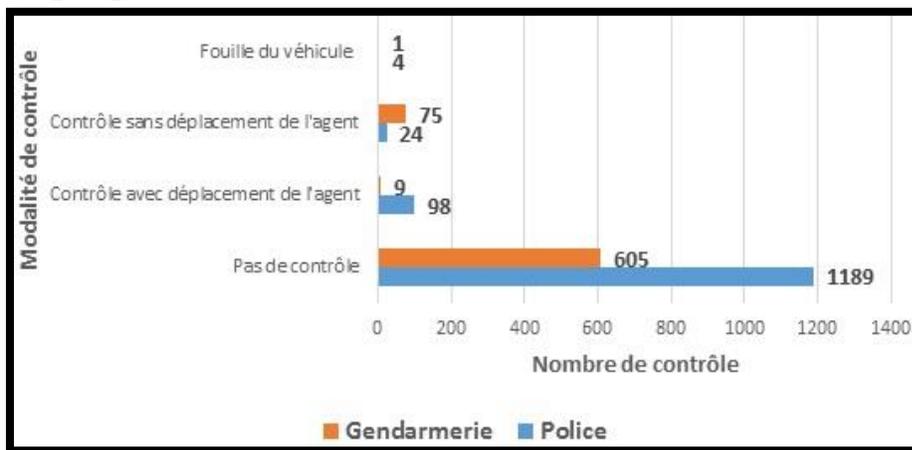
Source: travaux terrain, avril-août, 2021

Les motos arrivent en tête aux entrées de Ouagadougou avec 73,2%. Elles sont suivies par les voitures personnelles (13,2%), puis les camions bennes (5,3%) et les *Dinas* qui sont en quatrième position avec 3%. Les tricycles arrivent en sixième position avec 1,8%. Tous les autres types de moyens de transport ont moins de 0,1%. Ces données confirment le fait que la ville de Ouagadougou est une ville où prédominent les engins à deux roues. Même si les postes de contrôle sont aux entrées de la ville, l'expansion urbaine rend les limites territoriales de la zone urbaine difficilement maîtrisables à cause du développement des quartiers périphériques (zone non loties). Les populations qui y vivent se déplacent chaque jour en traversant les postes de contrôle. Cette situation pourrait aussi en partie expliquer la proportion des voitures personnelles. Toutefois, il arrive que ces voitures soient utilisées pour des voyages ou d'autres motifs liés, entre autres, aux activités professionnelles de certains services. Les camions bennes vont généralement hors de la

ville pour chercher du sable pour les travaux de construction. Quant aux minibus, ils assurent en grande partie le transport interurbain et sont surtout empruntés par ceux qui ne disposent pas de véhicule personnel et ont de faibles revenus. Ils ont aussi l'avantage de se comporter comme des taxis pour le voyage interurbain. Ils s'arrêtent tout le long du trajet selon la demande du client. Quant aux tricycles, ils sont de plus en plus visibles un peu partout dans la capitale et sont utilisés pour le transport de certaines marchandises. Ils peuvent se rendre un peu partout dans la ville malgré, très souvent, le mauvais état des rues.

Après avoir présenté les moyens de déplacement, examinons à présent les modalités de contrôle selon chaque corps de sécurité (graphique 5).

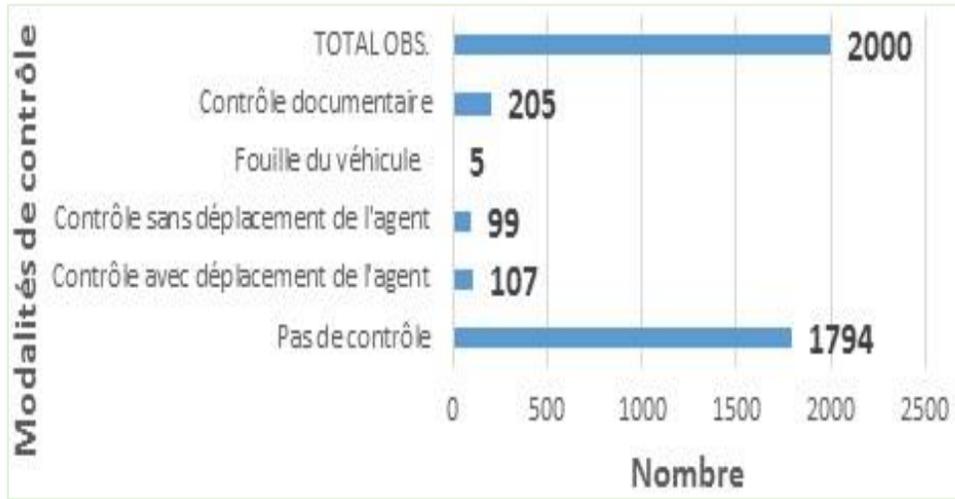
Graphique 5 : Modalité de contrôle selon les forces de sécurité



Source: travaux terrain, avril-août, 2021

D'après le graphique 5, la police assure plus de contrôle avec déplacement de l'agent et des fouilles que la gendarmerie lorsqu'on considère l'ensemble des postes de contrôle. Mais, en nous référant au graphique 3, la gendarmerie assure 12,19% de contrôle contre 9,30% pour la police. En effet, il est certes vrai que le graphique 3 montre que la police nationale détient plus de postes de contrôles que la gendarmerie aux entrées de la ville. Cependant, en termes de moyens de transport contrôlés, la gendarmerie, avec 12,19%, assure plus de contrôles que la police (9,30%); car tous ceux qui entrent à Ouagadougou ne sont pas systématiquement contrôlés. Nonobstant ces statistiques, dans le cadre de cette étude, il est surtout important d'analyser d'une manière globale les modalités de contrôle aux portes de la principale ville du pays (Graphique 6).

Graphique 6: Modalités du contrôle



Source: travaux terrain, avril-août, 2021

Dans les 06 postes, 1794 moyens de transport ne sont pas contrôlés (soit 89,7%). Lorsqu'il y a des contrôles, cela se limite aux contrôles documentaires⁵⁴ et généralement sans que l'agent de sécurité ne se déplace pour rejoindre l'utilisateur; pourtant les contrôles doivent se faire au bord du véhicule. Lorsque l'agent se déplace, les fouilles sont très rares (0,25%). En considérant les modalités de contrôle selon le type de véhicule, 24 motos sur 1463 (soit 1,64%) sont contrôlées. Les contrôles pour les « *Dinas* », les cars et les camions de transport de marchandises en sont respectivement de 90,16%, 83,33% et 78,94% contre seulement 17,80 % pour les voitures personnelles. En effet, les engins à deux roues sont rarement contrôlés tandis que le contrôle est presque systématique pour tous les minibus, les cars et les camions de transport de marchandises. La photo 1 illustre les modalités de contrôle pour les cars et les minibus.

Photo 1 : Contrôles documentaires des passagers d'un car sur la RN3



Source : travaux de terrain, avril 2021

⁵⁴ Il arrive que même si l'agent se déplace et que le véhicule est sans passagers, il le laisse poursuivre sa route.

Pour les cars et les « *Dinas* », les passagers se mettent en rang et s'avancent vers l'agent pour présenter leurs pièces d'identité. Pendant ce temps, le conducteur ou son apprenti se déplace pour rejoindre d'autres agents assis généralement à l'intérieur du poste. Selon les syndicats, c'est à ce moment que celui qui les rejoint profite glisser une somme dans les documents pour « *arranger la route* ». Cette pratique identique pour le transport de marchandises fait qu'en général, les agents n'ont plus besoin de se déplacer pour contrôler le véhicule notamment à travers des fouilles qui peuvent entraîner de longues attentes. Cette somme qui varie très souvent de 1000 à 5000 FCFA est une forme de négociation sans quittance. Même si les commandements de ces agents disent n'avoir jamais eu connaissance de telles pratiques dans leurs postes de contrôle, tous les syndicats des conducteurs et des transporteurs avec qui nous nous sommes entretenus à des différents moments et lieux, affirment que les conducteurs mènent, généralement, ces pratiques en complicité avec les agents de sécurité. Cela permet d'éviter les complications, et surtout que ces agents ne se déplacent pas pour contrôler; en témoignent les propos du représentant de l'OTRAF à la gare de Tampouy:

Souvent si tu arrives et tu plaides et que la personne accepte de libérer le véhicule, tu peux décider de le remercier en donnant quelque chose mais cela dépend de toi. Mais si tu arrives que l'agent de sécurité refuse, au regard des passagers qui attendent pendant longtemps, tu es obligé de donner de l'argent pour libérer le véhicule.

Ce représentant de l'OTRAF explique pourquoi il ne peut dénoncer ces pratiques:

Imagine, si pendant le contrôle il y a des passagers dont la date d'expiration de leur pièce est passée, et on leur exige 5000F, par exemple, et que, cela retarde tous les autres passagers, on est obligé d'aller plaider et proposer par exemple 2000F par personne concernée pour qu'on nous libère. Dans ce cas, tu ne peux pas aller les dénoncer, puisque c'est comme si on t'a aidé; sinon, tes passagers concernés devraient payer la contravention avant de partir et avant cela, ils vont durer au poste de contrôle. Donc, souvent on ne peut pas dénoncer certaines pratiques.

Selon les représentants des syndicats des minibus, « *les Dinas sont ceux que les forces de l'ordre contrôlent le plus, car la plupart des Dinas ne sont pas en règle. Les conducteurs sont alors obligés de mener ces pratiques* ». De même, le président du syndicat des taximen reconnaît qu'à Ouagadougou, seulement 20% des taxis sont en règle. Selon lui, « *comme le conducteur sait que ses papiers ne sont pas en règles, le policier fait semblant de les regarder et il empoche les 2000F que le conducteur a glissés dans les papiers du véhicule et il le laisse partir* ».

En ce qui concerne particulièrement les contrôles aux entrées de la ville, d'après le syndicat des minibus, « *là où on observe que les motos et les voitures sont beaucoup contrôlées, c'est là où, les agents de sécurité savent que les flux des Dinas et des cars, où en principe ils peuvent avoir beaucoup d'argent, sont faibles, ils sont alors obligés de contrôler les autres* ».

En somme, les modalités de contrôles ci-dessus décrites révèlent l'importance d'aborder la problématique de l'efficacité de ces contrôles dans le contexte d'insécurité liée au terrorisme.

2.3. Efficacité mitigée des contrôles sécuritaires aux entrées de la ville

Comme nous l'avons évoqué, 89,7% des usagers (utilisant des motos) entrant dans la capitale ne subissent aucun contrôle, et en cas de contrôle, seulement 0,25% sont fouillés.

Ainsi, la pertinence et même l'efficacité de ces contrôles dans un contexte marqué par les attaques terroristes sont diversement appréciées par les acteurs intervenant dans le secteur du transport routier.

Pour les syndicats des conducteurs et des transporteurs, les postes de contrôle n'ont aucun effet sur l'insécurité liée aux attaques terroristes, car les *motos* et les voitures personnelles sont très rarement contrôlées:

Ils disent que c'est contre l'insécurité et on fait descendre nos passagers à chaque poste avec toutes les autres implications, pourtant jamais on ne nous a signalé qu'ils ont pu arrêter un terroriste avec cette méthode. Imaginez-vous, si je suis un délinquant ou un terroriste, lorsque je prends les transports en commun on me contrôle alors que si je passe avec une voiture ou une moto personne ne va me contrôler, vous comprenez ce que je ferai. Mais ils prétextent l'insécurité, car ce n'est que nous essentiellement qu'on arrête et on est obligé de payer des faux frais pour passer (Représentant de l'OTRAF à la gare de Tampouy).

Même si les représentants de la police ou de la gendarmerie ne reconnaissent pas l'existence de ces « *rackets* » dans leurs postes de contrôle qui mettent en danger la sécurité des populations et même de leurs agents, ces pratiques surtout injustifiables dans le contexte sécuritaire actuel sont même régulièrement dénoncées dans la presse: « À la sortie des villes de Bobo-Dioulasso et de Ouagadougou, les éléments de la police et de la gendarmerie vérifient les papiers d'identité des passagers des cars de transport en commun uniquement. Les passagers en voiture personnelle passent sans contrôle » (E. Kaboré et al, 2020)⁵⁵.

Malgré ce constat, pour les forces de sécurité, leur présence est nécessaire. Entre autres, grâce à leur présence dans ces postes de contrôle, ils arrivent à arrêter des suspects et au-delà des questions sécuritaires liées aux attaques terroristes, la gendarmerie montre que les contrôles sont importants, car certains contrevenants aux lois du pays sont arrêtés (photo 2).

Photo 2: Transport de marchandises dangereuses



Source : Gendarmerie nationale, RN3, poste de contrôle de Loumbila

Cette photo montre un « *Dina* » arrêté pour transport de marchandises dangereuses par la gendarmerie. Les propos ci-après d'un agent de cette force de sécurité au cours de notre entretien avec le chef de la Brigade de la prévention routière de la gendarmerie attestent ce fait:

⁵⁵ <https://www.leconomistedufaso.bf/2020/12/21/terrorisme-et-contrôles-routiers-hausse-des-rackets-et-prelevements-illicites/>, Consulté le 13/02/ 2021.

Je me rappelle une fois, un véhicule de transport en commun est venu sur la RN3 avec des bouteilles de gaz à l'intérieur et à l'extérieur et m'a trouvé au poste de Loumbila. Le conducteur a tenté de nous donner de l'argent pour passer et nous avons refusé. J'ai dit d'arrêter le véhicule et de transvaser les bouteilles de gaz dans un véhicule plus adapté avant de poursuivre la route.

D'après ce témoignage, tous les agents des forces de sécurité n'acceptent pas à tout moment cette forme de corruption. Il traduit aussi l'importance de la présence des postes de contrôle. Hormis ces cas, selon les forces de sécurité, leur présence permet de dissuader des personnes mal intentionnées de rentrer massivement dans la ville avec des armes. Quant à la question de savoir pourquoi la majorité des usagers n'est pas contrôlée, le commandant de la Brigade de prévention routière de la gendarmerie affirme qu'« *on ne peut pas tout contrôler et c'est ce qu'un citoyen lambda ne peut pas comprendre si non, cela s'appellera un bouclage et ce sont les mêmes citoyens qui vont se plaindre* ». Selon toujours le chef de la Brigade de la prévention routière de la gendarmerie, les statistiques selon lesquelles les cars et les *Dinas* sont les plus contrôlés se justifient:

En fait, nous accordons la priorité aux cars et minibus, car ils transportent plus de personnes. Par exemple, l'attaque de l'État -major, c'était avec une voiture. En général, si quelqu'un pose un problème avec une voiture personnelle, facilement à partir de son numéro, on peut avoir une traçabilité mais dans un car de 60 à 70 personnes, si vous ne contrôlez pas, vous imaginez le risque ? Très souvent, les transporteurs ne contrôlent pas les identités à la gare, pire, en cours de route, ils prennent des passagers donc le risque est plus élevé avec eux.

Les forces de sécurité, comme le démontrent les arguments ci-dessus, estiment que contrairement aux propos de certains syndicats, leur présence n'est pas inutile, comme le souligne une fois de plus le commandant de la Brigade de prévention routière de la gendarmerie, « *on ne peut donc pas dire que nous sommes efficaces à 100%, mais notre présence n'est pas vaine* ».

Il n'est donc pas raisonnable d'affirmer que la présence de ces postes de contrôle n'a aucun effet sur la stratégie de sécurisation de la ville. Mais, la persistance des tracasseries routières dans ce contexte d'insécurité, même si les forces de sécurité réfutent les faits qui parlent d'eux-mêmes (photos 4 et 5), démontre une efficacité mitigée des contrôles aux entrées de cette ville.

Photos 4 : Camion hors gabarit



Source : Travaux terrain, avril 2021

Photos 5 : Mauvais état des roues du camion



Source : Travaux terrain, avril 2021

Le conducteur de ce camion togolais qui nous a dépassés au poste de contrôle sur la RN4, lorsque que nous l'avons rejoint, reconnaît que son camion est hors gabarit. Mais quand il est arrivé au poste, il a juste donné un peu d'argent comme d'habitude pour traverser, tout comme pour les autres postes d'ailleurs depuis le Togo. Ce cas témoigne encore de la persistance des tracasseries routières, malgré le contexte d'insécurité actuelle.

Conclusion

Cet article, qui traite de la problématique des contrôles routiers et des attaques terroristes à Ouagadougou, montre dans un premier temps que le contexte d'insécurité a conduit à la multiplication des postes de contrôle dans le pays, mais certains ont encore dû être supprimés face aux différentes plaintes des syndicats des conducteurs. Pour ces derniers, la multiplication des postes de contrôle n'est dans la pratique qu'un prétexte pour augmenter davantage les tracasseries.

Dans un second temps, l'étude révèle que les modalités de contrôle aux différentes entrées de la ville sont surtout orientées systématiquement vers les cars et les minibus et selon les syndicats du secteur, cela vient confirmer une fois de plus, leurs multiples dénonciations des tracasseries routières qui, prioritairement, sont orientées vers eux tandis que les usagers utilisant les *motos* et les voitures personnelles ne sont que très rarement contrôlés. Ainsi, malgré les nobles missions qu'assurent les forces de sécurité dans les postes de contrôle, surtout dans ce contexte d'insécurité, la persistance des pratiques de tracasseries ne peut que mettre la vie des populations en situation d'insécurité. Même si tous les terroristes ne passent pas forcément par les principales entrées de la ville où se trouvent les forces de sécurité, car il existe plusieurs pistes, la persistance des tracasseries routières dans les différents postes de contrôle sécuritaires donne raison à ceux qui estiment que les contrôles en l'état sont d'une très faible efficacité face à la menace terroriste, et cela devrait logiquement inviter les autorités à revoir la mise en œuvre de cette stratégie en prenant des véritables sanctions contre les auteurs et les complices de ces pratiques. Mais, là encore, il faudrait des dispositions qui permettent aux victimes ou aux témoins des tracasseries routières de pouvoir filmer ou prendre des photos comme nous l'avons déjà évoqué dans nos précédents travaux (V. Zoma, 2019).

Références bibliographiques

- ASSEMBLÉE NATIONALE/Burkina Faso, 2003-*Loi 032 relative à la sécurité intérieure*, Ouagadougou.
- CHOPLIN Armelle, LOMBARD Jérôme, 2010- « "Suivre la route", mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal », in *EchoGéo*, 2010, 20 p., [en ligne], <https://journals.openedition.org/echogeo/pdf/12127>, Consulté le 04/03/2021.
- KABORÉ Elie, DAOU Boukary et IDRISSE Abdoul-Razak, 2020- « Terrorisme et contrôles routiers: hausse des rackets et prélèvements illicites », in *L'Économiste du Faso*, [en ligne], <https://www.leconomistedufaso.bf/2020/12/21/terrorisme-et-controles-routiers-hausse-des-rackets-et-prelevements-illicites/>, Consulté le 13/02/ 2021.
- KOUAKOU Issouf, 2019- « Gouvernance routière et racket dans le transport collectif en Côte d'Ivoire: quand la monétarisation des rapports s'interfère dans le contrôle routier », in *Journal of International Social Research*, Volume: 12, pp.1095-1106.
- LARCHER Laurent, 2019-« À Ouagadougou, vivre avec la menace terroriste », in *LA Croix du* le 29/12/2019 à 15:54, [en ligne], <https://www.la-croix.com/Monde/Afrique/A-Ouagadougou-vivre-menace-terroriste-2019-12-29-1201068902>, Consulté le 24/08/2021.
- MINISTÈRE DE LA SECURITÉ/Burkina Faso, 2021-*Bulletin statistique trimestriel d'information sur la sécurité*, n°02-2021, Ouagadougou.
- OUÉDRAOGO Dimitri, 2020-Terrorisme au Burkina Faso: il faut à tout prix éviter le repli identitaire, In *Lefaso.net*, du lundi 1er juin 2020 à 22h35min, [en ligne], <https://www.lefaso.net/>, Consulté le 01/07/2020.
- RÉSEAU NATIONAL DE LUTTE ANTI-CORRUPTION, 2010-*La corruption dans le secteur de la route et du transport routier au Burkina Faso : Enjeux et perspectives*, Ouagadougou.
- TRAORÉ Dramane, 2021- Burkina Faso: la situation sécuritaire commande des actions "urgentes" (Analyse), in *maliactu*, [en ligne], <https://maliactu.net/burkina-faso-la-situation-securitaire-commande-des-actions-urgentes-analyse/>, consulté le 13/11/2021 .
- UNION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE OUEST AFRICAINE, 2005-*Décision N°15/2005/CM/ portant modalités pratiques d'application du plan régionale*

contrôle sur les axes routiers inter-États de l'Union économique et monétaire ouest africaine, Bamako.

UNION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE OUEST AFRICAINE, 2017- 26^{ème} rapport des *Pratiques Anormales (OPA): rapport annuel de l'année 2016, Ouagadougou.*

ZOMA Vincent, 2019-*Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : le transit routier de marchandises du Mali et du Niger via le Burkina Faso, Thèse de doctorat en géographie, Université Ouaga I Pr Joseph KI-ZERBO.*