



01 BP 2056 Ouagadougou 01, Rue 17.572 Porte 23 Pissy : Tel (226) 50 43 32 83 Fax : (226) 50 43 32 82 Mail : renlac@renlac.org , web : www.renlac.org,

La corruption dans le secteur de la route et du transport routier au Burkina Faso : Enjeux et perspectives

Communication donnée par M. Sorgho Charles, Secrétaire Adjoint Chargé des Etudes et du Contentieux du Réseau national de Lutte Anti-corruption (REN- LAC)

Juin 2010

INTRODUCTION

Considéré comme facteur de développement, le secteur des transports demeure incontournable pour les autres secteurs d'activités. Aussi figure-t-il en bonne et due place dans le CSLP, document cadre de référence des Politiques Publiques. **Le quatrième axe** du CSLP s'intitule "Elargir les opportunités en matière d'emploi et d'activités génératrices de revenu pour les pauvres". Et pour la réalisation de cet objectif, quatre points sont retenus, dont le dernier est celui de l'Accélération du Désenclavement.

Dans **l'Axe I** intitulé "Accélérer la croissance et la fonder sur l'équité", il est retenu, pour l'atteinte des objectifs à ce niveau, quatre points aussi, dont la Réduction des coûts des facteurs, avec pour commentaire : « *le Burkina a des coûts de facteurs relativement élevés par rapport aux autres pays de la région. En particulier, les coûts de transports, télécommunications, eau et énergie sont de loin, supérieurs à la moyenne des pays de la zone, et sont souvent les plus élevés. Plus que l'enclavement, c'est la structure monopolistique des marchés et la fiscalité qui sont à la base des coûts non compétitifs au Burkina* ».

Cependant, on peut noter que le secteur Transport, pris dans le CSLP, aux volets désenclavement par la construction des routes, et facteur de production, occulte deux aspects majeurs :

- 1) le Trafic Routier, pourvoyeur d'emploi et de devises, mobilisant ainsi un monde d'acteurs considérable, tant du privé que du public.
- 2) La libre circulation des personnes et des biens, facteur d'intégration régional et d'essor économique, en respect des textes et traités des Ensembles Régionaux (CEDAO, UEMOA...)

Le secteur transport est important, il est national et transfrontalier. Mais son essor reste encore à promouvoir, vus les multiples maux qui le minent : insuffisances des infrastructures, des ressources humaines, et insuffisante conscientisation ou moralisation des acteurs, entre autres, le phénomène de la corruption.

C'est dire que le quatrième des Axes du CSLP est aussi concerné par le monde du transport : Promouvoir la Bonne Gouvernance ; Lutter contre la corruption. C'est l'objet de notre échange d'aujourd'hui.

C'est un secret de Polichinelle que d'affirmer que la corruption, les faux frais de route et le trafic d'influence, sont devenus des pratiques quasiment légalisées dans les rapports entre certains usagers de la route et les forces de sécurité commises à la gestion et au contrôle routier.

1. DEFINITION DE LA CORRUPTION

Historiquement, le concept de corruption a été appliqué à la fois aux comportements politiques et aux attitudes sexuelles. A l'instar du terme latin « **corruptus** », le mot « corruption » évoque la pourriture, toute une série d'images du mal. Il renvoie aux facteurs de destruction de ce qui est sain. Le mot a une connotation morale.

Plusieurs définitions sont proposées :

- **Le Petit Robert** définit la corruption comme l'emploi des moyens condamnables (bakchich, dessous-de-table pots-de-vin) pour faire agir quelqu'un contre son devoir, sa conscience.
- **Pour Microsoft ® Encarta ® 2008**, « *La corruption et la concussion sont des manquements au devoir de probité... La concussion est le fait pour une personne dépositaire de l'autorité publique ou chargée d'une mission de service public de faire en sorte de percevoir une somme indue ou d'exonérer quiconque de droits, contributions, impôts ou taxes publics en violation de la loi ou du règlement... Dans la concussion, le fonctionnaire exige comme un droit, prétendument légal, l'argent qu'il reçoit ; dans la corruption, il extorque un avantage financier ou non, ou le reçoit à titre de don, sans le réclamer comme une chose due* ».
- **Pour Patrick Meyer-Bisch** (Juriste suisse) : « *la corruption, c'est une relation à deux, la pression corruptrice consistant pour les partenaires d'un échange spécifique, à exclure le tiers, donc à court-circuiter le bien commun..., à s'approprier indûment tel bien ou service public, diminuant d'autant les chances pour les individus (présents ou à venir) ... qui ne participent pas à cet échange particulier, d'accéder à la « bonne » vie* ».
- **Klitgaard Robert** définit la corruption par cette formule métaphorique d'une fonction à trois facteurs:

C = M+D-R où :

C = Corruption

M = pouvoir Monopolistique

D = pouvoir Discrétionnaire des fonctionnaires

R = Responsabilité des acteurs

- **Le code pénal burkinabé** définit la corruption comme étant le fait pour tout « *fonctionnaire de l'ordre administratif ou judiciaire, tout militaire ou assimilé, tout agent ou préposé de l'administration, toute personne investie d'un mandat électif qui agrée des offres ou promesses, qui reçoit des dons ou des présents, pour faire un acte de ses fonctions ou de son emploi, même juste, non sujet à salaire... ou s'abstient de faire un acte qui entre dans l'ordre de ses devoirs* ». (article 156).

Cette définition du code pénal paraît trop restrictive pour correspondre à l'objectif de transparence poursuivi dans la gestion de la cité, tant aux plans économique, politique que social.

C'est pourquoi le REN-LAC privilégie dans ses actions l'une des esquisses de définition, notamment celle des Nations Unies, qui envisage le terme « corruption » dans son sens générique à savoir « **Toutes les formes de déviance consistant à abuser de l'autorité publique à des fins essentiellement privées** » ou, plus globalement « **le fait d'abuser de prérogatives officielles pour en tirer un gain personnel** ». Cette définition englobe, non seulement la corruption au sens où l'entend le code pénal burkinabé, mais aussi toutes les infractions voisines qui, commises dans divers domaines de la vie publique, ont pour résultat de porter atteinte aux intérêts de la collectivité entière ou des particuliers.

A partir de cette dernière définition, sont considérés comme actes corruptifs :

- La corruption au sens du code pénal burkinabè ;
- La concussion ;
- Le trafic d'influence ;
- La soustraction et le détournement de biens publics ;
- L'enrichissement illicite ;
- La fraude sous toutes ses formes (électorale, fiscale, douanière, examens et concours, etc.)

Qu'est ce que la corruption routière ?

C'est l'ensemble des pratiques anormales que l'on rencontre sur les axes routiers nationaux et internationaux. 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. Il est connu aussi sous le vocable de tracasseries routières.

Le plus souvent, cette corruption est connue de tous (simples citoyens et autorités) mais elle reste impunie.

Un exemple : Ouagadougou a abrité du 5 au 7 novembre 2007, l'Assemblée générale du Programme de Politique des Transports en Afrique subsaharienne (SSATP). Les ministres des Transports du Burkina, du Mali, de la Côte d'Ivoire, du Niger, du Ghana ont affirmé au cours de cette rencontre l'existence de la corruption sur les axes routiers. Le ministre malien des Transports a préféré se rendre à Ouagadougou par la route pour toucher du doigt la réalité.

Le ministre reconnaît qu'il lui a fallu 45 minutes pour traverser la frontière Mali-Burkina. 45 minutes pour une mission officielle qu'en sera-t-il pour un privé, ou pis, un car de passager, un camion de chargement ?

2. AMPLEUR DE LA CORRUPTION

- Selon le gouvernement

Le gouvernement a initié une étude en 2008 sur la corruption dans l'administration publique. Les résultats de l'étude montrent que la corruption est un phénomène réel au Burkina Faso. De l'avis des personnes enquêtées, le degré de corruption est de 69,5% dans l'administration publique, 49,1% dans le secteur privé et 54,5% dans la société civile. Au sein du secteur public, l'étude établit un classement des secteurs d'activités considérés comme les plus corrompus. Ce sont par ordre décroissant :

1. La douane ;

2. La police ;
3. Les impôts ;
4. La justice ;
5. Les finances ;
6. Le trésor public ;
7. Les services de santé ;
8. Les services chargés de l'établissement des permis de conduire ;
9. La gendarmerie ;
10. L'éducation.

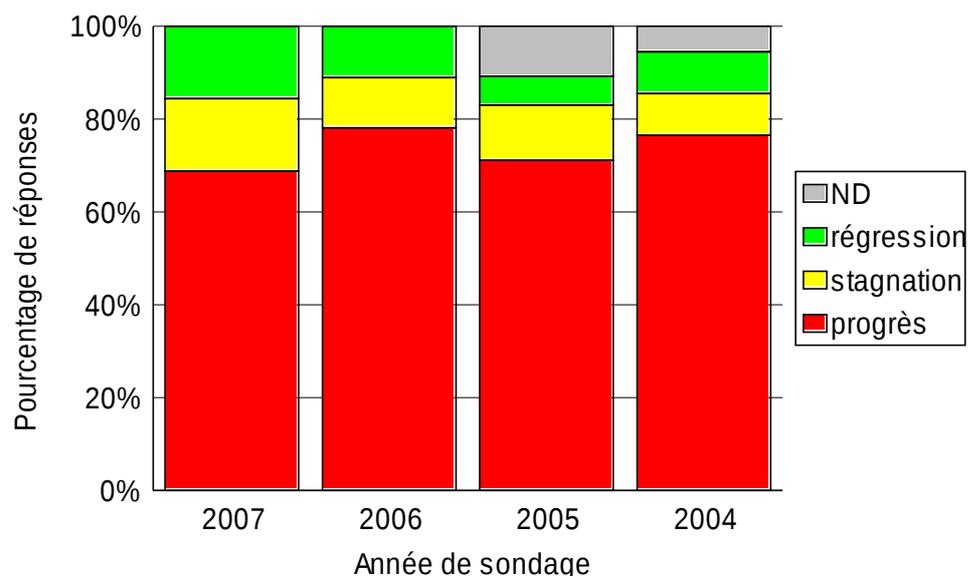
- **Selon le RENLAC**

Lors du sondage 2008, le RENLAC a enquêtés auprès de 2000 personnes. Le tableau suivant fait la synthèse des réponses.

	<i>Inexistante</i>	<i>Ne sait pas</i>	<i>Fréquente ou très fréquente</i>
Banfora	1,3	18,8	80,0
Ouagadougou	0,4	5,0	94,6
Tenkodogo	0,0	5,0	95,0
Kaya	1,7	2,8	95,6
Koudougou	0,0	0,6	99,4
Manga	3,0	9,0	88,0
Dédougou	0,0	0,9	99,1
Fada N'Gourma	4,4	2,2	88,3
Bobo-Dioulasso	1,5	4,0	94,5
Ouahigouya	0,0	7,5	92,5
Ziniaré	0,0	5,0	95,0
Dori	3,6	4,3	92,1
Gaoua	6,3	8,8	85,0
National	1,5	5,2	93,3

Perception de la corruption par les populations

Le tableau suivant met en exergue les perceptions de l'évolution de la corruption au cours de quatre années au Burkina Faso par les Burkinabè.



Le tableau suivant classe des secteurs d'activités selon le degré de corruption en 2007.

Services	Répartition des réponses		Rang
	Nombre	%	
Douane	1132	23,2	1 ^{er}
Police/Gendarmerie	762	15,6	2 ^{ème}
Impôt	564	11,6	3 ^{ème}
Justice	488	10,0	4 ^{ème}
Mairies	427	8,8	5 ^{ème}
Santé	418	8,6	6 ^{ème}
Marché public	395	8,1	7 ^{ème}
Enseignement	334	6,9	8 ^{ème}
Administration publique	298	6,1	9 ^{ème}
Médias	54	1,1	10 ^{ème}

3. LES MANIFESTATIONS OBSERVÉES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Les acteurs et services concernés (public, privé)

Les abus des agents en uniforme ont été la cause de plusieurs grèves des chauffeurs sur les axes routiers ; des grèves qui ont bloqué la circulation avec leurs camions dans le but d'attirer l'attention des autorités.

Les camions qui transportent des animaux ou des produits périssables comme la tomate, sont systématiquement bloqués sans se soucier des

dommages si les camions ne s'acquittent des cotisations. Il arrive que des camions soient bloqués pour non paiement de cette somme.

- **Police/douane/gendarmerie** : Tout le long du corridor Ouaga-Cinkansé, les chauffeurs des camions citernes vides paient 500 ou 1 000F à la police et 1 000F à la gendarmerie. Les citernes pleines paient 1 000F à la police et 2 000F à la gendarmerie. Les carrosseries vides paient 1 000f à la police et 2 000F à la gendarmerie. Les carrosseries avec chargement 2 000F à la police et à la gendarmerie.

A Niendéré (frontière Burkina/Côte d'Ivoire) actuellement, la police tout comme la gendarmerie exige 5 000F cfa à tout camion qui passe avec un chargement. Quant à la douane, il faut déboursier 1 000F CFA pour passer la barrière. Le plus écœurant est la lenteur dans le traitement des dossiers. Un camion qui entre à la douane de Bittou ou de Dakola après 11h00 a plus de chance d'y passer la nuit. Après 11h00 également, les chauffeurs paient les Travaux supplémentaires « TS » pour travail extra légal. Au lieu d'une somme de 1500F environ, les chauffeurs déboursent 5 000fcfa pour un TS de 3 473 F sans que la monnaie de 1527 F ne soit restituée. Le chauffeur qui ne veut pas payer le TS doit attendre le lendemain matin. Il y a aussi le fait que les douaniers burkinabè refusent que les chauffeurs apportent eux-mêmes les papiers de chargement au bureau de douane. Les chauffeurs sont obligés de passer par les jeunes du village de Cinkansé ou de Dakola contre une somme qui varie entre 1000 et 2 000Fcfa.

- **Militaires** : surtout en côte d'ivoire dans la zone rebelle où même les chasseurs dozos érigent des barrières et perçoivent de l'argent avec les chauffeurs.
- **agents des Eaux et forêts** : De retour de Lomé, il a payé deux sacs de charbons pour sa famille. A Cinkansé, il est stoppé par deux agents qui lui réclament l'autorisation d'achat. Le chauffeur fait comprendre aux agents qu'il comptait la prendre à Bittou parce que Cinkansé ne disposant pas de poste d'Eaux et Forêts. Mais ces derniers ne l'entendent pas de cette oreille et bloquent les papiers du véhicule. Le chauffeur a dû payer la somme de 15 000F pour passer. Un autre nous apprend qu'une fois, il est entré au Burkina un week-end. Les agents à Bittou ne travaillaient pas. Il a continué avec son sac de charbon jusqu'à l'entrée de Ouagadougou quand un agent est venu retirer les papiers de son camion au poste de police. Il demande des explications et ce dernier répond qu'il transporte du charbon sans autorisation. Les discussions furent houleuses et l'agent somme le chauffeur de payer 200 000fcfa. Face au refus du chauffeur, l'agent est parti avec les papiers du véhicule. Le chauffeur dit avoir passé deux jours à la recherche du bureau de l'agent pour récupérer ses papiers. Finalement, il a payé 25 000Fcfa et l'agent qui l'a reçu a reconnu que son collègue a mal agi.
- **des syndicats** : Le 10 mars 2007, au poste de péage sur la route Ouaga-Lomé, un agent d'un syndicat propose un ticket de 15 000Fcfa au chauffeur de nationalité togolaise. Ce dernier refuse le ticket en argumentant que son camion était vide. L'agent propose 3

500Fcfa mais finalement il acceptera les 1 500Fcfa sans reçu. (le journal L'Indépendant).

- **agents municipaux** : A l'entrée de la ville de Bittou, la municipalité a érigé une barrière pour percevoir des taxes de stationnement. Mais cette taxe de 1 000 f cfa concerne tout camion qui traverse la ville même s'il ne stationne pas. Le ministre de l'Administration territoriale et de la Décentralisation a adressé une correspondance à tous les gouverneurs pour attirer leur attention sur le caractère anormale de cette taxe de traversée des villes. Aujourd'hui, la taxe de traversée est en vigueur dans plusieurs communes.
- **Ministère des transports** : à la Direction Générale des transports terrestres et maritimes, pour l'obtention du permis de conduire, parfois sans que l'examen ne soit passé, la pratique veut que l'on débourse frauduleusement la somme de 20 000 ou 50 000 F CFA, et 10 000 F CFA pour le code, Carte grise 1 000 ou 7 500 F. Des nominations arbitraires d'agents non qualifiés (agent de catégorie B délivrant des permis après paiement d'une somme) La persécution de certains agents (trois arrestations sont perpétrées pour le même agent que l'on voudrait intimider) parce qu'ils dénoncent les pratiques de moniteurs et d'inspecteurs qui donnent des diplômes "prêt-à-porter", sans examen, moyennant des sommes allant de 75 000 à 125 000 F CFA. Des cadres de la DTTM estiment à plus de 90 000, les permis de conduire obtenus de diverses magouilles. Dans le journal L'Opinion N° 656 du 12 au 18 mai 2010, la Gendarmerie Nationale a épinglés trois faussaires, Ismaël, Aziz et Bakala, avec 1000 imprimés de cartes grises et 1000 autres de permis de conduire expédiés depuis Lomé. Le chef de cette bande de faussaires serait toujours en fuite. Ils ne seraient que la partie visible de l'iceberg. Le journal Le Pays, N°4623 du jeudi 27 mai 2010, a couvert le quatrième congrès ordinaire du Syndical national des travailleurs des douanes (SYNATRAD) qui s'est tenu les 21 et 22 mai 2010 à Ouagadougou, et Etienne ILBOUDO, secrétaire général sortant du Syndicat y a laissé entendre : "...Dans le même temps, les riches bénéficient de nombreux allègements fiscaux, d'exonérations et de facilités diverses. Le travailleur des douanes, bravant les ténèbres et les intempéries de tous genres, souvent au prix de sa vie, est confronté au problème d'insécurité et d'impunité dans l'exercice de ses fonctions",

Arrêt sur image d'une corruption bien ancrée

Suite à la plainte répétée de citoyens indignés par ces dérives, le Réseau national de lutte anti-corruption (REN-LAC) a dépêché une équipe aux postes de douanes de Bittou et de Cinkassé pour vérifier des faits qui mettent en cause des comportements peu honorables pour les douaniers et transitaires qui y officient. Le constat est à la fois édifiant et affligeant. Nous vous en proposons le premier épisode au poste de Cinkassé à la frontière Togo-Burkina.

Samedi 3 juin 2006. Le poste frontalier Burkina-Togo de Cinkassé grouillait de monde, de beau monde, depuis 7 heures. Camionneurs et chauffeurs de véhicules « France au revoir » et autres voyageurs qui y sont passés se sont levés de bonne heure pour accomplir leurs formalités de douane. C'est la première étape d'un parcours où le principal élément qui permet d'aller vite, et même très vite, repose sur ce qu'on appelle là-bas : « quelque chose » pour faire mouvoir la paperasse, et surtout les douaniers. Cela est d'autant plus important que ceux qui ne l'ont pas n'osent même pas essayer quoi que ce soit.

Pour comprendre ce que cache ce « quelque chose », il suffit de se rapprocher du groupe de déclarants en douane, pompeusement appelés « transitaires ». Ce sont des jeunes qui ont tellement bien compris le jeu. Ils vous avertissent : « Même si tu as des papiers en règle, le douanier trouvera le moyen de t'obliger à lui glisser quelque chose ». Puisque les micmacs se déroulent quasiment à ciel ouvert.

Deux douaniers sont supposés vérifier la conformité entre les déclarations des véhicules et leur contenu exact, avant de les laisser passer. Mais, en fait de vérification, il s'agit d'un jeu savamment orchestré. Les billets de banque passent d'une main à l'autre, et le tour de passe-passe est joué. Le frais minimal est de 1 000 F CFA et croît en fonction du poids du véhicule, et surtout des marchandises suspectes que son propriétaire veut dissimuler par ignorance ou en connaissance de cause.

Entre les déclarants en douane et les douaniers, il y a une complicité telle que la somme que les premiers donnent aux seconds dépend du forfait. Lorsque nous avons d'ailleurs tenté de demander, à notre ami "transitaire", combien faut-il pour graisser la patte à un douanier, il a longtemps hésité avant d'avouer que tout est fonction du « business ». Ce business n'est autre que ces bagages louches que les camionneurs et conducteurs de véhicules « France au revoir » ne veulent, pour rien au monde, dévoiler à la douane. Sachant la désobligeance que cela leur causerait, les douaniers commis à la vérification en profitent pour monter les enchères. A un conducteur de camion-remorque qui ne voulait pas « faire le geste », un des douaniers a intimé l'ordre de déballer toute sa charge. Comme le « béret noir » devait s'y attendre, le camionneur a courbé l'échine et a glissé le billet complice pour échapper à la corvée.

Sachant surtout qu'aucun transporteur ou camionneur ne supporte la peine du déchargement des marchandises de son véhicule, les douaniers jouent sur cette corde sensible pour obtenir d'eux tout ce qu'ils veulent. En cas de refus, ils n'hésitent pas à retarder volontairement les « récalcitrants ». C'est également le principal argument dont se servent

les fameux « transitaires » pour obliger leurs clients à « faire quelque chose » afin de passer rapidement la barrière.

En tout cas, les deux agents qui étaient en poste à la barrière de Cinkassé ce samedi 3 juin ne se sont pas fait prier. Car ils n'ont eu à délivrer aucun reçu contre les multiples billets de 1000 F et de 2000 F CFA que les camionneurs, les chauffeurs de « France au revoir » et autres leur ont glissés. Curieusement, le magot a été stocké dans le tiroir d'une table qui leur sert de bureau dans la guérite.

Ce qui suppose qu'ils ne devaient pas être les seuls à en profiter. Difficile de croire que ce jeu, qui est visiblement ancré dans les mœurs et tacitement toléré par les usagers, ne soit pas connu des autorités douanières. Les deux douaniers que nous avons pu observer, sans qu'ils ne s'émeuvent de quoi que ce soit, peuvent-ils agir ainsi sans la complicité de leurs supérieurs hiérarchiques ? Difficile d'y croire.

Au moment où la Direction générale des douanes tente de redorer son blason en organisant annuellement des journées portes ouvertes sur ses services, le REN-LAC estime que la persistance de telles pratiques apporte de l'eau au moulin de ceux qui pensent que la corruption s'y est imposée comme le sport favori. Certes, tout le monde, usagers de la douane, camionneurs, transporteurs, propriétaires de camions,... est complice et/ou coupable de ces dérives. Des fraudeurs « professionnels » ont certainement des raisons de dissimuler des marchandises ou de corrompre les douaniers. Mais la grande masse des usagers ignorent qu'ils peuvent déclarer leurs marchandises sans payer des frais. Là où le bât blesse, c'est que des douaniers véreux profitent de cette ignorance pour faire leur beurre.

Le signal fort doit d'abord venir des services de la douane. On ne le dira jamais assez la corruption n'est pas une fatalité. C'est le laxisme, et surtout le silence qui la confortent et risquent de la transformer en un véritable cancer de tout le corps socio-économique et politique. Rendez-vous au prochain épisode.

- **L'action du WATH**

Plusieurs actions de lutte anticorruption ont été entreprises en 2008 dont les principales sont celles du West Africa Trade Hub (WATH) sur les axes routiers.

Le West Africa Trade Hub (WATH) (Centre Ouest africain pour le commerce) est une structure sous régionale basée à Accra, au Ghana. Financé par l'US AID, en collaboration avec la Communauté économique

des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). Le WATH s'est donné pour mission de dénoncer la corruption qui jalonne les principaux axes routiers reliant le Burkina Faso, le Ghana, le Mali et le Togo, occasionnant des retards dans le transport des marchandises. Pour ce faire, le WATH rassemble périodiquement des données et procèdent à leur publication. Cette publication sert de base pour des actions de plaidoyer à l'adresse des différents gouvernements. Le dernier rapport publié en 2009 fait état d'arrêts intempestifs dus en grande partie et par ordre de grandeur décroissant à la gendarmerie, à la police et à la douane. C'est sur le territoire ghanéen que la pression est la plus forte. Sur les corridors burkinabè (Ouaga-Dakola et Ouaga Cinkancé) on enregistre une moyenne de 2,83 FCFA de taux de perception illicite, ce qui cause 13 minutes de retard.

À l'instar du WATH, l'OPA (Observatoire des Pratiques Anormales) a mené des enquêtes sur les grands axes de trafiques routiers menant vers les débouchés maritimes, dans la perspective d'un plaidoyer pour la facilitation du trafic routier Ouaga-Tema-Bamako, et Ouaga-Lomé. L'expérience vécue des enquêteurs est reportée dans les journaux Sidwaya N° 64 62 du 09/07/09, et Le Pays N°4402 du 07/07/09.

4. LES CAUSES DE LA CORRUPTION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

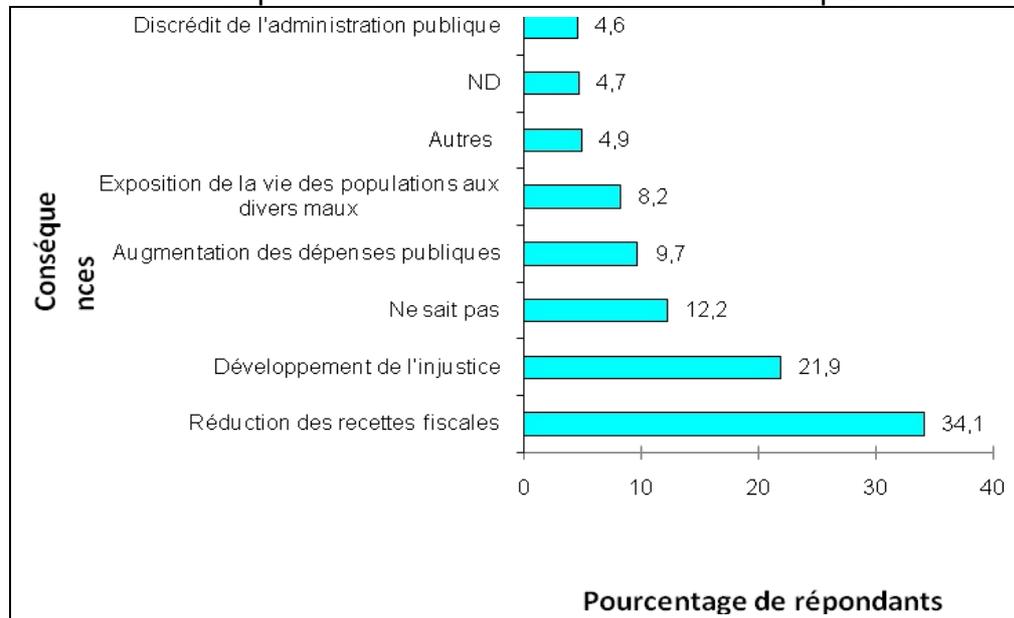
Il y a de multiples causes :

- La nécessité ou l'urgence du besoin au niveau des transports pour les pays de l'hinterland (n'ayant pas de débouchés maritimes)
- L'analphabétisme/l'ignorance des chauffeurs sur leurs droits et des papiers à présenter par poste,
- Le manque ou l'insuffisance de papiers de certains camions,
- La surcharge des camions ou le transport mixte. Le conducteur ou le propriétaire de la marchandise est obligé de corrompre pour passer,
- Le mauvais état des camions qui manquent souvent d'éclairage,
- Le manque d'organisation des transporteurs pour constituer une force et rejeter cette pratique,
- L'absence d'un cadre d'expression propre aux usagers,
- La précarisation des fonctionnaires,
- L'impunité face aux actes de corruption dénoncés
- L'inefficacité des services de contrôle (insuffisance dans le contrôle et le suivi des décisions prises)
- La faiblesse du fonctionnement des différents ordres de métiers (importateurs/exportateurs, transitaires, déclarants en douane)
- L'inconscience professionnelle,
- Le déclin du sens civique chez les citoyens, ou la sous information
- Les bas salaires,
- La pauvreté,

- La cupidité...

5. LES CONSEQUENCES

La figure suivante présente les perceptions des populations burkinabè sur les conséquences de la corruption en 2008.



Le secteur des transports en Afrique Occidentale joue un rôle essentiel dans le développement économique de la sous-région. Le transport génère approximativement 6% de son produit intérieur brut. Mais le prix du transport en Afrique de l'Ouest est le plus cher au monde. La corruption y constitue un handicap pour le développement social, économique des pays. Le harcèlement routier et la corruption sur les corridors conduisant vers les pays intérieurs conduisent à :

- Augmenter, par les transporteurs, les coûts du transport des marchandises et des passagers. L'Afrique de l'Ouest a le coût de transport le plus élevé du monde.
- Une répercussion de ces coûts sur le prix des marchandises par les importateurs. Ce qui entraîne le renchérissement des coûts produits.
- Des retards dans l'acheminement des marchandises. Retards observés au niveau des postes frontaliers tout le long des corridors,

- L'entrée de produits de mauvaises qualités sur le territoire national.
Des produits impropres à la consommation (comme ce fut le cas du riz contaminé venu du Ghana cette année 2010) entrent dans le territoire national, du fait de la corruption des agents aux postes frontaliers.

- La baisse des recettes douanières. Du fait de la corruption, il ya une mauvaise déclaration de la valeur des marchandises et cela entraîne une sous imposition des taxes par des agents véreux.

- La surcharge des camions : les agents véreux (police/gendarmerie) prennent l'argent avec les transporteurs et laissent passer les camions surchargés. Ce qui contribue à dégrader les routes. Et accidents divers.
 - Un impact négatif sur le tourisme : cela se manifeste par des tracasseries policières sur les routes (racket des touristes), les tracasseries administratives au niveau de l'obtention de certains documents de circulation et l'exigence de versement des pots-de-vin avant leurs délivrances.
 - Une entrave à la libre circulation des personnes et des biens, en violation des textes et traités de la CEDEAO et l'UEMOA
 - Des incidents malheureux et agressions entraînant des pertes en vie humaines d'agents. Lors du même récent congrès du SYNATRAD, il a été évoqué l'assassinat du préposé des douanes, Amado Nikièma, le 1er avril 2010 à Mangodara où il était en service. Et des dossiers de douaniers assassinés sont toujours pendants en justice. (Journal Le Pays du

6. LE DISPOSITIF DE LUTTE CONTRE LA CORRUPTION AU BURKINA FASO

Le Burkina Faso a un impressionnât dispositif de lutte contre la corruption. Qu'est ce que le Burkina Faso dispose comme moyen d'action contre la corruption ?

Les structures étatiques

Sur le plan administratif

Il existe des organes qui assurent un contrôle externe des services :

- l'Autorité supérieur de Contrôle d'Etat (ASCE)
- la Coordination nationale de Lutte contre la fraude (CNLF)

- L'Autorité de régulation des marchés publics (ARMP)
- L'inspection générale des finances (IGF)
- le Comité nationale d'éthique.
- Les inspections techniques dans les ministères
- l'inspection générale des affaires économiques (IGAE),
- etc.

Sur le plan judiciaire

Plusieurs juridictions ont compétences pour juger les faits de corruption d'affaires de corruption :

- les tribunaux correctionnels,
- les chambres criminelles de la cour d'appel et de la cour de cassation,
- la cour des comptes chargée du contrôle juridictionnel des comptes publics,
- la haute cour de justice, chargé de juger les hautes autorités de l'Etat,
- le conseil constitutionnel pour recevoir les déclarations des biens des personnalités,

Les textes internationaux

- La Convention des nations Unies, adoptée en 2003
- La Convention de l'Union africaine sur la prévention et la lutte contre la corruption adoptée en 2003,
- La charte africaine de la fonction publique adoptée en 2001,
- Les directives de l'UEMOA en 1998, 1999, 2002 visant à harmoniser le cadre juridique, comptable et statistique des finances publiques et la transparence dans la gestion des finances publiques.

Les textes nationaux

- La Constitution
- Le Code pénal
- Le Code général des impôts
- Le Code général de douane
- Le Code électoral
- La Loi N°22/95 ADP du 18 mai 1995, relative à la procédure de vérification des biens du président du Faso, les membres du gouvernement et des présidents d'institutions,
- La loi N°15/04/ADP du 9 mai 1994 organisant la concurrence,
- La Loi N°14-2002/AN du 23 mai 2002 portant liste des personnes assujetties à la déclaration des biens,

Malgré ce dispositif, plusieurs études montrent que la corruption est un mal qui s'observe dans tous les secteurs d'activités, administration publique, privée, société civile, presse. Ce qui a engendré la naissance d'autres organisations.

Les structures de lutte anticorruption

- **Le Réseau de parlementaires burkinabè anti-corruption « *Burkindi* ».**

Le réseau a été mis en place le 29 mai 2008. Le réseau « *Burkindi* » regroupe une trentaine de députés de tous les partis politiques qui siègent à l'Assemblée nationale.

- **Le Centre d'Information, de Formation et d'Etudes sur le Budget (CIFOEB)**

Le CIFOEB est une structure qui mène actions sur la compréhension du processus d'élaboration du budget de l'Etat et des collectivités, leur exécution et les mécanismes de suivis par la société civile.

- **Le Centre pour la Gouvernance Démocratique (CGD)**

Le Centre pour la Gouvernance Démocratique (CGD) est une institution de recherche appliquée, de formation, de plaidoyer et de facilitation du dialogue sur la gouvernance démocratique. Il mène des sondages d'opinion pour évaluer les perceptions des populations en matière de corruption électorale par exemple.

- **Le Réseau National de Lutte Anti Corruption (REN-LAC)**

C'est un réseau créé en 1997 par 26 organisations de la société civile comprenant 13 associations de défense des droits humains ou de droits spécifiques, 7 organisations syndicales de travailleurs et 3 associations confessionnelles. Il comprend des membres associés et des observateurs. Le RENLAC est une référence en matière de lutte contre la corruption au Burkina Faso et est parfois consulté par les partenaires techniques et financiers de notre pays sur la question cruciale de la corruption.

L'objectif général du REN-LAC est : « ***Œuvrer pour une garantie de la bonne moralité et la transparence dans la gestion de la chose publique*** ».

Depuis sa création le REN-LAC s'est engagé à :

Produire des connaissances fiables en vue de mieux orienter la lutte anti-corruption par :

- la réalisation d'enquêtes sur des sujets divers,
- la réalisation de sondages d'opinion,
- la publication d'un rapport annuel sur l'état de la corruption au BF,

Informer, sensibiliser, conscientiser et organiser les citoyens et les communautés contre la corruption par :

- o L'animation d'émissions radio télé,
- o La publication d'articles de dénonciation et de sensibilisation dans la presse écrite,
- o La promotion du rapport sur l'état de la corruption,
- o L'animation de conférences,
- o Des représentations Théâtre pour enfants et théâtre forum,
- o Prix de la Lutte Anti-corruption (PLAC) attribué aux trois meilleurs articles de la presse écrite dénonçant la corruption,
- o BD Kouka,

- o Jeu concours de la BD Kouka,

Mener des actions de plaidoyer et de lobbying par :

- l'organisation de manifestations publiques contre la corruption,
- l'interpellation du gouvernement sur des cas de corruption avérés,

8. LES PROPOSITIONS DE SOLUTIONS CONTRE LA CORRUPTION DANS LA PERSPECTIVE DE LA SCADD

Il est fort aisé de constater que le secteur des transports figure dans les Politiques Publiques de développement, mais son aspect Trafic Routier et libre circulation intérieure et transfrontalière, en reste le parent pauvre. La part belle est plutôt faite à la Politique Sectorielle non moins importante, axée sur le développement des infrastructures, c'est-à-dire, le réseau bitumé et les pistes rurales.

Le prochain document cadre de référence qu'est la SCADD (Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable) doit s'approprier le récent "rapport de l'évaluation indépendante de mise en œuvre du cadre CSLP et des CSRLP " commandité par le Gouvernement, présenté et validé le 21 mai 2010.

La SCADD, dans la définition des Programmes d'Actions Prioritaires (PAP), doit élaborer un Programme d'Ajustement Sectoriel des Transports (PASEC-T), doté d'un Programme Sectoriel de Transport-3 (PST-3) intégrant une mise en œuvre de gestion saine trafic routier interne et transfrontalier, et la libre circulation des biens et des personnes. Ceci en renforcement du PST-2 qui visait la seule réduction des coûts des chaînes de transport nationales et internationales qui a occulté, à notre sens, la bonne gouvernance dans ce secteur.

En plus de cette perspective dans la SCADD. Des actions doivent être menées de façon impérieuse :

Du côté des Autorités

- la revalorisation de l'agent public par une amélioration de sa situation matérielle, (augmentation de salaires, suivi régulier de la carrière des agents, bonnes conditions de travail).

- la résolution de la question de l'impunité: Sanctionner tous les corrompus et corrupteurs pour donner l'exemple.

- la sensibilisation des populations et des usagers des services publics : La sensibilisation du citoyen est importante dans un pays comme le nôtre sensé être celui des hommes intègres, à majorité analphabète où tout ce que dit et fait celui qui détient le savoir « du blanc » est censé être la vérité. Il faut briser la chaîne de la peur de l'Administration et de l'agent.

- la transparence gouvernementale dans la lutte contre la grande corruption.

* Le gouvernement doit rendre compte régulièrement de l'utilisation qu'il fait de l'argent public.

* Le gouvernement doit assurer aux citoyens l'accès à l'information pour tout ce qui concerne les actions gouvernementales. Aucune décision d'importance ne doit être prise, sans une large concertation citoyenne.

* Un proverbe dit que : « *le poisson pourrit par la tête* ». Toute stratégie de lutte contre la corruption doit commencer par s'attaquer à la grande corruption, celle des présidents, des ministres et des hauts responsables ; l'exemple doit venir d'en haut.

* prendre des mesures efficaces et concrètes pour lutter contre toutes les formes de corruption, les pots-de-vin et les pratiques illicites connexes dans les transactions commerciales internationales, notamment assurer l'application effective des lois en vigueur interdisant la corruption dans les transactions commerciales internationales.

- La réhabilitation des structures de contrôle. Les structures de contrôle existantes ne sont pas adaptées ou n'ont pas les moyens de leur fonctionnement plein et entier. Il faut leur donner les moyens de réaliser les missions pour lesquelles elles sont créées, ou modifier ces missions si elles ne sont pas adaptées au contexte.

- L'interdiction des cadeaux en espèces et/ou en nature pour les fonctionnaires et les responsables administratifs et politiques : Les agents de la fonction publique, les autorités politiques et administratives ne doivent pas, en principe, accepter, à plus forte raison, solliciter directement ou indirectement, des dons ou faveurs susceptibles d'avoir une influence sur l'exercice de leurs fonctions. Par exemple, un agent public ne devrait pas accepter des cadeaux ou dons personnels en espèce ou en nature de valeur importante. Quel crédit peut avoir un agent public entretenu par des individus, des sociétés ? Peut-il représenter valablement et défendre en toute circonstance les intérêts de ces concitoyens ? Par contre, les cadeaux publicitaires, ceux d'un montant modique (à déterminer par la loi ou la réglementation) peuvent être tolérés. Ainsi, aucun enrichissement personnel ne pourra être justifié par des dons, des cadeaux, ou de produits de rançons diverses.

- La réhabilitation de la justice

La fin de l'impunité passe par la réhabilitation de la justice pour la rendre plus forte, indépendance, incorruptible.

- Donner suites aux rapports des institutions de veille et de contrôle

Les institutions de veille et de contrôle publient des rapports périodiques et donnent des conférences publiques. Ces institutions prestigieuses perdraient cependant rapidement leur légitimité auprès des Burkinabé si leurs rapports ne sont pas utilisés pour résoudre les problèmes pertinents au sujet desquels elles ont été créées.

Du côté des citoyens

- Créer un cadre d'expression des acteurs privés du secteur des transports : La défense des intérêts communs de façon concertée est plus porteuse.
- Mener une campagne de formation: L'ignorance des droits et devoirs des citoyens en général, et ceux des usagers et acteurs du secteur permet les abus en tout genre, le long des trajets routiers.
- S'informer sur les taxes et les points de contrôles réglementaires et les diffuser à grande échelle : la présence des textes et lois relatifs au secteur du trafic routier et de la libre circulation sont disponibles auprès des Institutions nationales et internationales
- Opter pour dénonciation systématique : le silence ou la peur face à la corruption et au racket permet aux fautifs d'évoluer impunément dans leur malversations et abus.
- Cultiver l'excellence et le professionnalisme en tant qu'acteur du secteur : on est jamais mieux placé pour dénoncer et revendiquer que lorsqu'on n'a rien à se reprocher.

CONCLUSION

Au Burkina Faso, l'existence de la corruption est reconnue par tous même le président du Faso, le premier ministre. Mais ceux-ci banalise le phénomène. Cela s'est traduite par la création tous azimuts de structures de lutte anticorruption non indépendantes, dont les rapports restent sans suite après leur remise à qui de droit, alors que des sanctions administratives peuvent être prises contre les auteurs de corruption. Aussi, la justice refuse de s'attaquer à la corruption malgré la recrudescence des dénonciations.

Et pour le confirmer, le récent "rapport de l'évaluation indépendante de mise en œuvre du cadre CSLP et des CSRLP " commandité par le Gouvernement lui-même affirme que : «Les analyses récentes montrent que la corruption continue d'être une grande préoccupation sans qu'il y ait encore de résultats concrets dans la lutte conduite par le Gouvernement. Lun des problèmes majeurs au niveau de la lutte contre la corruption est l'absence de sanctions fortes en direction des personnes concernées... »

L'espoir de la lutte anticorruption vient :

- des citoyens qui doivent refuser la corruption et dénoncer les cas de corruption dont ils ont été témoins ou victimes ;
- de la société civile et des médias qui mènent des investigations et procèdent à des publications pour dénoncer. Cependant ils ne peuvent prendre des sanctions.

Le remède de la corruption dans le secteur des transports réside donc en grande partie dans l'engagement des premières autorités qui doivent assurer un contrôle rigoureux sur les agents publics et surtout sanctionner

ceux d'entre eux qui viendraient à se rendre coupables de pratiques corruptrices.

Merci pour votre attention