



BURKINA FASO
Unité - Progrès - Justice



**Ministère des Infrastructures
et du Désenclavement**

RAPPORT BILAN DE 2018-2021 DU SUIVI CITOYEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE L'ETAT



**PROJET DE GOUVERNANCE
ECONOMIQUE ET DE PARTICIPATION
CITOYENNE**

GRUPE DE LA BANQUE MONDIALE

RAPPORT BILAN DE 2018-2021 DU SUIVI CITOYEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE L'ETAT

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
SIGLES ET ABREVIATIONS	3
INTRODUCTION.....	5
I- RAPPEL DES OBJECTIFS ET RESULTATS ATTENDUS	9
II- DEMARCHE ADOPTEE.....	14
III- PROJETS SUIVIS.....	27
IV- RESULTATS DU SUIVI.....	39
V- LIMITES DU SUIVI CITOYEN ET DIFFICULTES RENCONTREES SUR LE TERRAIN.....	95
VI- QUELQUES LEÇONS APPRISES DU CONTROLE CITOYEN.....	102
VII- RECOMMANDATIONS.....	104
CONCLUSION	110
ANNEXES.....	113
Table des matières.....	143

SIGLES ET ABREVIATIONS

Sigles	Abréviations
AGETIB	Agence des Travaux d'Infrastructures du Burkina
ADJR	Association pour le Développement et l'Intégrité de la Jeunesse Rurale
APE	Association des Parents d'Elèves
ATP-SA	Africaine des Travaux Publics Société Anonyme
AN	Assemblée Nationale
ANO	Avis de non Objection
AON	Appel d'Offres National
AOO	Appel d'Offre Ouvert
ARCOP	Autorité de régulation de la commande publique
BID	Banque Islamique de Développement
BM	Banque Mondiale
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
CAM	Commission d'attribution des marchés
CCTP	Cahier des clauses techniques et particulières
CGCT	Code général des collectivités Territoriales
CGT-B	Confédération Générale du Travail du Burkina
CHU-YO	Centre Hospitalier Universitaire Yalgado Ouédraogo
CNT	Conseil National de la Transition
CSE	Compagnie Sahélienne d'Entreprises
CVD	Comité Villageois de Développement
DAO	Dossier d'appel d'offre
DGNET	Direction Générale de la Normalisation et des Etudes Techniques
DIRCAB	Directeur de Cabinet
DPID	Direction provinciale des Infrastructures et du Désenclavement
DRID	Direction régionale des Infrastructures et du Désenclavement
F-SYNTER	Fédération des Syndicats Nationaux des Travailleurs de l'Education et de la Recherche
IDA	l'Association internationale de développement
KF	KANAZOE et Frères

Sigles	Abréviations
MBDHP	Mouvement Burkinabè des Droits de l'Homme et des Peuples
MID	Ministère des Infrastructures et du Désenclavement
MINEFID	Ministère de l'Economie, des Finances et du Développement
MJDPL	Mouvement des Jeunes pour le Développement de la Province de la Léraba
MOD	Maître d'Ouvrage Délégué
ODJ	Organisation démocratique de la jeunesse du Burkina Faso
ONATEL	Office National des Télécommunications
ONEA	Office National de l'Eau et de l'Assainissement
ORAD	Organe de Règlement Amiable des Différends
ORD	Organe de Règlement des Différends
OS	Ordre de Service
OSC	Organisation de la société civile
PAP	Personnes affectées par le projet
PGEPC	Projet de Gouvernance Economique et de Participation Citoyenne
PPM	Plan de Passation des Marchés
PST	Programme Sectoriel de Transport
PTF	Partenaires Techniques et Financiers
PV	Procès-verbal
REN-LAC	Réseau national de lutte anti-corruption
RN	Route nationale
SG	Secrétaire général
SGR	Secrétaire général régional
SGTI	/Société de Grands Travaux internationaux
SONABEL	Société Nationale d'électricité du Burkina
SYNATEB	Syndicat National des Travailleurs de l'Education de Base
TPC	Terre-plein central
TTC	Toutes taxes comprises

INTRODUCTION

Les dépenses très élevées affectées aux infrastructures routières sont généralement brandies et justifiées par les acteurs politiques comme un facteur de réduction des disparités régionales, sous régionales en matière de développement, et ce, au regard du postulat scientifique du rôle de catalyseur des infrastructures de transport¹ sur la croissance économique. A travers les externalités positives que les infrastructures de transport dégagent dans leur propre domaine mais aussi pour l'ensemble de l'économie, leur développement améliore le produit marginal des autres capitaux utilisés dans le processus de production. Il dispose donc d'un effet multiplicateur qui agit par conséquent sur la valeur ajoutée de plusieurs secteurs dans une région donnée.

De fortes sommes d'argent sont ainsi budgétisées pour octroyer des marchés de construction des routes. Avec les budgets modestes des pays en développement comme le Burkina, ces investissements sont inscrits pour servir dans la durée. Ce qui ne reflète pas forcément le cas depuis de nombreuses années au Burkina. En effet, les populations constatent de plus en plus avec amertume l'état de dégradation des infrastructures nouvellement mises à leur disposition dès les premières pluies de

¹ <http://journals.openedition.org/interventionseconomiques>

l'année de livraison à tel point qu'elles sont qualifiées d'*infrastructures biodégradables*. Aux yeux des populations « *le vent et la pluie* » seraient devenus le véritable instrument de vérification de la qualité des routes.

En outre, en dehors de ces indignations, les phases de construction des infrastructures routières sont fréquemment caractérisées par des délais interminables avec non seulement de multiples avenants accordés aux entreprises et aux missions de contrôles, (qui riment avec l'augmentation des portes feuilles budgétaires), mais aussi avec peu de considération accordée aux désagréments causés aux riverains. Ce qui n'est pas sans conséquence sur le budget de l'Etat, caractérisé par une perte sèche, mais aussi des perturbations de la vie et des activités des citoyens.

Soucieux de la saine gestion des ressources publiques et fidèle à sa mission d'*œuvrer pour la garantie de la bonne moralité et la transparence dans la gestion de la chose publique*, le Réseau national de lutte anti-corruption (REN-LAC), une organisation de la société civile burkinabè, a décidé d'organiser un contrôle citoyen dans l'univers de la construction des routes. Pour ce faire, il l'a inscrit dans son Plan stratégique 2017-2020 sous le volet suivi citoyen des grands projets routiers de l'Etat. Par cette action, le Réseau vise à suivre

tout le processus de réalisation des infrastructures routières, depuis la passation des marchés jusqu'aux activités de terrain. C'est une expérience qui est aussi importante pour la société. Elle permet non seulement de comprendre la réalité du milieu, mais aussi et surtout de déceler les difficultés avec l'œil du citoyen lambda, de mettre les différents acteurs face à leurs responsabilités et d'apporter sa contribution pour de meilleures infrastructures routières.

Pour mettre en œuvre cette activité, le REN-LAC a engagé un certain nombre d'actions auprès des structures pouvant faciliter cette mission. Ces actions ont permis la signature d'une convention pour « *un suivi citoyen des infrastructures routières au Burkina Faso* » en 2017 avec le Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (MID). Cette convention devrait faciliter au Réseau la mise à disposition de documents des projets et la coordination des actions de terrain. La Banque Mondiale s'est engagée à apporter un soutien financier via le Projet de gouvernance économique et de participation citoyenne (PGEPC). Les actions de suivi citoyen des projets routiers de l'Etat ont concerné cinq (05) projets d'infrastructures routières de 2018 à 2021.

Dans la mise en œuvre de la convention, le Réseau ne mène pas seul les actions de suivi citoyen des grands projets

d'infrastructures routières de l'Etat. Les activités sont conjointement menées avec des acteurs du Ministère des Infrastructures et du désenclavement (MID). Une équipe conjointe constituée de membres du REN-LAC (cinq membres organisés en comité de suivi des routes du REN-LAC) et du MID (deux membres) a été mise en place à cet effet. Ces actions ont abouti à la rédaction de trois (03) rapports annuels de suivi entre 2018 et 2021, qui ont fait l'objet de restitution en atelier en présence des différents acteurs rencontrés et concernés par le suivi et les représentants du PGEPC. Le présent rapport est un rapport bilan qui rend compte des actions du suivi-citoyen de 2018 à 2021.

I- RAPPEL DES OBJECTIFS ET RESULTATS ATTENDUS

I.1. Objectifs poursuivis

L'expérimentation du suivi citoyen des projets routiers du REN-LAC répond à une logique de veille citoyenne de proximité. L'approche vise à déceler sur le terrain les irrégularités, les causes et les préoccupations des acteurs impliqués ou concernés par la réalisation des infrastructures routières en vue d'anticiper et de corriger autant que possible certains désagréments qui pourraient survenir.

Ainsi, l'objectif général poursuivi par le REN-LAC à travers ce suivi citoyen, est de « *contribuer à améliorer la qualité des infrastructures routières réalisées par l'Etat* ».

De façon spécifique, il s'agit de :

- établir et renforcer l'implication des populations à tous les niveaux dans le suivi de l'exécution des infrastructures ;
- identifier les causes des mauvaises pratiques dans les différentes étapes de l'exécution des projets routiers ;
- examiner la régularité des procédures suivies dans la passation et l'exécution des marchés de réalisation de routes ;

- s'assurer du respect des cahiers de charges en matière de réalisation des infrastructures ;
- examiner le respect des engagements pris vis-à-vis des populations riveraines affectées par les projets routiers ;
- faire des suggestions et des recommandations d'amélioration de la transparence et de la redevabilité dans la gestion des projets routiers ;
- mener des actions de plaidoyer et de pression auprès des acteurs pour des prises de mesures de corrections des insuffisances dans la réalisation des projets de l'Etat ;
- vérifier la prise en compte des suggestions partagées, des mesures de sanctions ou dénoncer le cas échéant.

Le suivi citoyen est donc un regard externe critique du processus de mise en œuvre des infrastructures routières depuis leur conception, le processus de passation des marchés, l'exécution, les mécanismes de contrôle, etc. Cette méthode participative vise à instaurer des changements positifs durables au profit du pays.

« Par cette approche, il ne s'agit pas pour la société civile de donner un quitus au ministère des Infrastructures et du Désenclavement, aux entreprises en charge de la construction des routes ou aux bureaux de contrôle pour le travail réalisé, encore moins de certifier la qualité d'une quelconque infrastructure réalisée. Chaque acteur, en raison de ses missions à un rôle précis à jouer. C'est cet ensemble qui devrait aboutir à des résultats probants sur le terrain. »

I.2. Résultats attendus

Pour cette phase de suivi des projets routiers, les résultats suivants ont été poursuivis par la mission conjointe REN-LAC/MID :

- l'implication des populations bénéficiaires dans le suivi de l'exécution des infrastructures est renforcée ;
- les mauvaises pratiques dans la construction des routes sont connues ;
- les procédures de passation des marchés pour la réalisation de routes sont examinées et les irrégularités relevées ;
- les cahiers de charge des entreprises adjudicataires sont examinés et un point est fait sur les clauses non respectées ;

- un état des lieux est établi sur le respect des engagements pris vis-à-vis des populations riveraines affectées par les projets routiers ;
- des suggestions et des recommandations sont faites quant au renforcement de la transparence et de la redevabilité en matière de réalisation des projets d'infrastructures routières ;
- les mesures pour corriger les insuffisances constatées dans le cadre du suivi des projets routiers sont prises par les acteurs concernés ;
- la prise en compte des suggestions partagées ou des sanctions sont vérifiées.

Dans la pratique, le suivi citoyen s'est intéressé, (i) aux progrès réalisés sur les chantiers suivis, (ii) aux procédures de passation des marchés, (iii) à l'appréciation des délais d'exécution et des causes des retards constatés, (iv) au degré d'implication des citoyens (information, collaboration et renseignement du public sur les travaux, choix des sites), (v) aux dimensions des routes, (vi) aux engagements pris vis-à-vis des populations touchées et (vii) aux actions de veille entreprises par les points focaux.

Pour la société civile, l'activité vise à comprendre la réalité du milieu, mais aussi et surtout de déceler les irrégularités avec l'œil

du citoyen lambda afin d'apporter sa contribution à l'amélioration de la situation in situ et en temps réel, si possible.

II- DEMARCHE ADOPTEE

Avant de présenter la démarche adoptée pour la conduite opérationnelle du suivi citoyen, il importe de faire un rappel historique de cette veille citoyenne expérimentée par le REN-LAC.

II- 1 Rappel historique

Après l'inscription du *suivi-citoyen des grands projets d'infrastructures routières de l'Etat* dans son Plan Stratégique 2017-2020, la seconde phase a été celle de la recherche de financement. Le REN-LAC a ainsi initié des démarches auprès des partenaires en vue de réaliser ce projet de veille citoyenne. Cette démarche a reçu l'assentiment de la Banque Mondiale en particulier pour le secteur des infrastructures routières, dont le financement se fera via le Projet de Gouvernance Economique et de Participation Citoyenne (PGEPC). Des termes du financement, il est convenu que cette activité se mène en collaboration avec le Ministère des infrastructures (devenu Ministère des infrastructures et du Désenclavement). Pour ce faire, une convention de collaboration a été signée en septembre 2017 entre le Réseau et le ministère en charge des Infrastructures routières visant à assurer le suivi citoyen sur un certain nombre de projets.

II-1.1 Sélection des projets pour le suivi citoyen

Conformément aux termes de la convention commune, notamment en son *article 5* : « *Le Ministère des Infrastructures² et le REN-LAC identifient de manière conjointe les projets qui feront l'objet d'un suivi citoyen* », le Réseau a adressé une demande au sujet de la liste des projets en cours au Ministère.

Sur une liste de douze (12) projets transmise par le MID, le REN-LAC a sélectionné trois (03) d'entre eux selon trois (03) critères de niveau d'exécution. Il s'agit d'un projet *déjà démarré et à niveau avancé*, un projet *sur le point de démarrer* avec l'ordre de service (OS) de démarrage déjà transmis aux entreprises et d'un projet *non encore démarré* dont l'OS de démarrage non encore transmis. Les choix ont ainsi porté sur un projet en milieu urbain (RN4 croisement RN3 communément appelée Route de l'Hôpital Yalgado Ouédraogo dans la région du Centre à Ouagadougou, sur deux projets traversant plusieurs collectivités (un sur l'axe Manga-Gogo-Gomboussougou-Zabré qui travers deux régions (Centre-sud et Centre-Est) et l'autre sur l'axe Kantchari-Diapaga-Tansarga-Frontière du Bénin dans la région de l'Est). Ces trois (03) projets ont été les initiaux pour cette veille citoyenne. C'est après une année d'expérience du suivi citoyen que les travaux des 11 décembre ont été ajoutés suite

² *Aujourd'hui Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (MID).*

aux manquements constatés à Gaoua (en 2017) et Manga (2018). Le Réseau a donc inscrit dans ses plans de changement de 2019 et 2020 de suivre respectivement les travaux du 11 décembre 2019 dans la région du Centre-Est et ceux du 11 décembre 2020 dans la région des Cascades. Ce qui porte le nombre de projets suivis à cinq (05) entre les années 2018 et 2021.

II-1.2 Constitution d'équipes du suivi citoyen

Au niveau central, l'opérationnalisation du suivi sur le terrain a nécessité la mise en place d'une équipe conjointe REN-LAC/MID reflétant ainsi le tandem de la convention. Elle est constituée du Comité de suivi du REN-LAC initialement installé et composé de cinq (05) membres dont la tâche est de coordonner toutes les activités en lien avec le suivi citoyen des routes. Du côté du ministère, une équipe de trois (03) membres a été constituée. Elle est régulièrement renforcée par les agents des services déconcentrés du Ministère des infrastructures et du désenclavement une fois sur le terrain.

II-1.3 Installation des points focaux

Sur le terrain, l'exercice du contrôle citoyen tel qu'expérimenté par le REN-LAC passe par le biais des relais locaux, à savoir des ressortissant(e)s des communes bénéficiaires des projets routiers identifiés. Il a été convenu de les appeler « *points focaux* ».

Initialement, l'idée était de s'appuyer sur les Organisations membres du Réseau dans chaque localité. Cependant, la réalité sur le terrain étant tout autre, eu égard parfois à l'existence de peu d'organisations membres du REN-LAC dans certaines communes, la logique d'installation des points focaux s'est faite en impliquant les OSC et les personnes ressources existantes dans chaque localité. Ceci était encore plus pertinent car le suivi citoyen se veut être une veille citoyenne dont sa réussite dépend de l'implication effective des populations bénéficiaires.

- **Mode d'installation**

Le contrôle citoyen paraît plus efficace que lorsque les acteurs sont dans la zone du projet. Le REN-LAC a donc opté pour le type de contrôle de proximité par les acteurs sociaux résidents des localités concernées. Pour ce faire, les points focaux doivent être des personnes de bonne moralité ayant une légitimité reconnue à l'égard de leur population.

Ainsi, le choix a été laissé aux OSC de choisir parmi elles, les membres les mieux indiqués pour constituer le comité du suivi citoyen dit points focaux. Il s'agit d'un comité citoyen composé de quatre (04) membres en moyenne identifiés soit à l'issue d'un vote, soit par désignation. Ni le REN-LAC ni le MID n'intervient dans le choix des membres. Après cette phase intervient celle

de l'installation effective des points focaux par l'équipe conjointe REN-LAC/MID. Ceux-ci agissent en qualité de points focaux du REN-LAC/MID dans leur zone de compétence. Un guide de fonctionnement leur est également transmis. Ce faisant, treize (13) points focaux ont été installés entre 2018 et 2020 dans les communes³ traversées ou abritant les projets routiers de l'Etat faisant l'objet de suivi.

Après leur installation effective, des visites de courtoisie sont rendues aux autorités administratives locales ou régionales (Gouverneurs, Hauts Commissaires, Maires, Directeurs Régionaux et Provinciaux du MID) et aux acteurs intervenant dans l'exécution des différents travaux routiers (Chefs de projet, Bureaux de contrôle, etc.) en vue d'introduire les points focaux et d'obtenir l'accompagnement de ces acteurs dans l'exercice de leur mission.

II. 2. Exploitation documentaire

L'analyse documentaire est une des clés à la réussite du suivi-citoyen. En effet, conformément aux termes de la convention

-
- ³ **Axe Manga-Zabré** : Manga, Gogo, Gomboussougou et Zabré
 - **Axe Kantachari-Diapaga-Tansarga- Frontière du Bénin** : Kantachari, Diapaga et Tansarga
 - **11 décembre 2019 dans la région du Centre-Est** : Tenkodogo, Koupéla et Ouargaye
 - **11 décembre 2020 dans la région des Cascades** : Banfora, Sindou et Niangoloko

de collaboration entre les deux structures, le MID met à la disposition du REN-LAC les dossiers, documents et toute autre information utile au bon déroulement de la mission de suivi citoyen.

Durant les quatre (04) années du suivi citoyen conjoint des projets routiers, l'exploitation documentaire a porté essentiellement sur les dossiers d'appel d'offre (DAO), les procès-verbaux (PV) des commissions d'attribution des marchés (CAM), les marchés signés avec les entreprises et les missions de contrôles, les rapports mensuels des chantiers, etc. L'analyse des documents reçus et des situations d'exécution des projets s'est basée sur les textes juridiques et réglementaires en vigueur au Burkina Faso. Il s'agit de :

- lois N°004-2015/CNT portant prévention et répression de la corruption et N°051-2015/CNT portant droits d'accès à l'information publique et aux documents administratifs. En exemple, dans la section 8 de la loi N°004-2015/CNT traitant de la transparence dans les relations avec le public, à l'article 34, alinéa 4, il est écrit : « *les institutions, administrations et organismes publics ont l'obligation d'organiser l'accès effectif des médias et du public à l'information concernant les dossiers dont ils ont la charge sous réserve de la protection de la vie privée, de l'honneur, de la dignité des personnes et des raisons de sécurité*

nationale, d'ordre public ainsi que du secret de l'instruction » ;

- Code général des collectivités Territoriales (CGCT), en ces articles traitant des principes et devoirs de redevabilité vis-à-vis des citoyens ;
- loi N°009-2018/AN du 3 mai 2018 portant expropriation pour cause d'utilité publique et indemnisation des personnes affectées par les aménagements et projets d'utilité publique et d'intérêt général au Burkina Faso ;
- décret N°2017-0049/PRES/PM/MINEFID du 1^{er} février 2017 portant procédures d'exécutions et de règlement des marchés publics et des délégations de service public, notamment en ses articles 34 et suivants ;
- loi N°039-2016/AN portant réglementation générale de la commande publique. Elle fixe les règles régissant la passation, l'exécution, le contrôle et la régulation des marchés publics et des délégations de service public passés par les autorités contractantes et les autorités déléguées définies. Les dispositions de la loi fixent également les règles relatives au contrôle et au règlement non juridictionnel des différends résultant de la commande publique.

De plus, l'équipe de suivi a eu recours à l'exploitation des quotidiens d'information (les journaux), de la Revue des Marchés publics en vue de s'assurer de la publication officielle

des Appels d'offre des marchés passés. C'est le cas surtout des travaux entrant dans le cadre de la commémoration des 11 décembre. Pour le cas des plaintes introduites par les entreprises contestataires des résultats des CAM, ce sont les décisions de l'Organe de Régulation des Différends (ORD) de l'Autorité de régulation de la commande publique (ARCOP) qui ont été exploitées.

II.3. Renforcement des capacités des points focaux

Le contrôle de proximité par les acteurs locaux semble le plus approprié pour l'atteinte des résultats escomptés car ces derniers sont en contact permanent avec les chantiers dans leurs zones de résidence. C'est la base d'appui du suivi citoyen du REN-LAC.

Partant de l'expérience pragmatique au début du suivi citoyen qui a abouti à l'installation des premiers points focaux (notamment des projets initiaux), des leçons ont été tirées pour servir d'intrants à l'occasion de l'atelier de renforcement des capacités et d'harmonisation des approches et des outils des points focaux. En effet, la structuration et le fonctionnement des points focaux diffèrent à des degrés divers selon les zones et la nature des organisations de la société civile qui y existent. Afin de les appuyer à jouer pleinement le rôle qui est le leur, les membres des points focaux (à l'exception de ceux de la région des Cascades dont leur installation est intervenu en fin octobre

2020) ont bénéficié de renforcement de capacités en octobre 2020 portant sur l'exercice du suivi et du contrôle de la gestion des affaires publiques. Ce renforcement de capacités devrait leur servir d'éléments pour une capitalisation plus appropriée de leurs activités de terrain. Au total, ce sont 29 acteurs de la société civile qui ont été outillés en matière de suivi et de contrôle citoyen de l'action publique.



Session de renforcement de capacités des points focaux en matière de veille citoyenne à Manga les 12, 13 et 14 octobre 2020

Deux (02) thèmes ont ainsi été abordés : « le Contrôle citoyen en matière de lutte contre la corruption » et « la Commande publique et ses procédures de passation de marchés ».

Le premier module s'est étalé sur (i) les fondements juridiques du contrôle citoyen ; (ii) le droit d'accès à l'information de façon générale et (iii) la méthodologie du contrôle citoyen en matière de lutte contre la corruption. Le second a abordé (i) la commande publique burkinabè et ses procédures de passation de marchés des projets routiers ; (ii) les méthodes d'analyse des offres des soumissionnaires par une commission

d'attribution des marchés (CAM) et les cahiers de charges des entreprises (tout en mettant l'accent sur les clauses techniques et particulières d'un projet routier et sur les travaux connexes). La formation a été clôturée par un renforcement de capacités en techniques de reportage et de capitalisation des actions de veille citoyenne.

II.4. Organisation des missions de suivi sur le terrain

Les visites de terrain sont planifiées en avance chaque année. Pour chaque sortie de terrain, une feuille de route est élaborée et sur cette base, les tâches et responsabilités de chaque équipe (REN-LAC et MID) sont définies ainsi que les missions spécifiques de terrain à confier aux points focaux. De ce fait, les différents acteurs à rencontrer sur le terrain sont contactés en avance. Il leur est aussi transmis le chronogramme de la sortie.

II.4. 1. Les entretiens avec les différents acteurs

Pour la réussite et l'atteinte des résultats escomptés des missions, les entretiens avec les différents acteurs constituent un facteur incontournable. Ils permettent d'une part de renforcer la communication, dont l'insuffisance a toujours été reprochée aux acteurs de mise en œuvre du projet et, d'autre part, de faciliter le suivi de l'exécution des chantiers par les acteurs externes au projet.

Ce fût donc un déterminant majeur de la réussite de la mission pour l'équipe conjointe REN-LAC/MID de rencontrer et s'entretenir avec les acteurs dans les zones des projets. Pour certains, il était question de s'imprégner de leurs avis, préoccupations et de questions générales (leur implication dans le processus de réalisation des chantiers, les problèmes avec les populations, leur appréciation de l'évolution des chantiers, etc.). Il s'agit des autorités locales (Gouverneurs, Hauts –commissaires) et des autorités communales (les maires). Avec les structures déconcentrées du ministère des Infrastructures et du Désenclavement (Directeurs régionaux, Directeurs provinciaux) et les acteurs de mise en œuvre des projets (les entreprises, les Chefs de projets, les bureaux de contrôles et la DGNET), il était question qu'évoquer l'état d'évolution des chantiers, des difficultés rencontrées qui freinent l'évolution des chantiers et leur accompagnement pour les visites des chantiers. Pour les acteurs sociaux (syndicats, organisations de la société civile, personnes ressources et les personnes affectées par les projets), les échanges ont trait à l'impact des travaux sur leur quotidien, à leur rôle d'acteurs de veille citoyenne, leur implication dans le processus de réalisation des chantiers, etc.

Afin de contribuer à l'implication et à l'amélioration de la communication entre acteurs sur le terrain, des cadres

d'échanges tripartites (autorités communales, OSC et acteurs de mise en œuvre des chantiers) sont initiés. Ils permettent ainsi d'interpeller chaque acteur dans la mission qui lui est sienne et de corriger un temps soit peu le déséquilibre informationnel.



Rencontre OSC, mairie, entreprise, bureau de contrôle et mission conjointe REN-LAC/MID à Kantchari

II.4. 2. Visites de chantiers

Les visites des chantiers constituent l'essence des déplacements sur le terrain. Elles sont planifiées afin de constater de visu l'état d'avancement des chantiers, les points de plaintes des points focaux ainsi que des populations sur les dégradations ou autres manquements. Les visites des chantiers s'organisent toujours en présence des responsables des

entreprises, des chefs de projets, des représentants des structures déconcentrées du MID (DRID, DPID, etc.), des points focaux, parfois avec les acteurs des mairies ainsi que l'équipe conjointe REN-LAC/MID. C'est le lieu d'identifier les points critiques par la mission conjointe et de demander des éléments de réponses aux acteurs de mise en œuvre des chantiers (entreprises, bureaux de contrôle et chefs de projet).



Visite des chantiers du 11 décembre à Tenkodogo (en 2019)

III- PROJETS SUIVIS

Le suivi citoyen du REN-LAC s'est intéressé à cinq (05) projets routiers de l'Etat. Le Réseau a d'abord débuté avec trois (03) projets choisis sur une liste de douze (12) projets proposée par le Ministère des Infrastructures et du Désenclavement. Il a par la suite intégré dans le suivi les travaux d'aménagement et de bitumage des voiries dans le cadre de la commémoration des 11 décembre 2019 et 2020 suite aux constats interpellateurs de ceux de 2017 (à Gaoua) et 2018 (à Manga).

III-1- Description des projets initiaux

Projet 1 (région du Centre) : Travaux d'aménagement et de bitumage de la section urbaine RN04 allant au croisement de la RN03

Long de 4.4 km, le projet a un coût global d'environ 24 milliards de FCFA. Il est financé par la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) et le budget de l'Etat. La réalisation de cette infrastructure consiste en la construction d'une route principale en 2x2 voies, avec un terre-plein central et deux pistes cyclables. Il comprend également une contre-allée de desserte de l'Hôpital-Yalgado OUEDRAOGO et des contre-allées de desserte des concessions riveraines. Il est également prévu la construction d'un mini-échangeur au croisement des RN04 et RN03 en vue de désengorger le carrefour aux heures de pointe. La réalisation de ce projet a été confiée à

l'entreprise COGEB international SA et le contrôle au Cabinet AGEIM.

Projet 2 (région du Centre-sud) : Travaux de construction et de bitumage de la RN29 Manga-Zabré.

La route Manga-Zabré (RN29) est long de 79 km. Elle consiste en la construction d'une plateforme de 10,20m de large en section courante et 12,20 m de large en traversé d'agglomération. La mise en œuvre d'une couche de forme de 30 cm d'épaisseur, de fondation en graveleux latéritique naturel sur une épaisseur de 20 cm et d'une couche de base en graveleux latéritique améliorée au concassé de 15 cm d'épaisseur. La mise en œuvre du revêtement de la chaussée en enduit superficiel bicouche et des accotements en monocouche, la construction d'un poste de pesage fixe et d'un poste à péage.

La construction et le bitumage de la nationale 29, les travaux sont effectués par le groupement d'entreprises l'*Africaine des Travaux Publics SA (ATP-SA) /Société de Grands Travaux internationaux (SGTI)/KANAZOE et frères (KF)* sur une durée de 24 mois (deux ans). Le montant des travaux est de 28 394 065 343 FCFA financé par la Banque mondiale.

Projet 3 (région de l'Est) : Travaux de construction et de bitumage de la route Kantchari-Diapaga-Tansarga-frontière du Bénin.

Les travaux de la bretelle Kantchari-Diapaga (70 Km), Diapaga-Tansarga (25 Km) et Tansarga-Frontière du Bénin (50 Km), soit 145 Km au total, estimés à 31 630 500 903 F CFA sont financés la Banque islamique de développement (BID) à hauteur de 96% et le reste par le budget de l'Etat.

Deux sociétés à savoir, *SOROUBAT* et *Compagnie sahélienne d'entreprises (CSE)* ont été retenues à l'issue d'un appel d'offre pour la construction de la plateforme de 10 m en section courante et à 12 m en traversée d'agglomération. Les travaux comprennent également, la construction d'une couche de fondation de 20 cm d'épaisseur en graveleux latéritique naturel, la construction d'une couche de base de 20 cm d'épaisseur en graveleux latéritique naturel, la fourniture et la mise en œuvre d'une couche d'imprégnation et le revêtement en enduit superficiel bicouche sur une largeur de 7 m en section courante pour la chaussée et 1.5 m pour les accotements en enduit superficiel monocouche et 8 m en traversée d'agglomération pour la chaussée et 2 m pour les accotements en enduit superficiel monocouche.

III-2- Description des travaux des 11 décembre

Projet 4 (région du Centre-est) : Travaux d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines pour la commémoration du 11 décembre 2019

Ce projet est un ensemble de six (06) lots. Les lots 1,2,3 et 4 sont prévus pour se réaliser à Tenkodogo, le lot 5 à Koupéla et le lot 6 à Ouargaye. L'Agence des Travaux d'Infrastructures du Burkina (Agetib) est le Maître d'Ouvrage Délégué (MOD) de tous ces six (06) lots. Tous ces travaux sont financés par le budget de l'Etat, gestion 2019.

✓ **A Tenkodogo :**

Lot1 : Long de 10 757 ml (mètre linéaire) (soit 10,757 km), la construction de la voirie dans la ville de Tenkodogo a été attribuée au Groupement d'entreprises Globex Construction/ZOE Sarl pour un montant global de 3 289 503 497 Francs CFA TTC. Son contrôle et surveillance sont attribués au bureau de contrôle *Agence d'Etudes d'Ingénierie et de Maîtrise d'œuvre (AGIEM)* pour un montant de 149 816 217 Francs CFA TTC. Ses caractéristiques géométriques sont de deux types : *standard voirie* et *standard axe du défilé* dimensionnés pour une durée de vie de 15 ans.

Les caractéristiques géométriques « *standard voiries* » consistent à la construction des voiries en enduit superficielle bicouche

avec une chaussée de 2 voies dont chaque voie à une largeur de 3,5 m avec des accotements de 1 m sans revêtement.

Au niveau des caractéristiques géométriques « *standard Axe du défilé* », le type de chaussée est de 2x2 voies ayant pour largeur 3,5 m chacune. Chaque chaussée en enduit superficielle bicouche est séparée par un Terre-plein central (TPC) de 1,5m de largeur.

Lot2 : La réalisation de ce lot a été attribué au groupement d'entreprises SUZY Construction/SOYIS pour un montant global de 2 600 519 749 Francs CFA TTC. Long de 10777 ml (soit 10,777 km), le contrôle et la surveillance sont confiés au Groupement GEFA/DECO IC/INGER pour un montant TTC de 119 985 212 Francs CFA. Ce lot a concerné à la réalisation de 15 rues en enduit superficiel bicouche d'un linéaire total de 10,777km. La largeur de la chaussée est de 7 m et celle des accotements, de 1 m sans revêtement.

Lot3 : Le Groupement d'entreprises EGMS/ECW Sarl est l'adjudicataire de ce lot après un Appel d'Offre Ouvert pour un délai d'exécution de sept (07) mois. Le montant global est de 2 241 534 301 Francs CFA TTC. Au total, huit (08) rues ont été entièrement revêtues.

Lot4 : Ce lot constitue un ensemble de huit (08) rues pour un linéaire total de 8 508 mètres linéaires (ml) y compris un réseau

d'assainissement. Les chantiers de ce lot ont été exécutés par le Groupement ATP SA/ALPHA SERVICE Sarl pour un montant global de 1 930 162 859 Francs CFA TTC.

Les voiries urbaines réalisées pour les lots (3, 4), d'une longueur cumulée de 16 186 ml seront sous le contrôle et la surveillance du Groupement d'entreprises BECOTEX Sarl/CAEM pour un montant TTC de 200 000 000 Francs CFA. Les chaussées sont en enduit superficiel bicouche avec une largeur de 7 m et les accotements de 1 m sans revêtement.

✓ **Koupéla**

Lot5 : A Koupéla, le Groupement d'entreprises ECOSAB SA / ESSAF a en charge la réalisation des chantiers de ce lot d'un montant de 1 200 615 845 Francs CFA TTC. Ce lot concerne trois (03) rues de Koupéla et son délai d'exécution est de six (06) mois.

✓ **Ouargaye**

Lot6 : Ce lot est constitué d'un ensemble de cinq (05) rues à Ouargaye pour un linéaire de 5 000 ml. Le Groupement d'entreprises MRJF Construction /Grace Divine-BTP a été retenu pour la réalisation des chantiers suivant un Appel d'Offre Ouvert pour un montant de 1 383 959 639 Francs CFA TTC et un délai d'exécution de six (06) mois.

Pour le contrôle et la surveillance des travaux des lots 4 et 5 à Koupéla et à Ouargaye, la Direction Générale de la Normalisation et des Etudes Techniques (DGNET) a été désignée par le ministère des Infrastructures, comme étant le Maître d'Œuvre (mission de contrôle). Cette tâche est matérialisée par la signature d'un protocole d'accord entre l'Agetib et la DGNET pour une somme forfaitaire de 68 737 000 Francs CFA, correspondant aux frais de gestion et aux dépenses nécessaires à l'exécution du contrôle et de la surveillance desdits travaux. Les chaussées des rues aménagées seront en enduit superficielle bicouche avec une largeur de 7 m et de largeur des accotements de 1 m sans revêtement

Projet 5 (région des Cascades) : Travaux d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines pour la commémoration du 11 décembre 2020

Les travaux du 11 décembre 2020 sont prévus se réaliser par lot dans la région des Cascades. Ils sont constitués d'un ensemble de sept (07) lots repartis dans les villes de Banfora (lots 1, 2, 3, 4 et 5), de Sindou (lot 6) et de Niangoloko (lot 7). Tout comme les travaux du 11 décembre 2019, l'Agence des travaux d'infrastructures du Burkina (Agetib) a été désignée par le Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (MID) pour être le Maître d'Ouvrage Délégué (MOD) de ce projet. Son financement est assuré par le Budget de l'Etat, gestion 2020.

Les caractéristiques géométriques « *standard voiries* » du projet consistent à la construction des voiries en enduit superficielle bicouche dont la plateforme est de 9 m de large, pour une chaussée de 7 m de large revêtue en enduit superficiel bicouche avec des accotements non revêtus de 1 m de large de part et d'autre.

Au niveau des caractéristiques géométriques « *standard Axe du défilé* », les travaux consistent à la construction d'une plateforme de 16 m de large dont deux chaussées de 7,00 m chacune en enduit superficiel bicouche séparées d'un Terre-plein central (TPC) de 2 m de large.

Pour les rues, il est prévu la construction de caniveaux et de dalots sous chaussée en béton armé, la mise en place de dispositifs de signalisation et de sécurité routière (signalisation verticale et horizontale, ralentisseurs, feux tricolores, etc.). Les différents lots du projet sont présentés comme suit par ville :

✓ **A Banfora :**

Principale ville devant habiter les festivités du 11 décembre 2020, Banfora a bénéficié de la réalisation de cinq lots (1, 2, 3, 4 et 5) d'un linéaire de voiries à bitumer avec un réseau d'assainissement (caniveaux partiellement couverts) de 45,898 km. Les travaux prennent également en compte la plantation de 3000 arbres, la construction de 9 541 ml de murs de clôture,

la construction de cinq (05) forages positifs et l'implantation de l'éclairage public solaire sur 10,00 km par les entreprises bénéficiaires des marchés. Une brève présentation de ces lots est faite ci-dessous :

Lot1 : Il est constitué d'un ensemble de cinq (05) rues dont une voie en terre imprégnée à la mélasse (la voie de la revue des troupes), de deux (02) tribunes, de deux (02) parkings, d'une aire de repas et d'un réseau d'assainissement. Des travaux d'aménagement des voiries urbaines de ce lot, il est prévu 12 560,254 ml (mètre linéaire), soit 12,560 km. L'axe de défilé est prévu dans ce lot. Les travaux ont été attribués à l'entreprise Globex Construction Sarl pour un montant global de 2 595 822 290 Francs CFA TTC après un Appel d'Offre Ouvert pour un délai d'exécution de huit (08) mois. Le contrôle et la surveillance des travaux sont assurés par le Groupement CETRI/GIC SENEGAL/AGECET pour un montant de 1 64 606 828 Francs CFA en TTC et ce pour une durée de dix (10) mois.

Lot2 : L'exécution des chantiers de ce lot est attribuée au groupement d'entreprises ECR-BTP-Ingénierie / COGEB International SA pour un montant global de 1 963 430 692 Francs CFA TTC pour un délai d'exécution de sep (07) mois après un Appel d'Offre Ouvert. Constitué d'un linéaire total de 8 630,127 ml (soit 8,630 km), son contrôle et sa surveillance sont confiés au Bureau d'Etudes TED Ingénieurs Conseils pour un montant TTC

de 146 177 200 Francs CFA TTC pour un délai d'exécution de neuf (09) mois.

Lot3 : D'un total linéaire de 7 430 ml (soit 7,430 km), les travaux du lot sont attribués au Groupement d'entreprises ATP SA / ALPHA SERVICE Sarl après un Appel d'Offre Ouvert pour un montant global de 1 961 123 782 Francs CFA TTC et d'un délai d'exécution de sept (07) mois. Sa surveillance et son contrôle sont assurés par le Groupement GIC MALI/OZED INGENIEURS pour un délai contractuel de neuf (09) et d'un montant global de 148 519 500 Francs CFA TTC.

Lot4 : Ce lot constitue un ensemble de cinq (05) rues pour un linéaire total de 9 194, 907 mètres linéaires (ml) y compris un réseau d'assainissement. L'entreprise EKS SA est attributaire des travaux de ce lot pour un montant global de 1 878 812 690 Francs CFA TTC pour un délai d'exécution de six (06) mois.

Lot5 : Il est constitué d'un ensemble de sept (07) rues et d'un linéaire total de 7 758,228 ml, y compris un réseau d'assainissement ; l'exécution des travaux a été attribuée à l'entreprise BTM pour un montant global de 1 868 848 733 Francs CFA TTC et ce pour un délai d'exécution de six (06)

Les contrôles et les surveillances de ces deux lots (4 et 5) ont été attribués au Groupement CAEM Sarl/ BECOTEX Sarl pour un

montant global de 1 60 480 000 Francs CFA TTC en huit (08) mois de contrat.

✓ **Sindou**

Lot6 : Les travaux d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines dans cette ville sont constitués d'un seul lot avec un linéaire total de 5 706 ml (soit 5,706km) à réaliser sur sept (07) rues et un réseau d'assainissement. Il est également pris en compte la plantation de 600 arbres, la construction de 2 492 ml de murs de clôture, la construction d'un (01) forage positif et l'implantation de l'éclairage public solaire sur 2,200 km. Le marché a été attribué au Groupement d'entreprises SEG-NA BTP / CENTRO SA après un Appel d'Offre Ouvert pour un montant global de 1 554 807 584 Francs CFA TTC pour un délai d'exécution de six (06) mois.

✓ **Niangoloko**

Lot7 : La réalisation des travaux de ce lot est attribuée au Groupement GECAUMINE SA / SBTC Holding Groupe pour un montant global de 1 232 109 080 Francs CFA TTC, dans un délai d'exécution de six (06) mois. Le lot est constitué d'un ensemble de sept (07) rues d'un linéaire global de 5 104, 00 ml (soit 5,104 km) y compris un réseau d'assainissement de (5,104 km). Ce lot prend en compte également la plantation de 600 arbres, la construction de 2 173 ml de clôtures, de la construction d'un

(01) forage positif et l'implantation de l'éclairage public solaire sur 2,200 km.

Pour le contrôle et la surveillance des travaux des lots 6 et 7 respectivement à Sindou et à Niangoloko, c'est la Direction Générale de la Normalisation et des Etudes Techniques (DGNET) qui a été désignée par le ministère des Infrastructures, pour assurer la Maîtrise d'Œuvre (mission de contrôle).

IV- RESULTATS DU SUIVI

Les éléments clés du suivi-citoyen des projets d'infrastructures routières de l'Etat mené par le REN-LAC reposent sur les actions de veille des points focaux sur le terrain, complétés par les différentes missions de terrain de l'équipe conjointe REN-LAC / MID, ainsi que l'exploitation documentaire. Ce faisant, en plus de l'analyse documentaire, le suivi s'est intéressé aux éléments tels que la communication et l'implication des acteurs externes aux projets, le respect des dimensions des routes réalisées, le respect des engagements de l'Etat vis-à-vis des populations et les actions de veille citoyenne entreprises par les points focaux. C'est sur ces bases que les résultats du suivi citoyen des projets routiers de l'Etat ont été présentés depuis le début de l'expérience en 2018.

IV.1 Des procédures de passation des marchés des travaux

L'analyse de la documentation des cinq (05) projets routiers a permis de comprendre que les marchés ont été passés suivant des procédures différentes. Quatre (04) marchés ont suivi les procédures d'Appel d'Offre Ouvert (AOO) dont un par appel d'offre national précédé d'un avis de pré-qualification des

entreprises⁴ et un (01) marché a été passé par la procédure de la consultation restreinte⁵. En outre, trois (03) marchés ont connu des recours devant l'Autorité de régulation de la commande publique qui ont tous été jugés infondés ou insuffisamment fournis en éléments de preuves. L'ORD a donc tranché en défaveur des plaintes introduites à son niveau.

Par ailleurs, il faut souligner que les documents fournis au REN-LAC par le Ministère, suite à sa demande, n'ont pas permis de s'assurer que les marchés des 11 décembre 2019 et 2020 ont été préalablement inscrits dans le plan de passation des marchés (PPM) du Ministère.

Cette partie fait un rappel des procédures de passation des marchés des cinq (05) projets.

IV.1.1 Des procédures de passation des marchés des projets initiaux du suivi citoyen

- ***Projet 1 (Région du centre) : Travaux d'aménagement et de bitumage de la section urbaine RN04 allant au croisement de la RN03***

Pour la passation de ce marché, le ministre des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports (actuel Ministère des

⁴ *Projet 5 (Région des Cascades) : Travaux du 11 décembre 2020 dans les villes de Banfora, Sindou et Niangoloko*

⁵ *Projet 1 (région du Centre) : Aménagement de la RN4 croisement RN3, communément appelé Route de l'Hôpital Yalgado*

Infrastructures et du Désenclavement) a formulé au ministre de l'Economie et des Finances en septembre 2014, une requête pour passer le marché en procédure exceptionnelle. Ainsi, le ministre de l'Economie et des Finances a formulé à son tour une requête à la BOAD, partenaire financier, pour la passation du marché selon une procédure de consultation retreinte en raison de la complexité du projet, de la qualité et de la célérité recherchées. Ainsi, quatre (04) entreprises⁶ ont été sollicitées pour soumettre leurs offres. Trois (03) d'entre elles ont soumissionné à l'exception de SOGEA-SATOM qui s'est excusé. Selon le PV de la sous-commission technique en charge de l'évaluation des offres, seule, l'offre de COGEB International a satisfait à l'ensemble des critères retenus pour l'évaluation. Toutefois, à l'analyse des critères de conformité technique du matériel proposé, on peut s'étonner de l'étrange coïncidence de l'exactitude de la quantité de matériels proposés par COGEB (22 quantités/22) pour ce marché et ce qui a été demandé dans le dossier d'appel d'offre. La Commission d'attribution a approuvé les travaux de la sous-commission technique et attribué le marché à COGEB-International pour la variante pont dalle béton armé pour un montant de 24 322 912 596 FCFA TTC avec un délai d'exécution de 18 mois et pour la variante pont métallique pour un montant de

⁶ *SOGEA-SATOM, COGEB international, EGK et Suzy Construction*

26 936 901 551 FCFA TTC. Par ailleurs, un arrêté du ministre en charge des finances (N°2016-0071/MINFID/SG/DGI) a mis en place une commission en charge de conduire les opérations d'expropriation pour cause d'utilité publique pour la libération de l'emprise de la RN4. Cette commission a pris en compte des représentants des mairies des arrondissements 1, 2 et 5 de la ville de Ouagadougou.

- **Projet 2 (région du Centre-sud) : Travaux de construction et de bitumage de la RN29 Manga-Zabré**

Un appel d'offre international a été publié par le ministère dans la revue des marchés publics le 12 janvier 2017 en vue de faire la publicité sur le marché. Neuf (09) offres ont été reçues. Un examen préliminaire a permis de retenir toutes les offres et une évaluation des offres financières a été opérée. Après les travaux de post qualification, ATP a été classé la « moins-disante ». Elle a été retenue pour la réalisation des travaux dans un délai de 24 mois y compris la saison pluvieuse.

Pour l'attribution de ce marché, le processus est paru régulier avec un accord donné par la Banque Mondiale. En effet, le ministère des Infrastructures a reçu d'abord un premier avis de non objection (ANO) pour le Dossier d'appel d'offre après la prise en compte des amendements de la Banque mondiale. Un second ANO a été donné par la Banque après examen des

travaux de la commission d'attribution de marché. Ce second ANO ouvrait la voie à la signature du contrat avec le groupement d'entreprises retenu.

Cependant, un soumissionnaire a saisi l'Autorité de régulation de la commande publique (ARCOP) pour contester les résultats provisoires. Sa plainte a été traitée mais l'Organe de Règlement des Différends (ORD) a indiqué qu'elle était irrecevable pour défaut de motivation.

Par la suite, le conseil des ministres du 21 juillet 2017 a marqué son accord pour l'attribution du marché financé par l'Association internationale de développement (IDA). L'ordre de service (OS) a été transmis au groupement d'entreprises pour le démarrage des travaux le 27 novembre 2017.

- **Projet 3 (Région de l'Est) : construction de la route Kantchari-Diapaga-Tansarga-frontière du Bénin**

Un appel d'offre international a été lancé par le Ministère en charge des infrastructures routières en vue de recevoir les offres des soumissionnaires pour les lots 1 et 2. Un examen préliminaire des offres, suivi d'un examen de la conformité technique a été effectué pour les lots 1 et 2. Six (06) candidats ont été admis à soumissionner aux lots 1 et 2 après l'avis de non objection (ANO) du partenaire financier en l'occurrence la Banque Islamique de Développement (BID). Un avis d'appel d'offre restreint a été

émis après pré-qualification pour recevoir les offres des candidats.

Il convient ici de noter qu'un soumissionnaire a saisi l'organe de régulation des marchés pour un recours. Selon cette entreprise, elle n'aurait pas été retenue pour manque de référence technique, toute chose qu'elle conteste. A l'examen de sa plainte, l'Organe de Règlement Amiable des Différends (ORAD) s'est dit incompétent parce que le bailleur de fonds avait donné son avis de non objection par lettre et qu'en l'absence de dispositions contraires, l'ORAD est incompétent pour connaître de ce recours. Le processus s'est donc poursuivi, ce qui a permis de retenir l'entreprise SORUBAT pour le lot 1 d'un montant de 18 424 541 620 FCFA TTC avec un délai de 24 mois y compris la saison des pluies. Quant au lot 2, il a été attribué à la Compagnie sahélienne d'entreprise (CSE) pour un montant de 19 591 950 644 FCFA pour une durée de 24 mois y compris la saison des pluies.

IV.1.1 Des procédures de passation des marchés des travaux des 11 décembre 2019 et 2020

Pour ces travaux, l'Agence des Travaux d'Infrastructures du Burkina (Agetib) a été désignée *Maître d'Ouvrage Délégué (MOD)* par le MID. Elle a donc en charge le recrutement d'entreprises pour la réalisation des travaux.

- **Projet 4 (région du Centre-est) : Travaux d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines pour la commémoration du 11 décembre 2019**

Pour les marchés de ce projet, l'Agetib a publié dans la Revue des Marchés Publics N°2492 et dans le quotidien d'information Sidwaya N°8818 le 21 janvier 2019 un Avis d'Appel d'Offres Ouvert (N°2019/001/AOO/Agetib/DG/SPM) pour recevoir des candidatures éligibles et répondant aux qualifications requises pour la réalisation des travaux d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines pour la commémoration du 11 décembre dans les villes de Tenkodogo, Koupéla et Ouargaye. L'AOO était unique pour les six (06) lots et il y est fait mention que « *Les soumissionnaires ont la possibilité de soumissionner pour un, plusieurs ou l'ensemble des lots. Dans le cas où ils soumissionnent pour plusieurs ou l'ensemble des lots, ils devront présenter une soumission séparée pour chaque lot.* ».

Par la suite il y a eu une modification portant sur le chiffre d'affaire dans le DAO. Le rectificatif⁷ y relatif a été publié dans la Revue des Marchés Publics N°2509 sans changement de la date limite initiale de dépôt des offres, fixée au 21 février 2019.

⁷ **Rectificatif portant sur le chiffre d'affaire** « Avoir réalisé un chiffre d'affaires moyen certifié minimum au cours des trois (03) dernières années (2016-2018) dont 2/3 pour les activités de BTP ou depuis la création de l'entreprise au lieu d'avoir réalisé un chiffre d'affaires moyen certifié minimum au cours des cinq (05) dernières années (2014-2018) ou depuis la création de l'entreprise », paru dans le quotidien n°2492 du lundi 21 janvier 2019 à la page n°15.

Au total 36 dossiers provenant de 15 entreprises ont été reçus dans le cadre de cet appel d'offre. Une sous-commission technique d'analyse des offres a été mise en place. Elle a travaillé du 21 au 28 février 2019 pour proposer un rapport d'évaluation des offres, qui sera adopté par la Commission d'Attribution des Marchés (CAM) de l'Agetib par la suite. Après adoption du rapport de la sous-commission, la CAM a délibéré en entérinant les propositions d'attribution des marchés soumis à son approbation. Les résultats provisoires ont été publiés dans la Revue Marchés Publics N°2528 du 12 mars 2019.

Si à l'analyse, le processus est apparu comme régulier, il faut noter qu'un recours a été introduit tout de même par le groupement GTB/GERBATP (lot 05) contre les résultats provisoires en date du 13 mars 2019 devant l'ARCOP⁸ au motif que l'attributaire provisoire (groupement ECOSAB/ESSAF) n'est pas conforme vis-à-vis des points **3.1 et 3.2 de l'annexe A des données particulières** du DAO. L'ORD s'est jugé compétent pour traiter la plainte, qu'il trouve recevable. Mais après examen des motifs de la plainte et après avoir entendue les parties, l'ORD affirme que la plainte du requérant n'est pas fondée sur tous les points et par conséquent il a confirmé les résultats provisoires.

⁸ Voir Décision N°2019-L0099/ARCOP/ORD en ligne sur le site web de l'ARCOP www.arcop.bf

Finalement, sur les quinze (15) entreprises qui ont postulé aux marchés du 11 décembre 2019, six (06) ont bénéficié chacune d'un lot.

- **Projet 5 (région du Cascades) : Travaux d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines pour la commémoration du 11 décembre 2020**

Pour ces travaux l'Agetib, a adopté une procédure d'Appel d'Offres National précédé d'un avis de pré-qualification des entreprises. Ainsi, seuls les candidats qui se sont vus notifier qu'ils étaient pré-qualifiés ont été autorisés à soumissionner. Il a également été publié dans la Revue des Marchés Publics N°2765 et dans le quotidien d'information Sidwaya N°9076 à la même date du jeudi 06 février 2020 un avis de pré-qualification des entreprises de travaux avec Numéro 2020/001/AP/Agetib/DG/SPM du 04 février 2020. Sur cette base, à la date du 20 février 2020, onze (11) plis ont été reçus. Après dépouillement et analyse, une seule entreprise (un groupement d'entreprises) a été écartée pour non fourniture de documents sur la situation financière (état financier certifié non fourni) d'une des entreprises du groupement et pour non-conformité d'expérience de l'entreprise principale. Les résultats ont été publiés dans la Revue des Marchés Publics N°2790 du 12 mars 2020.

Un avis d'Appel d'Offres National (AON) a donc été lancé, adressé aux dix (10) entreprises présélectionnées le 18 mars 2020 avec pour référence N°2020/001/AON/DG/SPM. L'AON était unique pour les sept (07) lots et il y est fait mention que «*Les soumissionnaires ont la possibilité de soumissionner pour un, plusieurs ou l'ensemble des lots. Dans le cas où ils soumissionnent pour plusieurs ou l'ensemble des lots, ils devront présenter une soumission séparée pour chaque lot*». A la date de clôture des propositions d'offres, dix (10) plis ont été réceptionnés et au dépouillement la CAM a dénombré vingt-huit (28) soumissionnaires pour six (06) des sept (07) lots. Comme l'indique le DAO, certaines entreprises ont soumissionné pour plusieurs lots, mais aucune entreprise n'a soumissionné pour le lot 5.

Tout comme les travaux du *Projet 4*, une sous-commission technique (SCT) d'analyse des offres a été mise en place. Cette dernière a travaillé du 14 au 16 avril 2020 pour proposer un rapport d'évaluation des offres. Des conclusions des travaux de la SCT, les six (06) lots ont été attribués à des entreprises distinctes à l'exception du lot 5 qui n'avait reçu aucune offre, donc n'a pas été attribué. Faisant suite des travaux d'évaluation des offres de la SCT, la CAM de l'Agetib s'est réunie le mardi 05 mai 2020 afin de donner suite aux conclusions du rapport. Après l'avoir examiné, la CAM a adopté le rapport

en décidant d'entériner les propositions d'attribution des marchés soumis à son approbation. Les résultats provisoires ont, par la suite, été publiés dans la Revue Marchés Publics N°2829 du mercredi 06 mai 2020.

Ainsi, sur les dix (10) entreprises soumissionnaires, six (06) ont bénéficié d'un lot chacun tel qu'illustré par le tableau ci-dessus. Aucune entreprise n'a bénéficié de plusieurs lots et le lot 5 été déclaré infructueux. Cependant, l'entreprise BTM qui n'avait pourtant été ni soumissionnaire, ni pré-qualifiée suite à l'*Avis de pré-qualification des entreprises de travaux* lancé a été attributaire du marché du lot 5. Un contrat a ainsi été signé entre cette dernière et l'Agetib le 20 mai 2020⁹. De l'analyse du marché, il ressort qu'une proposition d'offre technique de l'entreprise BTM a été adressée à l'Agetib le 11 mai 2020. Dans son rapport d'activité N°2, à la page 15, l'Agetib affirme avoir sollicité et obtenu l'avis et l'autorisation des autorités compétentes pour engager une procédure d'entente directe pour ce lot avec l'entreprise BTM comme l'indique le courrier n°00071/MINEFID/SG/DG-MEF/DCMEF-MI du 12 mai 2020 transmis au REN-LAC également.

⁹ Marché N°SE-Agetib/00/04/09/00/2020/ 00039

Passé par entente directe suivant autorisation n°2020/00320/MI/SG du 13 mai 2020 du Ministre des Infrastructures.

IV.2 De la communication et de l'implication des acteurs

Malgré l'engouement que suscite au sein des populations et des autorités locales bénéficiaires de la réalisation des infrastructures routières dans une localité, la méconnaissance des travaux à réaliser est souvent sources d'incompréhensions, de frustration et parfois des tensions sociales qui aboutissent à des blocages. En effet, les perturbations et désagréments occasionnés par l'exécution des chantiers, surtout lorsque les normes environnementales et sociales contenues dans les cahiers de charges sont méconnues des populations ou insuffisamment respectées par les réalisateurs des projets expliquerait cette situation.

L'aspect communication des projets suivis portera d'abord sur l'information publique, les panneaux de signalisation définitives et signalisations temporaires, ensuite sur la collaboration avec les points focaux (communication entre acteurs). Quant au troisième volet, il abordera l'implication des acteurs locaux pour le choix des sites des travaux à réaliser.

IV.2.1 De l'information (renseignement) du public et de la communication avec les acteurs locaux de suivi citoyen

Les cahiers de charges recommandent généralement que le public soit renseigné sur la nature des travaux en réalisation. Cet aspect du suivi citoyen est vérifié d'une part par l'existence des

panneaux et la communication du contenu des travaux aux populations. Il faut alors noter que selon les niveaux d'avancement des travaux, les entreprises ont généralement recours à des panneaux d'information générale sur les travaux, de signalisation de différents types et de durée. Les panneaux peuvent être temporaires ou définitifs.

La collecte des données sur le terrain a permis de constater que les cinq (05) projets ont procédé à l'implantation effective de deux panneaux définissant la nature des travaux aux entrées et aux sorties des villes traversées. Par contre, pour ce qui est des panneaux de signalisation temporaires, d'un projet à un autre le constat est différent. En effet, si l'on peut se satisfaire de l'implantation des panneaux de signalisation sur l'axe Kantchari-Diapaga (lot1), sur l'axe Manga-Zabré l'équipe a constaté une insuffisance d'implantation de ces types de panneaux sur tout le long du trajet lors des sorties de vérification en 2019. Même au niveau des déviations créées par l'entreprise en charge des travaux, cette absence de signalisation adéquate a été constatée. La situation a même été déplorée par les populations (surtout à Gomboussougou et à Zabré) car elle est source d'accidents, surtout en période de saison de pluie. De même, pour les chantiers des 11 décembre 2019 et 2020, l'équipe de suivi a noté une insuffisance d'implantation de panneaux de signalisation temporaires lors des sorties de

vérification. Dans certaines zones en chantiers, on pouvait passer sans se rendre compte parfois qu'il y avait des panneaux.

Quant aux rubans de sécurité qui, en principe, sont utilisés pour délimiter les rues en chantiers à passage interdit, étaient faiblement utilisés, ce qui occasionnait fréquemment des accidents. En la matière, les exemples sont légions. C'est par exemple le cas d'un citoyen à Tenkodogo qui aurait abandonné son véhicule dans un caniveau la nuit, lorsqu'il rentrait chez lui. Selon le citoyen, son accident s'explique par le fait qu'il n'y avait aucun panneau, ni ruban de sécurité. Mieux lorsqu'il sortait le matin de chez lui, il aurait emprunté la même voie sans constater ces travaux. A cet exemple pourrait s'ajouter celui de la *Rue 19 du secteur 3* de la ville de Banfora. En effet, l'équipe a été interpellée au lendemain de sa visite sur les lieux lors de sa sortie terrain en fin octobre 2020 par les riverains. Le long de cette rue avait été coupé simultanément des deux côtés de part et d'autre sans possibilité pour les riverains d'avoir accès à leurs domiciles. C'est au retour de la ville que les riverains l'on remarqué. Il n'y avait ni ruban de sécurité ni panneaux indiquant « Route barrée » encore moins un panneau de déviation. Il fallait y faire un grand détour pour avoir accès aux concessions. Les riverains s'en sont plaints

auprès des points focaux de ce désagrément causé par les entreprises.

Face à ces insuffisances, certains bureaux de contrôle et des chefs de projet ont affirmé avoir interpellés à plusieurs reprises les entreprises sur la question, et mêmes après les plaintes des populations. En témoigne le rapport d'activités n°1 de l'Agetib à la page 17¹⁰ des travaux du 11 décembre 2020 : « Les panneaux de signalisation sont certes implantés par endroit mais très insuffisants, dans les trois villes (Banfora, Sindou et Niangoloko). ».



Un accident dans une rue à Tenkodogo en 2019 (causé par l'absence de ruban de signalisation)

¹⁰ Page 17 du Rapport d'activité N°1. Difficultés rencontrées et dispositions prises : la faiblesse de la signalisation temporaire et le port des EPI sur les chantiers.

Pour ce qui est de l'implantation des panneaux de signalisation définitive, beaucoup d'efforts restent également à faire. En effet, les rapports des points focaux ainsi que les sorties de vérifications des chantiers de l'équipe conjointe du suivi-citoyen ont permis de constater que plusieurs panneaux présentaient un mauvais état de fixation (implantation) et certains étaient à un niveau de dégradation avancée. Cette situation a été remarquée surtout sur les chantiers des 11 décembre (2019 et 2020) mais également sur l'axe Manga-Zabré.

De plus, l'information sur les contenus des projets étaient faiblement communiquée. En effet, la plupart des citoyens n'étaient pas assez informés des types d'infrastructures, du nombre de kilomètre de bitume prévu, des infrastructures d'assainissement ainsi que les travaux connexes à réaliser et de leurs lieux d'implantation selon le type de projet. Ils se contentaient seulement de l'euphorie des réalisations en cours et de la projection de ce que deviendraient leurs villes après la réalisation des travaux. Pour certains, l'essentiel était d'avoir une route pour faciliter la mobilité des populations (cas de Diapaga) et pour d'autres, c'est l'image qu'auraient les villes après les activités festives du 11 décembre. Cependant, les échanges et les entretiens réalisés au cours des missions ont fini par démontrer qu'il existe beaucoup d'insatisfactions quant à l'information du public, de certains

acteurs étatiques et la gestion de l'information au sein des collectivités territoriales. Les populations des zones de projets n'avaient connaissance que de l'aspect général des travaux tels que les itinéraires pour les projets qui travers les villes. Quand bien même les acteurs de mise œuvre des projets affirment avoir utilisé plusieurs canaux de diffusion (ateliers, spots radiophoniques, etc.), les populations quant à elles affirment avoir très peu de connaissances sur leurs contenus.

IV.2.2 Communication entre acteurs

Le processus de réalisation des travaux dans les localités se heurte à une faible implication des acteurs locaux. A l'exception des mairies qui sont généralement les portes d'entrée des acteurs de mise en œuvre des chantiers, certaines autorités locales semblent être mises en marge des projets. Lors des premières sorties sur les chantiers de chaque projet, les autorités provinciales, notamment les Hauts – commissaires, disent avoir été très peu impliquées dans le processus de suivi et d'exécution des travaux (cas de Manga, Sindou, Tenkodogo) alors que le décret n° 2013-150/PRES/PM/MEF/MATS portant création, attribution, composition et fonctionnement des comités provinciaux de suivi des travaux d'infrastructures fait des hauts commissaires, les responsables provinciaux de ces comités. Cela soulève la

question de l'organisation du suivi des chantiers par les structures déconcentrées de l'Etat à travers la mise en place des comités de suivi quand on sait que ces autorités constituent la première ligne d'apaisement de cas de tensions sociales.

Toutefois, avec le temps et le concours de la mission conjointe REN-LAC/MID, la situation semble beaucoup plus améliorée et les Hauts – commissaires sont de plus en plus saisis des questions en lien avec l'exécution des chantiers. Néanmoins, afin d'éviter d'éventuelles désagréments, les structures déconcentrées de l'Etat devront avoir une attention particulière à cette question en cas de réalisation de chantiers dans les localités traversées.

En dehors de l'implication des autorités administratives pour une fluidité de l'information, l'un des problèmes majeurs sur le terrain a concerné la faiblesse de la communication entre les acteurs locaux (OSC) et ceux de la mise en œuvre des projets (chef de projet, bureaux et missions de contrôle, entreprises). En effet, des efforts restent toujours à faire même si la situation s'est améliorée avec le temps. Au début, du côté des acteurs de mise en œuvre des chantiers, il était reproché à certains points focaux leur approche d'interpellation ou pour l'obtention d'une information quelconque, qui manquerait de courtoisie. Avec le renforcement des capacités en matière de contrôle citoyen et les différentes rencontres entre acteurs lors des sorties

de terrain, les points focaux ont opté pour une approche d'introduction de demande formelle. Certains ont pour ce faire obtenu des audiences avec certaines autorités et les acteurs de mise en œuvre des chantiers (cas des points focaux de Zabré, de Koupéla et de Tenkodogo). Toutefois, il subsiste des réticences de la part de certains acteurs de mise en œuvre des chantiers, ce qui freine l'effort et l'élan des points focaux. Suite aux actions de suivi initiées sur le terrain, des préoccupations ont été recensées par les points focaux et soumises aux acteurs de mise en œuvre des chantiers, notamment les premiers responsables de terrain. Mais ils se sont très vite buttés à la réticence de certains chefs de chantiers, qui souvent, ne décrochent même pas le téléphone à leurs appels ou aux messages via *WhatsApp*. Les points focaux de Banfora et de Diapaga n'ont cessé d'interagir avec le comité de suivi du REN-LAC afin qu'une suite soit donnée à leur doléance. De plus, la non-participation des points focaux aux rencontres de chantiers, ne serait –ce que mensuelles a également entravé la communication entre les acteurs. En effet, une des recommandations faites lors des échanges sur le terrain, était de permettre la participation des points focaux aux réunions techniques pour mieux comprendre les démarches dans le but d'atténuer les incompréhensions. La non mise en œuvre de cet accord de principe, de la part des responsables des chantiers,

constitue une obstruction à l'information utile pour une veille citoyenne saine. Si la participation des points focaux des mairies aux réunions de chantiers est autorisée, celle des points focaux REN-LAC/MID ne devrait pas être objet à débat. Malheureusement sur tous les chantiers le principe de participation a été remise en cause sans explication plausible. En somme, il se pose la question de l'importance accordée à la présence de l'équipe du Ministère des infrastructures et du Désenclavement dans la mise en place des points focaux.

Au regard de la démarche entreprise par le REN-LAC afin de solliciter des points focaux et des OSC un contrôle citoyen de proximité, qui plus est exécuté par bénévolat, c'est bien dommage que ce soit du mépris et l'absence de considération qui leur soient servis en retour.

Pourtant, c'est le concours de tous les acteurs qui contribuera à l'atteinte des objectifs recherchés notamment la célérité dans l'exécution des travaux.

Cette défaillance de communication témoigne de facto de la faible implication des acteurs locaux dans le projet notamment dans les prises de décision.

IV.2.3 De l'implication des acteurs locaux dans le choix des sites des travaux à réaliser

La faible implication des acteurs locaux est perceptible à plusieurs niveaux. D'abord sur le choix des sites des travaux

connexes, les mairies étant les portes d'entrée des projets, ont pour leur grande majorité, décidé des sites de réalisation des travaux. Lors des premières sorties de terrain du suivi citoyen, l'équipe s'est rendue compte que le processus d'identification des sites était déjà acté au niveau des différentes mairies sans l'implication véritable des acteurs de la société civile ; ce qui ne laissait pas assez de marge de manœuvre. Ces aspects auraient pu changer pour le cas des travaux des 11 décembre, ce qui ne fut pas le cas. Par exemple, pour le choix des rues à bitumer et les sites des murs de clôture à l'intérieur des villes, tout porte à croire que cela a été fait pour contenter soit des camarades politiques, soit des leaders d'opinion (coutumier, chefs religieux) acquis. Les acteurs sociaux des différentes villes sont revenus sur cet aspect qui pour eux, constitue une entrave à la transparence et à la bonne gouvernance au profit des populations. Et les faits montrent à souhait leurs inquiétudes. Cette attitude des autorités communales s'est remarquée à Koupéla. Dans cette localité, après échange de la mission conjointe avec le maire en 2019, les points focaux ont été confrontés à son volteface lors de leur audience avec celui-ci. A l'ordre du jour de cette audience, il était question du choix des sites de réalisation des travaux connexes. Mais la rencontre n'a duré qu'à peine 10 mn lorsque les points focaux ont décliné

leurs propositions car ils ont été purement et simplement chassés de son bureau par le maire lui-même.

A Ouargaye, le maire aurait usé de sa notoriété pour faire passer le goudron devant sa concession avec un système d'assainissement (caniveaux) sur chaque côté de la voie bitumée. C'est une trajectoire serpentée qui aurait été imposée à l'entreprise passant devant le domicile privé du Maire et qui s'est terminé à l'entrée principale du CMA.

A Banfora également on peut constater une certaine concentration du bitume dans la zone administrative avec de petites ruelles goudronnées (comme celle derrière le Gouvernorat et longeant le mur de la mairie) qui n'en valaient pas la peine pendant qu'on décide d'abandonner une importante rue menant à des infrastructures socio-éducatives (cas de la Rue RB4 au secteur 3 qui avait suscité un mouvement de la part des riverains de ce secteur). Il en est de même pour la voie zigzagüeée menant au Conseil Régional des Cascades. C'est le même constat dans les deux autres communes de cette région (Niangoloko et Sindou).

En effet, à Sindou on parle de voie de contournement alors qu'il n'en est rien car la ville ne fait que s'étendre. Le constat qui s'y dégage est que cette voie longe le siège du Parti au pouvoir (MPP) pour continuer vers des hôtels et auberges de personnalités puissantes de la localité. Aussi, il est difficile à

comprendre le fait de remplacer le gravillonnage du Millenium Challenge Account (MCA) en bon état qui passe devant la famille OUATTARA (située à côté du Haut-commissariat), pour le refaire alors que cette portion aurait pu servir pour rallonger d'autres rues. Toujours dans cette ville, l'exutoire d'un caniveau est orienté sur une zone lotie. Il est clair que les habitants de cette zone n'échapperont pas aux inondations. La mairie est indexée dans le choix de ce site.

Le comble de ces types de choix des sites se trouve à Niangoloko où un bitume d'au moins 1 km est jeté dans une brousse avec pour argument que la mairie envisagerait la viabilisation d'un projet qui n'est qu'en phase de gestation.

Par contre, si implication il y avait eu, il eût été difficile pour certains élus locaux d'imposer leurs choix sur les sites des travaux à réaliser qui ne relèveraient que d'intérêts partisans et individuels, quand ces derniers n'ont forcément pas grand-chose à proposer à leurs électors. Il se cache mal le jeu de séduction de la population pour les échéances électorales, surtout municipales. Il est clair que les projets à réaliser dans les communes constituent une aubaine pour certains maires animés d'agendas cachés.

Par ailleurs, sans être satisfaits d'écarter les acteurs sociaux dans le processus d'identification des sites, l'accès aux documents était très difficile. Ces derniers ont, pour la plupart, essuyé des

refus catégoriques des Collectivités territoriales à mettre à leur disposition des documents des projets et les sites des travaux connexes à réaliser pour leur permettre une veille citoyenne saine.

Ce fût l'un des points d'échauffement entre les points focaux de Diapaga par exemple et leur mairie qui n'aurait jamais eu l'intention de mettre à leur disposition les documents des sites des travaux connexes à réaliser. Ce refus a été maintenu malgré les multiples sollicitations et interpellations de l'équipe de suivi conjoint.

Il est clair que la transparence et la redevabilité tant prônées dans les sphères décisionnelles de nos administrations mettront encore du temps pour être une réalité. Pourtant la situation n'est pas difficile à changer. Avec une bonne dose de volonté de la part des autorités administratives, les OSC peuvent être sainement accompagnées dans la veille citoyenne. Cela passe par impliquer déjà les organisations de la société civile qui se battent au quotidien pour une gouvernance vertueuse ; ce qui pourrait équilibrer la composition sociale que se limiter seulement aux forces vives, quand on sait que le contenu de ce concept est des plus discutables.

IV.3 Du respect des délais d'exécution des marchés

En matière de réalisation des chantiers, l'un des éléments qui retient l'attention des populations est le temps mis par l'entreprise pour exécuter le marché. Ceci s'explique par le fait que la réalisation des travaux perturbe le quotidien des riverains en fragilisant pendant cette période le tissu économique des PAP. Ce qui explique leur impatience quant à la fin des travaux.

Le suivi citoyen a permis d'apprécier les délais d'exécution des marchés des projets suivis. En effet, aucun des projets suivis n'a respecté scrupuleusement les délais impartis à l'exécution des travaux.

Plusieurs facteurs seraient les causes des retards accusés par les entreprises. Mais avant, il importe de faire un point sur la situation actuelle des projets.

IV.3.1 Situation actuelle des projets

Projet 1 (région du Centre) : Travaux d'aménagement et de bitumage de la section urbaine RN04 allant au croisement de la RN03

Ce projet est mis en œuvre depuis le 25 novembre 2015 et il était censé se clôturer théoriquement le 31 décembre 2017. Si d'ici le 31 décembre 2021, il n'est pas clôturé, il aura consommé 372,22% de délai de réalisation. Les travaux sont mis en œuvre par l'entreprise COGEB International SA. Après la transmission

du premier ordre de service en novembre 2015, il a été suspendu en décembre 2015, puis repris le 03 mai 2016 après le recrutement du bureau de contrôle AGEIM. Une faute commise par l'administration en autorisant le démarrage des travaux par l'entreprise avant le recrutement d'un bureau de contrôle pour la supervision des travaux. Cette faute est mise en avant par l'entreprise pour expliquer en partie les causes du retard sur le terrain, car cela aurait bouleversé ses plans tant administratifs que financiers. Cela fait donc six (06) ans au moins que ce projet dure et n'est toujours pas terminé.

Au début du suivi-citoyen, c'était le seul projet avec un niveau d'avancement assez élevé, soit un taux de réalisation de 66,5% en octobre 2018, date de la dernière sortie de terrain en 2018. Et aujourd'hui il n'est toujours pas terminé malgré le nombre record d'avenants accordés à l'entreprise, soit au total trois (03). Le projet est à 99% de taux de réalisation physique avec 93,96% de taux de décaissement. En 2019, l'entreprise a finalement confié être en difficulté financière pour terminer le projet lors des échanges. Elle dit même procéder par transferts de ressources financières d'autres chantiers à sa charge pour réaliser certains travaux du chantier. Bref, elle bricolerait pour achever son chantier. COGEB International a même tenu l'Etat pour responsable par rapport aux lenteurs administratives qui lui auraient fait perdre près de 10 milliards de FCFA. Les techniciens

du ministère des infrastructures, par contre, réfutent ces allégations qui ne semble pas être à son premier cas d'insuffisance de résultats en matière d'exécution de projets routiers. D'autres projets réalisés par cette entreprise étaient à l'époque en instance d'être réceptionnés.

La conclusion qui s'impose après analyse de l'exécution de ce projet est que cette entreprise bénéficierait d'une certaine protection de l'Etat, quand celui-ci exclut toute idée de rupture de contrat de COGEB International, avec toutes les conséquences qui devraient en découler. Sinon, comment comprendre que depuis le début, avec les multiples difficultés que rencontrent COGEB, l'Etat n'ait pas le courage de résilier le contrat et de transmettre le projet à une autre entreprise plus apte à le terminer ? Du reste, c'est l'Etat burkinabé lui-même qui a identifié cette entreprise avec trois autres comme étant qualifiées et capables de réaliser le projet afin d'utiliser une procédure exceptionnelle. Même l'audit tant réclamé par le REN-LAC n'a jamais été à l'ordre du jour. Pourtant, il ne fait aucun doute que l'Etat subit une perte sèche dans la réalisation de ce projet, car même si la plupart des avenants accordés à l'entreprise sont sans incidence financière sur le budget, le contrôle effectué par le Bureau AGEIM, est bien avec incidence financière. A cela s'ajoute les pertes subies par les populations ayant leurs activités économiques dans la zone du

projet. Il faudra donc tirer toutes les leçons possibles de ce projet routier afin d'anticiper d'éventuels cas similaires auxquels l'Etat viendrait à faire face.

Projet 2 (région du Centre-sud) : Travaux de construction et de bitumage de la RN29 Manga-Zabré.

Le groupement d'entreprises ATP/SGTI/KF a en charge la réalisation des travaux sur cet axe depuis le 27 novembre 2017. Ce chantier a connu également un retard car son délai initial a échoué depuis le 26 novembre 2019. Il a cumulé trois (03) avenants afin de venir à bout des travaux correspondant à 12 mois supplémentaires, soit 150% de délai consommé. A la date du 22 décembre 2020, les travaux ont été provisoirement réceptionnés. Les évaluations pour la réception définitive sont en cours. La dernière mission de terrain de l'équipe conjointe REN-LAC en fin septembre 2021 a permis de constater des dégradations à certains niveaux de la route. C'est le cas de du point PK09 où la route s'est affaissée sur au moins 10 m. Selon les techniciens de la DRID du Centre-sud, cette partie avait été traitée mais le problème persiste. Il faudra donc une autre technique plus appropriée pour venir à bout de ce tronçon ; à les écouter. En outre, sur cette route, l'équipe a constaté des nids de poule sur tout le long de la route de Manga jusqu'à Zabré. De plus certains panneaux de signalisation sont déjà tombés et la plupart des balises d'intersections sont faiblement

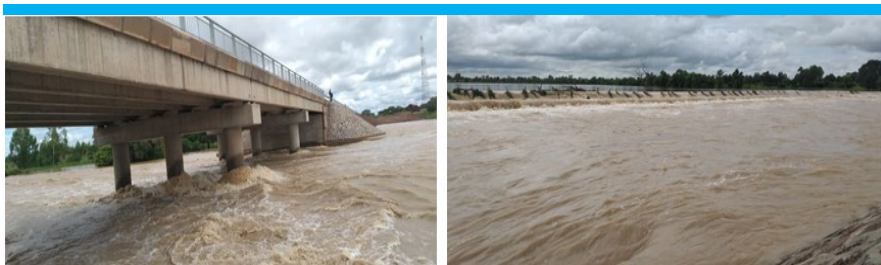
implantés. Ces balises, au touché ne montrent aucune garantie de solidité, tant elles sont fragiles et s'effritent avec la moindre pression. Certaines d'entre elles sont par terre.

La réception définitive de ce chantier étant prévue pour bientôt (fin décembre 2021). Mais pour les maires de Gogo et de Gomboussougou, cette date sera difficile à respecter au regard des travaux restant à parfaire, à moins de les survoler. En dépit des réparations de dégradation existantes, ces maires interpellent à la couverture des caniveaux en dalles qu'ils estiment très insuffisant surtout dans les espaces populaires (les marchés comme ceux de Gogo, Gomboussougou et Dendéogo). Pourtant, après la réception définitive, l'infrastructure rentrera dans le programme d'entretien routier du Ministère. Il importe ainsi de s'assurer que tous les manquements soient corrigés avant cette date afin d'éviter des charges supplémentaires à l'Etat. Le Ministère a donc une grande responsabilité quant aux garanties de cette infrastructure.

Projet 3 (région de l'Est) : Travaux de construction et de bitumage de la route Kantchari-Diapaga-Tansarga-frontière du Bénin.

Ce projet, à l'instar des autres, connaît un retard dans son exécution. Les marchés du projet, constitués d'un ensemble de deux (02) lots, ont été attribués à SORUBAT pour le lot1 et

Compagnie Sahélienne d'entreprises (CSE) pour le lot2. Ces deux lots connaissent des évolutions différentes depuis les dates de transmission des OS de démarrage des travaux le 05 novembre 2018 pour le lot1 et 15 Janvier 2019 pour le second lot. En effet, le lot 1 est à un taux d'exécution de 100% par l'entreprise SORUBAT depuis 31 Juillet 2021. L'entreprise a eu recours à deux (02) avenants dont le premier était de cinq (05) mois et le second de trois (03) mois pour venir à bout du chantier, soit un délai consommé de 133,33%.



Images des deux ponts de Boudiéri (la deuxième image est l'ancien pont totalement englouti par l'eau au mois d'Août 2021)

Si le lot1 est totalement exécuté malgré un retard consommé, le lot2 a, quant à lui été résilié après un taux d'avancement global des travaux qui n'était que de 2,75% pour un délai de 41,66% consommé à la date du 19 janvier 2020 selon un rapport de la Direction Générale des Infrastructures parvenu au REN-LAC.

Selon ledit rapport, l'entreprise n'arrivait pas à respecter ses engagements et avait montré des insuffisances techniques notamment des lenteurs et arrêts dans la poursuite des travaux de construction des bâtiments de la base vie, le non-respect de ses plannings, la lenteur dans la production des plans d'exécution. Les raisons évoquées par l'entreprise seraient la situation d'insécurité dans la zone de travail et la crise sanitaire liée à la Covid-19. Pourtant, le chantier de construction des bâtiments de la base vie, situé à l'entrée de Diapaga, qui a démarré avant la date de l'OS du 15 janvier 2019 était définitivement à l'arrêt pendant que les travaux du lot 1 se poursuivaient par SOROUBAT, jusque dans la ville de Diapaga. Les négociations seraient en cours pour passer le marché à l'entreprise SOROUBAT. Les termes des négociations auraient été transmis au bailleur (BID) pour avis qui sont toujours attendus.

Projet 4 (région du Centre-est) : Travaux d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines pour la commémoration du 11 décembre 2019

Ce projet est un ensemble de six (06) lots. Les travaux ont débuté en mi-mai 2019 pour prendre fin en janvier 2020 pour les lots 1 et 2 ayant un délai de 8 mois conformément aux termes des marchés. La réception provisoire des travaux du 11 décembre 2019 dans la région du Centre-Est a été effective au premier

trimestre de l'année 2020. Suite aux interpellations des points focaux de cette région sur l'état de dégradation des chantiers, une mission restreinte conjointe REN-LAC/MID s'est rendu sur les lieux afin de mieux apprécier la situation post-réception provisoire en novembre 2020. En effet, après le départ des entreprises, les populations ont observé une dégradation rapide des infrastructures routières, surtout lorsqu'elles les comparent avec celles qui existaient déjà dans leurs localités. L'état de dégradation des travaux était presque identique dans les trois villes que sont Tenkodogo, Koupéla et Ouargaye. Les constats suivants ont été faits :

- plusieurs panneaux de signalisation sont à terre et certains connaissent une dégradation de peinture ;
- un affaissement du bitume par endroit ;
- des caniveaux sont obstrués par des coffrages et du sable ;
- plusieurs rues aménagées sont remarquables par des crevasses, surtout au niveau des jonctions avec dalots. On y constate l'action de l'érosion des eaux qui traversent les rues après seulement une saison pluvieuse ;
- un état de dégradation de plusieurs dalles, surtout au niveau des jonctions entre deux rues ;

- des canalisations d'eau qui débouchent sur des concessions des zones non loties surtout à Tenkodogo et à Koupéla.

Les techniciens du MID, présents lors de cette mission restreinte, avaient pris l'engagement que les manquements seraient corrigés avant la réception définitive qui n'est pas encore effective. Des dégradations sont toujours observables sur le terrain.



Etat de dégradation des travaux du 11 décembre 2019 à Ouargaye constaté en 2020

Projet 5 (région des Cascades) : Travaux d'aménagement et de bitumage des voiries urbaines pour la commémoration du 11 décembre 2020

Les chantiers de ce projet constituent un ensemble de sept (07) lots réalisés dans les villes de Banfora, Sindou et Niangoloko dans la région des Cascades. La réalisation des travaux dans cette région a connu une évolution à pas de tortue. Après avoir

bénéficié d'une prolongation après une suspension pour cause de festivités, certaines entreprises ne sont plus pressées de boucler les chantiers. Ces constats ont été faits en début août 2021 lors d'une dernière sortie de terrain effectuée par l'équipe conjointe de suivi. Certains chantiers de ce projet n'étaient pas encore achevés tels que les murs de clôture et d'autres étaient dans un état de dégradation avant même une réception provisoire. Ces dégradations sont similaires à celles constatées sur les chantiers du 11 décembre 2019 dans la région du Centre-Est. Les constats des dégradations ou de malfaçons se résument comme suit :

- les canalisations dans plusieurs zones provoquent des inondations. C'est le cas de la rue RB13 menant au Lycée Sainte-Thérèse en quittant le poste de Gendarmerie Nationale. A ce niveau, les riverains sont contraints de vider des eaux de pluie de leurs concessions après chaque pluie ;
- les exutoires de certains caniveaux débouchent sur des zones loties à habitation. Ce constat a été fait surtout à Sindou ;
- des caniveaux sont obstrués par des coffrages et du sable ;
- des dalles cédées et des panneaux de signalisation à terre ;

- des crevasses sur la chaussée notamment au niveau des jonctions avec les dalots. Ce constat n'a été fait rien qu'en une seule saison de pluie.
- des murs de clôtures inachevés par endroits et dans chacune des villes ;
- certains ouvrages menaces de céder. C'est le cas de celui situé à la sortie de la ville de Niangoloko sur la route de Soubakaniédougou ;
- des plantations arbres à refaire ; etc.



Etat de dégradation des travaux du 11 décembre 2020 à Niangoloko (Août 2021)

IV.3.2 Facteurs administratifs du retard

Afin de venir à bout des projets, des avenants ont été accordés aux entreprises en charges des différents projets. A l'analyse, des faits sont à mettre à l'actif de l'administration pour sa part de responsabilité dans ces retards accusés sur les chantiers. Ils peuvent se résumer comme suit :

- une lenteur dans la procédure pour la libération des emprises de la route. Lorsque l'entreprise enclenche son processus d'activités terrain, elle est souvent freinée par les occupants des emprises, surtout en agglomération comme ce fut le cas avec le Projet 1 : Aménagement de la RN04 croisement RN04 à Ouagadougou ;
- une période de suspension accordée ou prononcée par l'Etat. Ce fait s'est observé avec COGEB International pour la réalisation du Projet 1 (Route de l'Hôpital Yalgado Ouédraogo). Après avoir transmis l'OS de démarrage à l'entreprise en novembre 2015, l'Etat a suspendu les travaux en attendant le recrutement d'un bureau de contrôle des chantiers. Un autre OS a été transmis à l'entreprise en mai 2016 ; toute chose qui fait perdre à l'entreprise des ressources financières en immobilisant le personnel et les équipements. C'est d'ailleurs ce fait qui est utilisé par cette dernière pour

incriminer l'Etat dans le grand retard accusé. Aussi, pour les travaux du 11 décembre 2020 dans la région des Cascades, l'administration a accordé une période de suspension des travaux aux entreprises pour les festivités ;

- le déblocage tardif des fonds de démarrage aux entreprises. Les entreprises des chantiers du 11 décembre 2020 dans la région des Cascades ont dû patienter au moins trois (03) mois avant le déblocage des fonds de démarrage après la transmission de l'OS de démarrage. Pourtant, la transmission de l'OS conditionne le début des travaux ;
- la reprise d'une revue d'étude de projet après la passation des marchés aux entreprises. C'est le cas avec le Projet 3 dans la région de l'Est où l'ancienne étude daterait de 2008. Les marchés ont été passés et les entreprises ont dû immobiliser leurs engins en attendant de boucler la revue d'étude du projet. Cette façon de procéder ne peut que faciliter l'octroi des avenants demandés par les entreprises si les données collectées changent sur le terrain ;
- une sous-évaluation de l'emprise sur le terrain. Elle diffère de ce qui avait été prévue et toute initiative prise par l'entreprise reste à sa charge ;

- une injonction à démarrer le projet à l'endroit souhaité par l'Etat. C'est le constat qui est fait dans le projet 2. Selon l'entreprise ATP/SGTI/KF, elle aurait reçu instruction de commencer à partir du PK00 jusqu'à la sortie de la ville pour des raisons de festivités du 11 décembre 2018 alors que le basfond était une zone difficile à traiter en saison hivernale. Elle aurait voulu commencer à un endroit de son choix ;
- une lenteur dans le choix des sites de certains travaux, surtout connexes (cas des forages et de l'aménagement des espaces verts pour les travaux des 11 décembre) ;
- une lourdeur administrative dans le traitement des documents administratifs. Pour le cas du Projet 3 par exemple, le bailleur de fond aurait mis un long temps dans le traitement des dossiers avant d'accorder son ANO. Les dossiers ont été transmis au bailleur pour requérir son avis de non Objection (ANO) le 26 Avril 2017. La BID a donné son ANO sur l'analyse des offres le 29 septembre 2017. Les projets de contrat (entreprise et contrôle) ont été envoyés à la BID le 10 octobre 2017. L'ANO sur le projet de contrat des entreprises a été reçu le 17 novembre 2017 et les contrats ont été approuvés le 08 décembre 2017. Concernant les contrats de contrôle,

la BID a donné son ANO le 30 Avril 2018 et les contrats ont été approuvés le 18 mai 2018 ;

- Une lourdeur administrative dans le déplacement des réseaux concessionnels (SONABEL ONEA, ONATEL). Les travaux des concessionnaires sont les plus cités par les entreprises comme étant les freins à l'avancement des travaux.

A ces facteurs s'ajoute un autre non moins négligeable à mettre à l'actif de l'Etat. Il s'agit des délais longs qui s'écoulent entre le lancement officiel des projets routiers et le démarrage effectif sur le terrain. L'analyse de ces deux périodes montrent que les délais vont de 05 mois à 11 mois. Cette situation n'est parfois pas de nature à calmer le climat social dans les zones concernées surtout lorsqu'ils n'existent pas de mécanisme à même de faire circuler l'information. Les lancements des projets étant à connotation politique et annoncés en grande pompe, suscitent de l'impatience auprès des populations qui, parfois adoptent une attitude d'intolérance vis-à-vis des entreprises.

IV.3.3 Facteurs liés aux entreprises

Plusieurs facteurs sont également à mettre à l'actif des entreprises. Il s'agit de :

- pannes répétitives d'engins ;
- négociations et dédommagement tardifs des propriétaires des sites d'emprunts dans certaines zones

de projet, comme ce fut le cas de Zabré. Les propriétaires terriens ont mis leur veto sur leurs sites d'emprunts, ce qui a occasionné une période de négociation à un accord ;

- arrêt ou abandon de postes pour cause d'insatisfaction liée au salaire. Certains ouvriers ont quitté leurs postes parce qu'ils estiment être mal payés. D'autres par contre ont arrêté leur travail en attendant d'être payés ;
- le personnel insuffisant à la disposition des entreprises pour aborder les chantiers à plusieurs endroits en même temps.

IV.3.4 Facteurs exogènes du retard

En dehors des facteurs qui pourraient être qualifiées d'ordre internes, plusieurs facteurs externes expliqueraient également les retards accusés dans la réalisation des travaux. Ils sont énumérés comme suit :

- une dégradation de la situation sécuritaire dans certaines zones des projets, défavorable au maintien d'un certain nombre de personnel cadre et technique pour les travaux. Cela aurait entraîné par moment des vagues de départ de personnel des chantiers. C'est le cas du *Projet 3* dans la région de l'Est avec l'imposition d'un couvre-feu qui oblige à réduire le temps de travail ;

- la pandémie liée à la maladie à coronavirus (COVID 19) aurait occasionné des restrictions de mobilité du personnel et de la lenteur dans l'approvisionnement en matériel et pièces de rechange pour les engins en période de quarantaine ;
- la surenchère pour le prélèvement des matériaux latéritiques et des agrégats tant au niveau des mairies que des populations, faussant du même coup les prévisions budgétaires ;
- la mauvaise qualité des agrégats qui nécessiterait un traitement préalable ;
- l'augmentation du nombre de sacrifices (rituels) à faire sur les rues en travaux exigés par les dignitaires des zones concernées ;
- les effets des intempéries (pluies) qui seraient devenues fréquentes entre août et septembre, occasionnant des embourbements d'engins, des arrêts journaliers des travaux de terrassements ou des éboulements des parois des fouilles de caniveaux.

V.4 Du respect des dimensions des routes réalisées

Dans le suivi citoyen, c'est l'exercice le plus facile à faire. Autant les points focaux l'ont fait, l'équipe conjointe a également vérifié les dimensions des chaussées dans certaines

localités. Partout où il y a une des séances de vérifications, les dimensions ont été conformes aux prescriptions des cahiers de charges. Ainsi, sur la RN04 croisement avec la RN03 dans la ville de Ouagadougou (*Projet 1*) les dimensions de la chaussée (mesurée à 7,5 m et 4 m en piste cyclable et 0,6 m en terre-plein central) de ce projet respectaient les normes inscrites dans le cahier de charges de l'entreprise. A Manga, les points focaux s'étaient exercés à cette tâche, les données recueillies confirment que les dimensions étaient sensiblement conformes aux indications techniques qui existent dans les documents (12,30 m en agglomération et 10, 22m en hors agglomération). En 2020, lors de la sortie de terrain de l'équipe conjointe à Zabré, les mesures des dimensions de la chaussée donnent également des résultats à peu près similaires à ceux de Manga. En présence de l'entreprise, la chaussée a été mesurée à 11m de largeur.



Exercice de la mesure d'une section de la RN4 à proximité du Parc urbain Bangréwéogo

A Sindou également les points focaux se sont essayés à cet exercice. Ces derniers ont collecté les données à plusieurs endroits. De leur rapport, il ressort les éléments suivants :

- devant l'Hôtel Léraba : la plateforme mesure 8,70 m ; la largeur du caniveau est de 90 cm. Par contre la profondeur du caniveau est ensablée, donc la mesure exacte n'a pu être faite ;

- sur la Rue RS6 devant l'Auberge de N'golo, la plateforme mesure 9.20 m. Le caniveau est de 1m de large et de 80 cm de profondeur ;
- sur la Rue RS2 qui quitte de la Poste et passant devant le domicile du maire, les données ont été collectées devant le domicile du maire. La plateforme mesure 9, 40 m.
- sur la Rue RS7 située à l'entrée de Sindou et qui longe le vieux village, la mesure de la plateforme est 9 m ;
- la distance entre les lampadaires est de 50m.

Les dimensions prises par les points focaux correspondent aux plateformes qui contiennent les chaussées. A l'image des points focaux de Sindou, les autres points focaux se sont également adonnés à cette tâche. C'est un exercice pratique et à la portée de tout citoyen ou toute organisation citoyenne qui voudrait s'essayer au suivi citoyen des routes dans sa localité.



Exercices de vérification des dimensions des routes et des caniveaux par les points focaux de Sindou

V.5 Des engagements de l'Etat vis-à-vis des populations touchées

La construction d'infrastructures publiques occasionne très souvent la perturbation des activités économiques des populations. Plusieurs citoyens sont donc affectés et ce, de façon diverse. Certains le sont de façon définitive et d'autres de façon temporaire. L'un dans l'autre, ils devraient être dédommagés pour ces désagréments causés. Mais le défaut c'est que, malgré l'adoption de la loi « *Loi n°009-2018/AN du 3 mai 2018 portant expropriation pour cause d'utilité publique et indemnisation des personnes affectées par les aménagements et projets d'utilité publique et d'intérêt général au Burkina Faso* », aucun décret n'a été pris pour son application.

L'analyse des projets montre que des mécanismes de dédommagements avec des critères différents d'un projet à un autre ont été mis en place dans les communes traversées par les chantiers. Pour les projets initiaux (Projets 1, 2 et 3), il ressort des échanges avec les maires que des comités de gestion ont été mis en place pour la prise en charge des personnes affectées par les projets routiers. Ces cadres auraient fonctionné tant bien que mal car les informations ont circulé pour recevoir les dossiers, les noms des personnes affectées par le projet (PAP). Les listes ont été affichées au sein des mairies et certaines PAP sont entrées dans leurs droits. Si pour les Projets 1

et 2 les dédommagements étaient systématiques pour les PAP, pour le Projet 3 seuls les PAP en agglomération y avaient droit. Les déviations en hors agglomération n'étaient pas prévus dans le mécanisme de dédommagements, ce qui a amené l'entreprise parfois à prendre des engagements avec des PAP. Par ailleurs, dans le cadre de la RSE (responsabilités sociétales de l'entreprise) il y a des situations où des réalisations en faveur des populations non prévues dans les cahiers de charges sont faites. Ce qui les amène également à prendre des engagements auprès des populations.

La mise en place des comités de gestion des PAP n'a pas empêché des plaintes. Les plaintes étaient dues pour certains aux faibles montants des indemnités et d'autres auraient été oubliées lors des recensements ou encore de personnes venues s'installer sur l'emprise des projets après que les recensements aient été réalisés.

Par exemple, un constat a été fait en 2018 sur les chantiers de la RN4 croisement RN03 (Route CHU-YO à Ouagadougou). Il s'agit des pépiniéristes touchés (au nombre de quatre) par les travaux à proximité du pont à reconstruire sur la RN3 et qui n'avaient pas été pris en compte dans le recensement initial. L'équipe a dû faire une visite de terrain afin que COGEB et les responsables du projet prennent la mesure du problème pour trouver une solution. Finalement, après échanges sur place, les

pépiniéristes ont cessé de réclamer des dédommagements parce qu'ils estiment avoir déjà repris le travail dans la zone.

A Manga, dans le village de Louré, un flou existait autour de la situation d'une soixantaine de personnes. Tandis que certains estimaient les montants perçus trop faibles, d'autres par contre se plaignent de n'avoir pas été dédommagés. Ce problème a été soulevé dès le début par les OSC. Une rencontre a été tenue en 2020 regroupant les OSC, un représentant de la mairie et l'entreprise. Il a été suggéré d'élucider la question une bonne fois pour toute, toute chose qui est restée sans suite après le recul des plaignants. A Gogo (Axe Manga-Zabré) par contre, c'est le maire de cette commune rurale qui réclame toujours les engagements pris par l'entreprise. Il s'agirait de dalots pour la traversé de certains villages qui auraient été coupés par la traversée de la route.

A Zabré, la question des dédommagements était principalement liée à l'absence d'indemnisation des propriétaires des sites d'emprunts. Ces derniers avaient bloqué l'accès à leurs sites à l'entreprise. Dès qu'ils ont été rétablis dans leurs droits suite à une négociation entre les OSC et l'entreprise, les travaux d'emprunts ont pu se poursuivre. A cela s'ajoute également une liste de 17 plaignants enregistrés par les points focaux, transmise au comité communal de gestion des

plaintes. Finalement le PST a été saisi pour les rétablir dans leurs droits.

Sur l'axe Kantchari-Diapaga-Tansarga-Frontière du Bénin, il y a eu quelques plaintes liées aux respects des engagements pris par l'entreprise SOROUBAT dont la satisfaction se faisait attendre. En effet, comme pour ce projet, il n'est pas prévu de dédommagements spécifiques en zone hors agglomération pour les déviations et les sites d'emprunts, mais suites aux sollicitations des populations et propriétaires des sites d'emprunts, l'entreprise s'est engagée à les réhabiliter en retenues d'eau à la fin des travaux. C'est le cas à Garbougou (côté Kantchari) où une famille aurait cédé une partie de son champ à l'entreprise afin d'avoir accès au site d'emprunt. SOROUBAT aurait promis à cette famille la construction de boulies et une latrine en guise de compensation. Cette promesse aurait tardé de se réaliser. Il a fallu l'intervention du point focal auprès de SOROUBAT suite à une manifestation de la population, bloquant de ce fait l'accès du village à l'entreprise, pour calmer les esprits de part et d'autre. Ainsi, les responsabilités de l'entreprise sont davantage expliquées aux populations. L'appui matériel technique pour les latrines a été fourni. L'entreprise les aurait rassurés de remettre en état car les sites d'emprunts étaient toujours en exploitation.

Pour les travaux des 11 décembre, il faut signaler que le contexte des voiries urbaines est différent des dédommagements classiques car les travaux se déroulent sur l'espace public qui a fait l'objet d'un lotissement de la mairie avec une délimitation précise des emprises des routes. De ce fait, la mairie délivre des autorisations provisoires pour l'occupation de ces espaces tout en se réservant le droit de récupérer son espace sans aucune contrepartie malgré l'existence de la *loi n°009-2018/AN du 3 mai 2018*. Néanmoins, l'Agetib intervient dans ce cadre pour juste désintéresser les personnes installées sur l'emprise de la voie. Ces désintéressements sont exécutés à la fin des travaux après que les environnementalistes aient répertorié tout ce qui a pu être impacté par les travaux. Selon l'Agetib, la gestion se fait avec la participation de la commune, des bénéficiaires et tout autre acteur impliqué. A la fin, un archivage des documents est fait, et selon l'Agetib, une telle documentation existe pour les anciens projets du 11 décembre en sa charge. Cependant, le REN-LAC n'a pas eu accès à la documentation des projets qu'il a suivi. Selon les dernières informations reçues de l'Agetib l'ensemble des personnes inventoriées ont été désintéressées.

Aux côtés de ces types de dédommagements, les mairies devraient avoir les leurs en prenant en comptes les citoyens oubliés et/ou exclus du processus. Ce qui n'est pas souvent le

cas et il n'est pas rare de constater que les mairies ont tendance à se dédouaner du processus de dédommagement. C'est le cas à Niangoloko où une vieille dame a été déguerpi de son habitat sous le prétexte qu'elle serait installée sur l'emprise de la voie. Promesse avait été faite de lui trouver un espace, chose qui n'a jamais été réalisée jusqu'à ce qu'elle décède. Interrogée sur la question, la mairie n'a pas été capable de s'expliquer correctement sur ce qui a prévalu au non-respect de cet engagement.

Par ailleurs, suites aux échanges avec les mairies et les PAP, le constat qui est fait est qu'il y a une méconnaissance des critères de dédommagement par les populations affectées par les projets. Il sied donc que pour les projets futurs un mécanisme transparent et inclusif soit mis en place et faire une bonne communication autour des critères de dédommagements.

V.6 Des actions de veille citoyenne entreprises par les points focaux

Une société civile mieux organisée est le fer de lance de la veille citoyenne. C'est pourquoi pour le cas précis du suivi citoyen des routes, l'implication des acteurs locaux était un impératif pour le REN-LAC, car résidents des localités en chantiers, ils jouent un rôle de supervision permanente. Leur contribution dans l'atteinte des résultats du suivi citoyen est immense. Les

missions de suivi organisées depuis le début de l'expérience en 2018 ont permis d'échanger avec les OSC puis de les voir à l'œuvre. En effet, le constat qui se dégage est que le degré d'organisation des OSC d'une localité à l'autre n'est pas le même. Certaines sont mieux organisées et tiennent régulièrement des réunions que d'autres. Le réflexe de capitalisation de leurs actions qui ont produits des changements a fait défaut chez la plupart d'entre eux. Toutefois, cela n'enlève en rien le mérite de l'esprit d'initiative et les efforts fournis qui leur revient pour les actions de transparence et de redevabilité, tout ceci en étant des bénévoles. Leurs actions ont permis de rectifier certains manquements sur le terrain. Quelques actions de veille citoyenne entreprises par les points focaux peuvent être citées :

- A Manga, les points focaux ont rencontré des ouvriers des entreprises sous-traitantes du Groupement d'entreprises ATP/SGTI/KF. Ces sorties ont permis de constater que ces ouvriers n'étaient pas régulièrement payés, toute chose qui occasionnait des abandons de postes. Ces informations leur ont permis d'interpeller l'entreprise ATP à se saisir de la question.
- A Gomboussougou, les points focaux ont fait suspendre la construction sans fondation d'un mur de clôture d'une

école primaire par une entreprise sous-traitante dans le cadre de travaux connexes du projet. L'entreprise ATP a également été saisie de la question. Aussi, après les travaux, un caniveau provoquait des inondations en saison hivernale à Dendéogo. En réalité, la zone est un basfond et des populations y sont installés. Les points focaux ayant été saisis du problème lorsqu'ils s'y sont rendus pour installer un point focal dans le cadre du suivi des travaux de la route, ont pris attache avec la Direction Régionale des Infrastructures et du Désenclavement (DRID) du Centre-Est afin de corriger ce désagrément. Une mission de la DRID s'est déplacée sur les lieux pour un constat. Des engagements ont été pris pour la résolution du problème par la DRID.

- Les points focaux de Zabré ont facilité la collaboration entre les propriétaires des sites d'emprunts et l'entreprise ATP. Des actions de plaidoyer ont été entreprises auprès des propriétaires qui étaient retissant au départ. Leurs actions ont permis de trouver un compromis pour l'utilisation des sites. Ils ont même été dédommagés par la suite. Les points focaux ont par ailleurs contribué à la reprise d'une infrastructure d'assainissement par l'entreprise. Il s'agit des caniveaux du basfond situés derrière le commissariat de police nationale. En effet, le type de matériaux utilisés par le sous-traitant n'était pas adapté au relief de la zone. Très vite

les caniveaux ont cédé et de surcroît en saison de pluie. Lorsque les points focaux ont été saisis de ces manquements, ils sont rentrés en contact avec l'entreprise qui a aussitôt promis de reprendre les travaux. Cette fois-ci, elle a décidé de s'en occuper en lieu et place de la sous-traitance ; ce qui est une réalité aujourd'hui.

- A Kantchari, des mottes de terres étaient stockées devant certaines concessions, rendant ainsi difficile l'accès aux domiciles. Lors d'une sortie de routine, les points focaux ont été emmenés à vérifier les plaintes des populations. Ils ont interpellé SORUBAT qui a aussitôt pris des dispositions pour corriger ce manquement. Par ailleurs, à travers leurs actions de plaidoyer auprès de ladite entreprise, un canal de drainage des eaux dans un CSPA a été construit au bénéfice du centre de santé. Ils ont également contribué à Garbougou (côté Kantchari) à ce qu'il ait un dialogue entre l'entreprise et la population qui manifestait pour des engagements qui devraient être respectés après les travaux. Une famille aurait cédé une partie de son champ à l'entreprise afin d'avoir accès au site d'emprunt et aurait promis en guise de compensation la construction de boulies après les travaux et une latrine.
- A Diapaga, le comité Bual-hamu (une structure de veille citoyenne) en collaboration avec les points focaux, ont

initié et obtenu une réunion d'échanges entre l'entreprise SOROUBAT et les populations sur les questions de recrutement de la main d'œuvre locale. Cette action qui s'inscrivait dans la logique de la transparence a permis d'apaiser le climat parfois tendu sur ladite question dans les localités traversées par le projet. Ce fut l'occasion également pour les points focaux de poser leurs préoccupations auprès de l'entreprise.

- A Tenkodogo, les actions d'interpellation sur la question de la poussière liée à l'insuffisance de l'arrosage des voies dans la ville ont permis d'apaiser le climat social.
- A Koupéla, les points focaux ont mis fin au vol de matériaux (fer à béton et ciment). Interpellés par un riverain par rapport à la qualité douteuse des caniveaux en construction aux alentours de la Chambre de commerce et d'industrie et du Dispensaire saint Camille, les points focaux ont initié une visite de vérification. C'est la résistance des dalles qui aurait alerté le citoyen qui n'avait pas la même résistance que d'ordinaire. La visite des points focaux sur les lieux a permis de se rendre compte qu'entre les dalles des caniveaux il n'y avait pas de ciment pour les immobiliser. Les dalles étaient également confectionnées avec du ciment faiblement dosé. Il faut noter que ce jour-là, la mission des points focaux a pu rencontrer le chef de l'entreprise qui

était de passage (El Adj. SIMPORE). Il a interpellé le chef de chantier qui a contesté les faits décrits par les points focaux et les riverains. Par la suite ils ont été interpellés par un autre citoyen qui a mentionné les sorties nocturnes de ciment sans qu'il y ait des travaux dans cette partie de la ville. Le chef de l'entreprise (M. SIMPORE) mis au courant, a salué l'initiative et la démarche des points focaux. Il leur a promis de résoudre la question au plus vite.

- A Banfora, une série de sorties de vérification des travaux a été organisée par les points focaux. A l'issue de ces sorties, la direction de l'ONEA a été saisie pour un problème de tuyau du concessionnaire qui traverse une fosse septique. Elle a aussitôt diligenté une équipe accompagnée des points focaux sur les lieux. En effet, en cas d'endommagement du tuyau, l'eau du robinet sera contaminée, toute chose qui créera un problème de santé publique. Elle s'est engagée à corriger l'anomalie dans des délais raisonnables. Les points focaux ont également été saisi par les riverains de la RB13 qui sont inondés d'eaux de pluies à chaque fois qu'il pleuvait. La nature des caniveaux de cette rue ne permet pas une évacuation correcte des eaux en cas de pluie. Suite à l'interpellation, ils ont saisi la DRID des Cascades afin que des mesures idoines soient prises. Lors de la dernière mission de terrain de l'équipe

conjointe REN-LAC/MID, les constats ont été faits, ce qui confirmait les inquiétudes des points focaux. La DRID a pris des engagements pour la correction de l'imperfection.

- A Sindou, plusieurs actions de veille citoyenne ont concerné les travaux du 11 décembre. Les points focaux en ont profité pour échanger avec les autorités locales et les acteurs du projet. Parmi les actions interpellatrices, il y a eu la question des plantations d'arbres dont après vérification, il n'y a qu'une seule plante qui aurait survécu. De plus, la zone n'avait pas été désherbée pour éviter d'éventuels feux de brousse. Interpellée, l'entreprise a promis de faire reprendre les plantations d'arbres. Les points focaux se sont engagés à veiller à l'effectivité de la reprise de ces plantations d'arbres. Ils ont aussi mené des actions interpellatrices à la mairie sur les risques d'inondations en cas de pluie avec les exutoires des caniveaux dirigés sur les concessions.

V- LIMITES DU SUIVI CITOYEN ET DIFFICULTES RENCONTREES SUR LE TERRAIN

Sans être spécialiste dans la construction d'infrastructures routières, le REN-LAC a expérimenté un suivi citoyen des routes afin d'apporter sa contribution dans cet univers qui ne lui est pas familier. Son rôle a été d'interpeller les acteurs afin que des mesures correctives soient prises sur les manquements constatés. Les difficultés et insuffisances n'ont pas manqué.

V-1 Les difficultés

Les difficultés rencontrées se situent à trois niveaux :

✓ **Au niveau interne (équipe de suivi REN-LAC/MI)**

La principale difficulté reste la transmission tardive des documents des projets demandés et parfois incomplets, ce qui ne facilite pas leur exploitation avant les visites de terrain. Si un des objectifs de la convention a été de faciliter l'accès à l'information et aux documents administratifs sur les projets, la réalité fut tout autre. Le REN-LAC est resté sur sa soif malgré de multiples interpellations verbales et des sollicitations introduites auprès du Ministère. Certains documents n'ont jusque-là pas été transmis au REN-LAC (revue d'études des projets 2 et 3, rapports mensuels des chantiers, rapports des bureaux de contrôles des chantiers, les documents sur la gestion du cas l'entreprise CSE, plans de gestion environnementaux des

projets, etc.). Si la lourdeur administrative a été mise en avant dans les explications, dans les faits cela s'apparente plutôt à de la méfiance.

Par ailleurs, il n'y a pas eu une bonne coordination des activités sur le terrain entre l'équipe du REN-LAC et celle du Ministère. De même, les rencontres régulières convenues entre les deux structures n'ont jamais été tenues en dehors du fait de se retrouver sur le terrain qu'en cas de sortie. Cette situation a occasionné parfois certaines incompréhensions qui auraient pu être évitées. En outre, les feuilles de route parvenaient tardivement aux autres acteurs du ministère (chefs de projets, bureaux de contrôle des travaux, etc.), ce qui perturbait le respect des plannings des feuilles de route.

✓ **Au niveau des points focaux :**

Malgré l'esprit de bénévolat qui a animé les points focaux, leur efficacité et leur performance ont été réduites du fait du manque d'accompagnement conséquent dès le départ. En effet, le principe de leur dotation en carburant et frais de communication qui a été un acquis en 2019, n'a été matérialisé qu'en octobre 2020. Ce retard a donc joué sur leur dynamisme sur le terrain alors qu'ils auraient pu en bénéficier depuis 2019.

Par ailleurs, des points focaux ont connu des difficultés internes de fonctionnement. Très peu de points focaux se sont

appropriés réellement les outils de l'atelier de formation sur le renforcement de leurs capacités, même si cette formation n'est intervenue que tardivement, à savoir octobre 2020. Contrairement à l'engagement pris par ces acteurs, qui était de faire contribuer les OSC mères des points focaux, le travail a été souvent abandonné à quelques membres des points focaux. Les rapports mensuels à transmettre à l'équipe conjointe de suivi REN-LAC/MID n'étaient pas réguliers. En conséquence, la capitalisation de leurs actions de terrain a souvent fait défaut. A cela s'ajoute une bataille autour des dotations de fonctionnement entre membres ; toute chose interpellant sur leur fonctionnement régulier.

Tout compte fait, il faudra corriger ces insuffisances de fonctionnement des points focaux en insistant sur le renforcement de leurs capacités. Il faut également institutionnaliser leur prise en compte dans les projets routiers si l'on reconnaît l'importance des apports des OSC en matière de transparence et de redevabilité.

✓ **Au niveau de la collaboration entre les acteurs sociaux (OSC) et les acteurs en charge des projets**

Aux termes de cette expérience, il convient de noter que le facteur indispensable pour la réussite du suivi-citoyen est l'existence d'une bonne collaboration entre les différents

acteurs sur le terrain. Sans cela l'impact des actions des points focaux sur le terrain et les résultats escomptés seront mineurs. Au cours de l'expérience du suivi-citoyen des routes, deux (02) niveaux de difficultés de collaboration entre les acteurs ont été identifiés.

Premièrement, au niveau des autorités locales (surtout les maires), cette collaboration n'est toujours pas au beau fixe malgré les efforts fournis par l'équipe conjointe de présenter les points focaux dans l'optique de toucher ceux-ci en cas de manquements constatés sur le terrain. Jusqu'à présent certaines autorités locales persistent à considérer les points focaux comme des éléments perturbateurs. Ce qui constitue une entrave à leur droit de veille citoyenne.

La deuxième difficile est la collaboration entre les acteurs en charge de la réalisation des chantiers et les points focaux. Même si ce point a connu une amélioration avec les différents cadres d'échanges initiés depuis 2018 par l'équipe conjointe de suivi, certains acteurs en charge des chantiers montrent encore peu de disposition à collaborer avec les points focaux. Ils tardent à réagir à leurs sollicitations, que ce soit par le canal du téléphone ou par le canal WhatsApp, avec les images et vidéos d'interpellation. Ces derniers ne prennent même pas le temps de décrocher leurs appels, encore moins les rappeler

plus tard. De plus, la participation des points focaux aux rencontres de chantiers qui leur avait été accordée a été remise en cause par les acteurs des projets et aucune suite n'y a été donnée. Ils les renvoient toujours à leur hiérarchie (le Ministère), malgré les efforts de la mission conjointe (REN-LAC/MID) visant à rapprocher les acteurs de terrain dans la résolution des problèmes locaux sur ces chantiers, en associant les points focaux.

Enfin, il est reproché à certains points focaux le peu de courtoisie et de modestie vis-à-vis des acteurs du projet et cela ne faciliterait pas la collaboration selon ces derniers. Mais en clair, c'est une méfiance qui pourrait être expliquée ou non.

V-2 Les limites du contrôle citoyen

Les principales limites du suivi-citoyen aux termes de cette expérience s'articulent comme suit :

- l'absence de technicien dans l'équipe du suivi du REN-LAC. En effet, sur le terrain l'équipe du REN-LAC ne pouvait que s'en tenir aux explications des techniciens du Ministère de prime abord ;
- l'absence de charte entre les deux équipes dans le cadre de la mise en œuvre des activités sur le terrain ;
- le temps accordé aux visites des chantiers une fois sur le terrain était faible contrairement aux temps des échanges

avec les différents acteurs. Il importe de trouver la meilleure formule qui puisse permettre autant d'échanger avec les autorités mais aussi d'accorder assez de temps aux visites des chantiers ;

- les questions environnementales qui préoccupent le plus les populations, l'équipe n'a pas eu à examiner les plans de gestion environnementaux des projets. Aucun document de référence n'a été transmis au REN-LAC malgré les multiples sollicitations. C'est dans le même ordre d'idée des chantiers qui ont connu des revues d'études. Les nouvelles mises à jour n'ont pas été mis à la disposition de l'équipe de suivi, ce qui ne facilitait souvent pas les compréhensions sur le terrain, surtout avec les points focaux ;
- le renforcement des capacités des points focaux, en plus d'être intervenu tardivement (en octobre 2020) a été insuffisant. Certaines insuffisances dans le cadre de leur travail auraient pu être corrigées s'ils avaient été outillés le plutôt et de façon permanente sur les méthodes de contrôle citoyen ;
- l'installation tardive (fin octobre) de certains points focaux, comme ce fut le cas dans région des Cascades. Ils n'ont pas bénéficié de la formation sur le contrôle citoyen qui aurait indéniablement apporter une plus-value à leurs actions.

- la non transmission régulière des rapports de suivi des points focaux. Certains points focaux ne disposent pas de plan de travail, ce qui ne leur permet pas de mieux apprécier par moment la situation des chantiers de leur zone d'intervention ;
- la non mise à disposition des points focaux des documents des sites de réalisation de certains travaux, surtout connexes. Sans le document de référence des sites des travaux, le suivi reste compliqué et incomplet en terme d'appréciation des réalisations.

Par ailleurs, avec le contexte sanitaire ajouté à l'aggravation du contexte sécuritaire, les visites de terrain ont été perturbées. Certaines visites prévues dans les zones en insécurité ont été suspendues. La crise sanitaire a quant à elle bouleversé le chronogramme des sorties en 2020. Les chantiers ont connu une seule visite de terrain à l'exception des travaux du 11 décembre 2020 qui fait l'objet de deux visites.

VI- QUELQUES LEÇONS APPRISSES DU CONTROLE CITOYEN

Plusieurs leçons ont été tirées au cours cette période d'expérience du suivi citoyen des routes. De manière générale, le suivi-citoyen s'impose comme une nécessité absolue au regard des constats sur le terrain. Il importe ainsi d'être institutionnalisé (à travers la prise de textes de loi). Par ailleurs, il y a une nécessité à résoudre les problèmes des concessionnaires (SONABEL, ONEA, ONATEL devenu Moov Burkina) avant le début des travaux. Très souvent, des retards sont mis à l'actif de ces structures par les entreprises.

Au niveau de l'équipe de suivi-citoyen REN-LAC/MID, des leçons ont également été tirées. Il s'agit de :

1. Renforcer techniquement l'équipe de suivi sur les outils des BTP ;
2. Prévoir un technicien de métier dans l'équipe de suivi-citoyen ;

Au niveau des autorités :

3. Le tandem OSC/Etat est un moyen intéressant de suivi des infrastructures de l'Etat pour garantir la qualité de celles-ci même si parfois il existe de la méfiance de part et d'autre ;

4. le délai assez long entre le lancement officiel du projet et le démarrage effectif des travaux crée des désagréments aux populations ;
5. la nécessité pour chaque mairie de mettre en place une commission de suivi-évaluation des travaux réalisés par les Collectivités territoriales comme l'a fait celle de Banfora.

Au niveau des populations :

6. La notion de contrôle citoyen n'est pas encore mieux comprise des acteurs locaux. Il y a donc une nécessité de renforcer davantage leurs capacités en matière de veille citoyenne de la chose publique ;
7. Les populations, même si elles n'y comprennent pas grand-chose dans les aspects techniques de la construction des routes, ont la ferme volonté d'avoir un regard sur ce qui se réalise pour elles. Il y a ainsi cette volonté manifeste à s'impliquer pour que les travaux soient de bonne qualité.
8. la nécessité d'impliquer les points focaux à certaines rencontres de chantiers pour renforcer la communication et anticiper certains désagréments.

VII- RECOMMANDATIONS

Le REN-LAC a initié ce suivi-citoyen dans le but de formuler des suggestions et des recommandations d'amélioration de la transparence et de la redevabilité dans la gestion des projets routiers. Elles sont proposées par acteurs intervenant sur le terrain.

7.1. Au niveau de l'Etat et du ministère des Infrastructures et du Désenclavement

1. S'assurer de la capacité technique des entreprises à réaliser les travaux avant l'octroi des marchés en exigeant leur nouveau plan de charges effectif et la mise à disposition du matériel de construction avant l'attribution des marchés ;
2. Prioriser la contractualisation au forfait pour les missions de contrôle des travaux ;
3. Opérationnaliser la Brigade d'intervention d'urgence ;
4. Prendre toutes les dispositions nécessaires au démarrage des travaux avant le lancement officiel et travailler au respect des engagements pris au cours des activités officielles de lancement ;
5. Prendre toutes les dispositions nécessaires pour le déplacement des réseaux des concessionnaires avant

de démarrer les travaux : ONEA, SONABEL, ONATEL devenu Moov Burkina ;

6. Adopter un texte de loi sur le suivi-citoyen (rendre légal du suivi-citoyen)
7. Accompagner les acteurs du suivi-citoyen (appui technique, appui financier en budgétisant le suivi-citoyen dans tout projet routier, créer un cadre de concertation tripartite entre OSC, entreprises et Etat et ses démembrements ; etc.)
8. Améliorer le dispositif de communication entre les acteurs en charge de la réalisation de la route et les populations qui ne demandent qu'à être régulièrement informées de ce qui se fait dans leur intérêt ;
9. Faciliter la mise en place des cadres de suivi-citoyen par l'adoption et la mise en œuvre de textes favorables à cet effet ;
10. Faciliter l'accès aux documents demandés par les acteurs sociaux dans le cadre de la collaboration du suivi-citoyen, notamment les rapports mensuels des chantiers, les revues d'études des chantiers, les rapports des dédommagements des PAP, les plans de gestion environnementaux, etc. ;

11. Renforcer la collaboration entre les acteurs du MID des zones des projets et les cellules de veille de la société civile pour leur faciliter le travail de veille citoyenne ;
12. Renforcer l'implication des structures régionales dans la réalisation des infrastructures routières et leur donner les moyens réels pour agir sur le terrain ;
13. Auditer (audit externe) les entreprises en difficultés de réalisation des projets ;
14. Appliquer des sanctions et les rendre public sur les retards énormes et les malfaçons dans la mise en œuvre des projets routiers.

7.2 Au niveau des collectivités territoriales

1. Faciliter la communication et la diffusion de l'information sur la construction des Infrastructures ;
2. Impliquer effectivement les OSC et les populations dans le choix des types et des sites de réalisation des travaux connexes ;
3. S'approprier, en tant que représentants élus des populations (conseil municipal) les réalisations des projets de développement dans leur localité ;
4. Mettre en place une commission de suivi-évaluation des travaux à réaliser dans chaque commune et fournir un rapport de suivi ;

5. Poursuivre la réalisation des travaux qui nécessitent des compléments. Certains exutoires des caniveaux et des murs de clôture dans le cadre des travaux connexes sont réalisés de telle sorte qu'il nécessite de les compléter ;
6. Créer des cadres d'échanges avec les collectivités territoriales traversées par le même projet pour une synergie d'actions et de partage d'expérience ;
7. Implanter des dispositifs de respect de vitesse sur les routes nouvellement bitumées afin de réduire les accidents (activités de sensibilisation).

7.3 Au niveau des OSC

1. Mettre en place des cellules citoyennes actives pour suivre toutes les différentes réalisations d'infrastructures avec l'implication des populations aux différentes étapes des projets ;
2. Se spécialiser dans les thématiques diverses de suivi-citoyen ;
3. Assurer des formations à l'endroit des OSC afin de renforcer leur capacité dans la veille citoyenne ;
4. Tenir compte des réalités locales pour l'organisation de la veille citoyenne ;
5. S'appuyer au besoin sur les compétences de techniciens spécialisés, indépendants ;

6. Développer des initiatives d'accès à l'information vis-à-vis des dispositions juridiques en vigueur ;
7. Capitaliser les actions entreprises au niveau local ;
8. Créer des cadres d'échanges avec les structures de veille des localités traversées par le même projet pour une synergie d'actions et de partage d'expérience ;
9. S'assurer de la véracité de certains faits avant de les dénoncer au risque de se décrédibiliser ;
10. Plaider pour des moyens nécessaires auprès de l'Etat, des collectivités territoriales et des PTF pour la mise en œuvre des activités de suivi citoyen.

7.4 Au niveau des Entreprises

1. Initier les activités de sensibilisation (VIH-SIDA, Sécurité routière, sauvegarde environnementale) dès le démarrage effectif des travaux ;
2. Privilégier les entreprises locales à compétences égales dans le cadre de la sous-traitance dans la réalisation des travaux connexes (construction de murs de clôture, plantation d'arbres) ;
3. Rendre transparentes les modalités de recrutement des prestataires de services (animations, sensibilisations sur la sécurité routière, sur les maladies sexuellement

transmissibles, etc.) en privilégiant les institutions locales (ONG ou autre structure) selon les compétences ;

4. S'assurer de la bonne exécution des activités des prestataires de services pendant et après ;
5. Clarifier et rendre transparentes les modalités de recrutement de la main d'œuvre sur les chantiers. Recruter au besoin une structure autonome pour le recrutement de la main d'œuvre au lieu de passer par la mairie qui pourrait être interprété autrement ;
6. Consentir des efforts pour respecter les délais d'exécution des projets ;
7. Mettre en place un mécanisme rigoureux de respect de la vitesse en zone de projet. Sanctionner surtout ses propres agents en cas de non-respect de la vitesse requise sur les chantiers.

7.5 Au niveau des PTF

- 1- Accorder plus de célérité dans le traitement des dossiers pour les Avis de Non objection (ANO) ;
- 2- Veiller à la prise en compte des activités de suivi-citoyen des infrastructures dans la budgétisation des projets ;
- 3- S'assurer que toutes les conditions pour le dédommagement des PAP soient effectives avant tout paiement.

CONCLUSION

Le concept de contrôle citoyen de l'action publique renvoie aux initiatives prises par la société civile et les citoyens pour suivre et contrôler l'action des gouvernements centraux et/ou locaux afin de susciter chez eux le réflexe et le devoir de rendre compte¹¹. En effet, le suivi-citoyen des projets routiers de l'Etat est une approche de veille citoyenne qui demande assez du temps, car il doit se faire sur toute la durée de la réalisation des infrastructures. Il a besoin d'être bien planifié, recommande des descentes régulières de vérifications des chantiers et une bonne collaboration entre les différents acteurs.

Mené dans les différentes localités concernées par les cinq (05) projets, le suivi citoyen des routes, a démontré aux termes de cette période de l'expérience, que les populations ont un désir à s'impliquer dans le processus de réalisation des infrastructures routières même si c'est une nouvelle notion pour elles dont elles ne maîtrisent pas tous les contours. Elles savent également que ceci peut être une contribution efficace pour elles en apportant leur touche pour tout ce qui se réalise en leur nom. Ce faisant, pour que les acteurs sociaux jouent pleinement leur rôle, les acteurs de mise en œuvre des projets et les autorités locales doivent leur assurer une collaboration saine. L'Etat et ses

¹¹ *Contrôle citoyen de l'action publique : guide pratique*

représentations locales se doivent d'être à l'écoute des populations et devraient se départir des considérations politiques en prenant des décisions dans l'intérêt de leurs concitoyens. Les acteurs sociaux ne doivent pas être vus comme des adversaires par les acteurs des projets et vis-versa. Ils se doivent de regarder dans une même direction : assurer des infrastructures de qualité et durables pour les citoyens. C'est la condition sine qua non de l'atteinte des résultats escomptés, gage d'une transparence et de redevabilité dans la gestion de la chose publique.

Il paraît ainsi impérieux qu'au niveau central (Etat), un texte de loi sur le contrôle citoyen soit adopté, c'est-à-dire de légaliser le contrôle citoyen. Il importe également que l'Etat accompagne légalement les acteurs du suivi-citoyen en appui technique, en budgétisant systématiquement le suivi-citoyen dans tout projet routier, en créant un cadre de concertation tripartite entre OSC, entreprises, Etat et ses démembrés, etc.

Enfin, les acteurs sociaux doivent s'engager à jouer pleinement leur rôle et cela passe par une implication plus large de la population. En exerçant ce droit, ils doivent aussi interpeller qui de droit afin que des mesures correctives soient prises dans les délais raisonnables. Dans le respect des dispositions réglementaires d'accès à l'information, les OSC doivent

rechercher les informations qui leur permettront de faire une bonne veille citoyenne.

ANNEXES

Annexe 1 : Quelques images du suivi-citoyen en 2020



Première visite de chantier en mai 2018 à Manga :
Hommage à Dr WETTA



Premier Atelier de restitution des résultats du suivi des routes
de 2018 (Janvier 2019)



Echanges avec les points focaux de Sindou sur le contenu du lot 6 (Travaux du 11 décembre 2020)



Les points focaux de Gomboussougou s'opposent à la construction d'un mur de clôture sans fondation d'une école



Visite des chantiers avec les acteurs de mise en œuvre du projet à Banfora



Les travaux réalisés qui créent des inondations en saison de pluie à Kantchari



Images du caniveau qui occasionne des inondations en cas de pluie sur la RB13 à Banfora (Août 2021)

Annexe 2 : Travaux de groupe de points focaux aux termes du suivi-citoyen

A la clôture du projet « *Suivi-citoyen des grands projets d'infrastructures routières de l'Etat* » mené par le REN-LAC en collaboration avec le MID lors de l'atelier bilan, les points focaux ont été invités travailler sur un exercice. Cet exercice avait pour but de partager les expériences en matière d'organisation et de fonctionnement des points focaux. Il était aussi attendu d'eux les perspectives de fonctionnement même sans le projet.

Partage d'expérience des points focaux du Suivi citoyen des projets routiers de l'Etat

Exercice

Le contrôle citoyen paraît plus efficace lorsque les acteurs sont dans la zone du projet. Le REN-LAC a donc opté pour le type de contrôle de proximité par les acteurs sociaux résidents des localités concernées.

Des points focaux que vous êtes, aviez été installés afin d'exercer cette veille citoyenne des infrastructures à réaliser.

TAF : Racontez-nous votre histoire de suivi dans votre localité

Guide :

- *Comment vous vous êtes pris dans votre localité ? Quelle a été la démarche adoptée (stratégie mise en œuvre face aux problèmes) ?*
- *Fonctionnement,*
- *Communication entre membres, etc.*

- Quels sont vos acquis et vos insuffisances ?
- Quel a été l'apport du REN-LAC
- Cartographie des acteurs étatiques et démembrements et Collectivités territoriales :
 - Acteurs favorables au suivi citoyen
 - Acteurs contre le suivi citoyen
 - Acteurs qui vous répriment.
- Proposez des perspectives pour la suite.

NB : Vous êtes libre de commencer l'exercice comme vous le souhaitez. C'est un exercice de partage d'expériences avec les autres acteurs.

Liste des PF et structures invitées :

Points focaux : Manga, Gogo, Gomboussougou, Zabré, Koupéla, Tenkodogo, Ouargaye Banfora, Sindou, Niangoloko

Invités : RN18, U Gulmu Fi

Résumé des travaux de groupe

Trois groupes ont été constitués et le même exercice leur a été soumis. De leur travail, il ressort que même si des cadres d'interpellation existaient à travers les OSC, la mise en place des points focaux et de leur présentation aux autorités et aux acteurs de mise en œuvre des projets leur aurait faciliter le rôle d'interlocuteur direct avec ces derniers en cas de désagréments constatés sur le terrain. Les autorités, même si elles avaient un autre regard des OSC, se sentent dans

l'obligation de traiter avec les points focaux. En quelque sorte, l'initiative du REN-LAC les rendent plus légitimes aux yeux des autorités et des populations.

- **Fonctionnement des points focaux**

En ce qui concerne le fonctionnement des points focaux, la plupart d'entre eux reconnaissent une faible implication des populations pour un suivi populaire. A cela s'ajoute une absence de planification des actions et le manque de réflexe de rédaction de rapport après une sortie de terrain pour certains points focaux.

- **Cartographie des acteurs étatiques et démembrements des collectivités territoriales**

L'appréciation des acteurs favorables, défavorables au suivi-citoyen diffère selon les zones. Mais il ressort le plus souvent que ce sont les maires qui ne voient pas d'un bon œil les actions de veille citoyenne des points focaux. Certains affirment être menacés par des maires ou leurs proches collaborateurs. Les entreprises et les missions de contrôles sont également cités parmi les acteurs défavorables ; ce qui semble plus ou moins logique car estiment-ils, étant des techniciens de métier, les citoyens ne sont pas habilités à remettre en cause ce qui relève de leur prérogative.

- **Perspectives**

Les points focaux sont conscients que leurs actions ne peuvent avoir un impact significatif que s'il y a une adhésion populaire. Ils envisagent également d'étendre leur champ d'actions dans d'autres domaines tels que la Santé, l'Education, les Mines, etc. Le nom « *Points focaux* » est amené à changer en une dénomination avec un contenu et une signification locale. Enfin, les points focaux envisagent des actions auprès des collectivités territoriales pour leur contribution financière au financement des activités des points focaux.

Résultats des travaux de groupe

GROUPE 1 : Koupéla-Manga-Sindou-U Gulmu fi

1. Mise en place du point focal

Les Points focaux sont composés essentiellement d'OSC (MBDHP, ODJ, Association Développement de Sindou, association de commerçants, etc.) et de syndicat (F/SYNTER, SYNATEB, ...).

Il est bon de s'en tenir aux structures et non seulement aux responsables, pour pouvoir pallier aux cas de départs, de défections, etc. Même après la mise en place, il est toujours important d'élargir la base en touchant les structures qui n'ont pas pu être à la mise en place. C'est ce principe qui a guidé le point focal dès la prise de contact avec le REN-LAC pour le suivi-citoyen des routes dans nos localités.

2. Le fonctionnement des points focaux.

- Une présentation du point focal aux autorités pour décliner la mission ;

- Des sorties de terrain pour les vérifications des travaux en fonction du cahier de charge ;
- Un rapport après chaque sortie terrain ;
- Des sorties de terrain de prise de constat et d'échanges avec les entreprises concernées et le Ministère des infrastructures et du Désenclavement à travers ses démembrements (Directions régionales et provinciales) ;
- Une prise de contact, sensibilisation et implication des riverains ;
- Etc.

Il est important de tenir impliquées d'une manière ou d'une autre les autorités, qu'elles soient coutumières ou religieuses, surtout en fonction de leur poids dans la localité. Cela évite de donner des arguments au cas où elles ne sont pas favorables. C'est aussi une manière de leur montrer notre souci aux choses bienfaites dans nos localités.

3. Communication entre membres

- Rencontres de bureaux
- Appels téléphoniques, SMS...
- Utilisation de réseaux sociaux (groupe WhatsApp, Facebook).

4. Acquis et insuffisances

4.1 Acquis

- Mise en œuvre concrète de la veille citoyenne

Elle passe d'un principe sur papier à un début d'implémentation

- Adhésion et accompagnement des populations
- Interlocuteur désigné de fait à l'autorité

Ces points focaux ont permis d'asseoir et d'inscrire dans le canevas et dans l'esprit de l'autorité que des citoyens organisés suivent ce qu'ils font. Cela permet déjà de dissuader d'une part, et d'autre part ces autorités, qui peuvent s'appuyer sur les points focaux pour

un message en direction des citoyens. De ce fait le point focal devient une interface utile voir nécessaire pour réguler la communication entre autorité et citoyens.

- Vérifications de la correction d'anomalies constatées dans les réalisations après interpellation ;
- Limitation de vols, de détournements et autres malversations liées aux matériaux et agrégats ;

Cela arrange surtout les entreprises elles-mêmes, et permet que la quantité d'agrégat requise puisse être injectée là où il faut.

- Paiement des arriérés de salaires des ouvriers ;

Certaines entreprises, surtout les sous-traitantes accumulent souvent des arriérés de salaire de leurs ouvriers. Pire lorsque les arriérés deviennent importants, elles peuvent s'appuyer sur une petite faute de l'ouvrier et le chasser, vu que le plus souvent il n'y a pas de contrat écrit et la paie est journalière. A Koupéla par exemple, un groupe d'une trentaine d'ouvriers, la plupart des élèves en vacances qui travaillaient pour financer leurs études, ont dû saisir le point focal avant de rentrer en possession de leurs arriérés d'au moins deux mois.

- Dédommagements de personnes affectées par les travaux
- Réalisation effectives de travaux connexes (plantation d'arbres, construction de mur de clôture...)

Certaines entreprises essaient de tricher, en n'exécutant pas tout le travail prévu, notamment les travaux connexes (plantation d'arbres, clôtures d'école au bord de la voie...). A Manga des interpellations des points focaux ont permis que des travaux connexes ne soient pas abandonnés.

- Réalisations de travaux supplémentaires (caniveaux non prévus, fixation de lampadaires...)

Par ailleurs, certains travaux quoique non prévus dans les contrats avec les entreprises s'avèrent souvent nécessaires sur le terrain. Il faut donc interpellier l'autorité et l'entreprise sur ces cas que personne de censée ne peut nier ou face auxquelles on ne peut pas rester insensible. Cas de caniveaux qui débouchent sur des

zones non loties, cas de dalots insuffisant à des tournants dangereux, etc. Des cas du genre ont été répertoriés à dans les villes de Koupéla, Tenkodogo et Ouargaye.

➤ **Insuffisances**

- Insuffisance de documentation des actions menées

Les rapports des points focaux sont non exhaustifs, non réguliers et ne contiennent pas suffisamment d'images pour illustrer les constats du terrain.

- Absence de plan d'action pour certains points focaux

Fonctionnement sans programmes et prévision des activités souvent. Indépendamment des descentes inopinées les points focaux se doivent d'avoir un tableau de bord. Cela facilite le suivi de son fonctionnement, la répartition des tâches en son sein, etc.

- Manque de dynamisme et dysfonctionnement de certains points focaux ;
- Collaboration non satisfaisante entre composantes de points focaux ;

Il arrive que les associations et structures qui composent le point focal soient un peu méfiantes l'une de l'autre. Cela est naturel mais doit être dépassé.

- Insuffisance d'implication des populations ;

Les points focaux ne ratissent pas toujours large le plus souvent. Or le suivi est plus efficace quand ce sont les riverains sensibilisés qui le font eux-mêmes

- Manque de connaissances techniques ;

Les membres des points focaux n'arrivent pas toujours à cerner le langage des techniciens et ne peuvent que se contenter des explications de ces derniers souvent, même si leur regard de profane ne convainc pas de la qualité.

- Insuffisance de moyens financiers ;

Afin de gérer le carburant pour la supervision des chantiers, l'impression ou de photocopies, la communication, etc. il est nécessaire que les points focaux soient désintéressés. Toutefois, le

manque/l'insuffisance de ces fonds empêche sur le dynamisme des points focaux.

- Interférence politique dans les actions du comité

Quand des personnalités politiques derrière des associations membres tentent de faire faire des choses aux points focaux. Travailler avec vigilance.

5- Apport du REN-LAC

- Appui-conseils et financier ;
- Formalisation et légitimation des points focaux ;
- Etc.

6- Cartographie des acteurs étatiques et démembrements des collectivités territoriales

➤ **Acteurs favorables**

- Acteurs étatiques le plus souvent (haut-commissaire, démembrements du MI...)

➤ **Acteurs contre le suivi citoyen**

- Les mairies

➤ **Acteurs qui vous répriment**

- Certaines autorités politico-administratives (gouverneur, maire...)

7- Perspectives

- Meilleure implication des populations dans le travail par les points focaux ;
- Etendre la veille citoyenne à d'autres domaines tels les bâtiments publics, l'éducation, les mines, etc. ;
- Intégrer et organiser les citoyens pour un contrôle populaire (il faut que les populations soient sensibilisées à s'auto-prendre en charge systématiquement pour ce qui concerne les réalisations auxquelles ils ont droit) ;

- Meilleure implication des dans les cadres de concertation ;
- Meilleur appui financier des points focaux (contribution financière des mairies au financement des activités des points focaux, etc.) ;
- Renforcement des capacités des points focaux ;
- Entreprendre des actions en vue de prises de sanctions contre les missions de contrôles et les entreprises fautives.

GROUPE N°02 (Gogo – Gombousgou – Tenkodogo – Sindou)

1. Comment vous vous êtes pris dans votre localité ? Quelle a été la démarche adoptée ?

- Faces aux constats faits et les différentes préoccupations des populations, la démarche fut la recherche de l'information à travers la visite de terrain pour toucher du doigt la réalité.
- Interpellation de la société sur le terrain.
- L'approche des premières autorités afin de poser le problème ; et si persistance, nous partageons les faits sur les réseaux sociaux afin de prendre l'opinion publique à témoin.

2. Le fonctionnement dans l'ensemble est similaire

- La tenue de rencontres périodiques pour planifier nos actions et rédiger les rapports ;
- Les visites de terrains périodiques ou dès que besoin y a pour constater de visu la réalité des infrastructures ;
- L'approche des premières autorités pour s'imprégner des réalisations dans les localités, demander les documents liés à l'activité du contrôle citoyen des infrastructures

- Le recours au REN-LAC pour plus d'éclaircissement des actions des points focaux.

Notons dans l'ensemble que tout cela s'est fait dans un esprit de bénévolat des points focaux et la dotation en frais de carburant et de communication du REN-LAC/MID fut un soulagement et un encouragement pour mieux mener les activités.

3. Sur le plan de la communication entre membres, il y'a eu la mise en place de relais des points focaux dans les localités (cas de Gomboussougou), la création de pages et groupes sur les réseaux sociaux pour plus de contact et de communication entre les points focaux et avec les relais.

4. Acquis et insuffisances

4.1 Acquis :

- Réduction de la souffrance des populations (arrosage des pistes, implantation des panneaux de signalisation ...)
- Réduction des vols et détournements de matériels
- Amélioration de la qualité des infrastructures réalisées

4.2 Insuffisances

- Déficit de communication entre points focaux, entre points focaux et autorités
- Absence de plan d'action ;
- Non appréciation des entreprises des actions menées par les points focaux ;
- Déficit de formation technique et d'approche ; manque de moyens logistiques pour les points focaux ;
- La faible implication des populations dans le suivi des réalisations.

5. L'apport du REN-LAC

- Renforcement des capacités des points focaux à travers la formation de Manga

- L'encadrement dans les actions sur le terrain
- Renforcement de l'image du point focal face aux populations et des acteurs sur le terrain
- Prise en compte des observations des points focaux lors des formations

6. Cartographies des acteurs

➤ Acteurs favorables au suivi citoyen

- Les maires, les élus locaux et les leaders d'opinion

➤ Acteurs défavorables

- Les entreprises surtout.

➤ Acteurs qui répriment

- Les chefs de chantiers sur le terrain (les entreprises).

7. Les perspectives

- Pérenniser le renforcement des capacités des points focaux ;
- Vulgariser l'action suivi des points focaux dans d'autres domaines (secteurs d'activités) ;
- Inscription d'une ligne budgétaire dans tout projet entrepris au niveau local ;
- Attribuer des attestations de participation et/ou de reconnaissance à chaque fin d'atelier de formation aux points focaux ;
- Prévoir un plan d'action bien élaboré pour un bon suivi de veille citoyenne ;
- Intégrer la communication participative de la population afin d'améliorer son implication dans le suivi citoyen des travaux publics.

GROUPE 3 : Ouargaye, Niangoloko et Zabré

1. Comment vous vous êtes pris dans votre localité ? Quelle a été la démarche adoptée ?

Les comités de suivi citoyen des travaux routiers dans les localités de Ouargaye, Niangoloko et Zabré sont nés de l'initiative du REN-LAC dans le cadre de son partenariat avec le Ministère des Infrastructures et du Désenclavement (MID) dans la mise en œuvre du projet de suivi citoyen des travaux routiers de l'Etat. Le comité regroupe les organisations de la société civile (OSC) actives dans les différentes zones qui en constituent des points focaux.

La mise en place des points focaux fait suite à l'intérêt que les différentes organisations contactées ont porté sur la nécessité d'un suivi citoyen des travaux routiers dans leurs localités respectives afin d'obtenir des infrastructures routières de qualité. Après la mise en place des points focaux, les membres ont été présentés aux autorités administratives et municipales.

Le point focal est dirigé par un bureau de quatre à cinq membres et se réunit ordinairement une fois par mois et à chaque fois que le besoin se fait sentir.

Le point focal se réfère aux offres techniques pour les travaux de suivi. Les activités de suivi sont sanctionnées par la production de rapports.

2. Sur le plan de la communication entre membres, il y'a eu la mise en place de relais

Les membres d'un point focal communiquent entre eux à travers des échanges directs ou par des appels téléphoniques ou à travers des plateformes numériques comme WhatsApp. Le point focal communique avec les autorités à travers des lettres ou par des audiences. Avec les entreprises et le bureau de contrôle, la communication s'établit par téléphone ou lors des contacts directs sur les chantiers.

3. Acquis et insuffisances **a. Les acquis**

- L'existence des cadres ;
- Prise de conscience croissante des populations sur la nécessité du contrôle citoyen ;
- Amélioration du climat de confiance entre les OSC et les autorités ;
- Amélioration de la qualité des ouvrages
- Le dédommagement effectif des populations impactées par les projets ;
- Respect relatif des délais d'exécution

b. Difficultés

- La non maîtrise des mécanismes de suivi par certains membres des comités ;
- La mauvaise perception du suivi par certaines autorités et responsables d'entreprise ;
- La non disponibilité des documents afférents aux travaux ;
- La faible implication des populations dans le suivi.

4. L'apport du REN-LAC

- Mise en place de Cadre
- Renforcement de capacité des membres des points focaux en vue d'accroître leur compétence en matière de suivi citoyen
- Renforcement du niveau de conscience des membres en matière de suivi citoyen
- Accompagnement technique et financier

5. Cartographies des acteurs

➤ Acteurs favorables au suivi citoyen

- L'Agetib

- Les directions régionales et provinciale

- **Les acteurs contre le suivi citoyen**

- Les missions de contrôle

- Certains maires

- **Acteurs qui vous répriment**

- Certains maires

6. Perspectives

- Maintenir et renforcer le comité

- Mobiliser et organiser les populations autour du comité

Annexe 3 : Liste des personnes rencontrées lors des sorties de la mission de contrôle citoyen en 2020

Liste des autorités rencontrées

STRUCTURES	NOMS ET PRENOM(S)	POSTE
Collectivités territoriales		
Mairie de Manga	Joseph TONDE	1 ^{er} Adjoint au Maire
	Gildas KABORE	Technicien
Mairie de Gogo	Bernard BOUDA	Maire
Mairie de Zabré	Boureima LOURE	Maire
	Yembiga YOUNGA	1 ^{er} Adjoint au Maire
Mairie de Gomboussougou	Mohamed K. MARE	Maire
	Albert O. K. NIAMBO	1 ^{er} Adjoint au Maire
	Cyrille Parfait YAMEOGO	Secrétaire Général
Mairie de Diapaga	K. Augustin TANKOANO	Maire
	Elie KOULDIATI	1 ^{er} Adjoint au Maire
	Tompoa COULDIATY	2 ^{ème} adjointe au maire
	Abdoul Kabir MAIGA	Secrétaire Général

	Youssef SAWADOGO	Responsable du service technique de la mairie (STM) et point focal de la mairie
	Youssef SAWADOGO	Point focal de la mairie
Mairie Kantchari	Fidèle K. Damba OUBA	Maire
	Jacques J. Narcisse DEGNY	SG/Mairie
Mairie Tansarga	Yemboini KOULDIATI	Maire
	Henry OUALI	1 ^{er} Adjoint au Maire
	Labidi Salifou YONLI	2 ^{ème} Adjoint au Maire
	Gaëtan S. SAWADOGO	Secrétaire Général
Mairie de Bogodogo (Ouagadougou)	Manman YONLI	Secrétaire Général
	Gilbert ILBOUDO	(Technicien des routes)
Mairie de Banfora	Aboubacar HEMA	Maire
	Adama HEMA	DIRCAB
Mairie de Sindou	Séni OUEDRAOGO	Secrétaire Général
Mairie Niangoloko	Bassié HEMA	Maire

	Siaka BAIKORO	Maire Adjoint
	Elisabeth D. HEMA/SOME	DIRCAB du Maire
	Kiéla HEMA	Point focal/Mairie
Mairie de Ouargaye	Zidwata ZOMBRE	Maire
Mairie de Tenkodogo	Arouna TIROGO	Maire
Mairie de Koupéla	Harouna OUELOGO	Maire
	Christophe T.YONLI	CVBT/PF
Gouvernorats et Hauts -commissariats		
Gouvernorat du Centre-sud	Abdoulaye BASSINGA	SGR/GM
Gouvernorat des Cascades	Kouara Apiou/KABORE Josephine	Gouverneur
Haut- Commissariats de la Tapoa	Félix DABONE	Haut-commissaire
Haut-commissariat du Zoundwéogo	Hamadé BOINA	Haut –commissaire
Haut-commissariat du Boulgou		
Haut-commissariat du Kouritenga	Patrice OUEDRAOGO	SG/Province de Kouritenga
Haut-commissariat Koulpelogo	Adama KOUSSOUBE	SG/Province de Koulpelogo

Haut-Commissariat de la Comoé	Tiga Emile VALEA	Secrétaire Général
Haut-commissariat de la Léraba	Adjara KIENTEGA/ OUEDRAOGO	Haut-commissaire
Directions Régionales et Provinciales du MID		
Direction régionale des Infrastructures et du désenclavement/Est	Evariste D. SEGUEDA	Directeur Provincial des Infrastructures et du Désenclavement
Direction régionale des Infrastructures et du désenclavement/ Centre-sud	Yassia OUEDRAOGO	Directeur Régional des Infrastructures et du Désenclavement
Direction régionale des Infrastructures et du désenclavement	Noé KOURAOGO	Directeur Régional des Infrastructures et du Désenclavement
Direction régionale des Infrastructures et du désenclavement/Centre -Est	Issouf ZOUNGRANA	Directeur Régional des Infrastructures et du Désenclavement
Direction provinciale Infrastructures et du désenclavement des Cascades	Karime TRAORE	Directeur provincial des infrastructures et du Désenclavement
Direction provinciale des infrastructures et du Désenclavement Léraba	Dramane Abou BADO	Directeur provincial des infrastructures et du Désenclavement

Direction provinciale des Infrastructures et du Désenclavement du Zourwéogo	Moumouni DAKOURE	Directeur Provincial des Infrastructures et du Désenclavement
Direction provinciale des Infrastructures et du Désenclavement Tapoa	Hermann OUEDRAOGO	Directeur Provincial des Infrastructures et du Désenclavement
	Salif BONKOUNGOU	Agent DPI-Tapoa
Direction provinciale des Infrastructures et du Désenclavement Kouritenga	Bernard W.OUEDRAOGO	Directeur Provincial des Infrastructures et du Désenclavement
Direction provinciale des Infrastructures et du Désenclavement Koulpélogo	Saydou TARPAGA	Directeur Provincial des Infrastructures et du Désenclavement
Entreprises et missions de contrôle		
Groupement d'entreprises ATP/SGTI/KF	Adel ZAKHAME	Chef d'entreprise ATP
	Wilfred MIANKOUIKILA	Conducteur des travaux ATP
	Audrey KAMBIRE/DIOM A	Environnementaliste
	Alida T. W. SAWADOGO	Stagiaire

COGEB International	Abdel Aziz TALL	Directeur des travaux
	Hamadé OUEDRAOGO	Conseiller
	Yasmine FORO	Assistante du Directeur des Travaux
Société de Routes et de Bâtiments (SOROUBAT)	Salem KHALFALLAH	Ingénieur SOROUBAT
	Michaël A. KARFO	Chef du personnel
Compagnie Sahélienne d'Entreprise (CSE)	Yves TOFFA	Ingénieur CSE
Groupe et technique consult/ géotechnique	Zakaria P. S. SORE	Mission de contrôle
	Alphonse AHOUNOU	Mission de contrôle
DGNET/MDC	Abou BAMBA	Mission de Contrôle
	Maxima Sansan SOME	Mission de Contrôle
Globex construction	Aziz Abdoul NIKIEMA	Directeur technique
ATP/AS	Alexis Kodjo GNANHOVI	Directeur technique
ECR/BTPI	Arnaud Serge DRABO	C T
AGECET CETRI	Kossi AMEGA	Chef de la mission de contrôle

CERA/TED	Bréhima CAMARA	Chef de la mission de contrôle
AGEIM	Dramane DIAKITE	Chef de mission
	Hervé L. TOUDONOU	Ingénieur routier
DGNET	SEBGO Augustin	Ingénieur en génie civil
	KABRE Koudsakré Denis	Technicien supérieur en génie civil
	SOME Maxime	Ingénieur en génie civil

Liste des points focaux par zone et par commune traversée

Structures	Noms et Prénom(s)
SORGHO Nacher Claver	Comité Régional des Organisations de la Société Civile du Centre-Est
Magloire E. KOUDOUGOU	Comité Communale de Contrôle Citoyen de Tenkodogo
Kalapé SORE	Point focal Tenkodogo
Thiophane BALIMA	Point focal Tenkodogo
Hamidou IRA	Point focal Tenkodogo
Mathieu KIARA	ODJ

Didier KIENDREBEOGO	Point focal Koupéla
Francis NIKIEMA	Point focal Ouargaye
Djouma SANOUSSI	SYNSHA
Soali OUALI	Comité Bualihamu Diapaga
Aimé A. TANKOANO	Comité Bualihamu Diapaga
Mahaman SANOUSSI	Comité Bualihamu (Président du PF)
Samuel LOMPO	SYNDICATS/Kantchari
Wambo YONLI	Comité Bualihamu
Fidèle B. OUOBA	Comité Bualihamu
Lamoussa KOMONDI	Mouvement RN18
Moumouni DAKOURE	Point focal
Sébastien D. BOUDA	Association des Jeunes Son-Taaba de Manga
Ferdinand NAKOULMA	Conseil Régional de la jeunesse
Guillaume ZONGO	FOLZ /OSC Manga
Alimata COMPAORE	Point focal Tenkodogo MANGA
Justine P. SANKARA	ADIJR
Mahamadi RAKISTABA	MBDHP
Lassané ZOUNGRANA	ODJ
Olivier L. U. BONKOUNGOU	Point focal Manga
Alain KABORE	Point focal GOMBOUSSOUGOU

Salif Cyrille MARE	SYNATEB
Benoit ZOUNDI	SYNATEB
Lucien VARINTUEN	ASE/ODJ
Luc SANGO	ODJ
Alphonse LIRE	Eveil Citoyen pour le Développement
Charles TRAORE	Point focal SIDERADOUGOU
Yao SANLE	Point focal Tiéfara-lobola
Brahima YAO	Président MBDHP s/c Niangoloko
Lassina SOURABIE	SG F-SYNTER
Andara SOME	F-SYNTER(Trésorier)
Issa BAGUIAN	MBDHP/Président
Bassoma TRAORE	MJDPL-Sindou
David M.NIAMBANI	SG sous-section SYNAPAGER
Issiaka ZONO	SG SYNATEB Leraba
Aurélien L.SERME	F-SYNTER
Issouf OUEDRAOGO	MBDHP
Mahammadou KABORE	CGT-B
Mohamed OUEDRAOGO	ODJ
Daouda DICKO	ODJ

L'équipe de la mission conjointe

Nom et Prénom(s)	Poste
Claude WETTA	Point Focal REN-LAC/PGEPC
Mafing KONDE	Responsable du Comité de suivi du REN-LAC
Harouna W.OUEDRAOGO	Secrétaire Adjoint Chargé à l'Information et à la Communication
Marcel YIGO	Ex-Chargé de Suivi-Evaluation/REN-LAC
Aubin KONATE	Chargé de Suivi-Evaluation/REN-LAC
Ernest Y.ZEMBA	Secrétaire Comptable/REN-LAC
Abdoul Moumini NASSOURI	Personne ressource/REN-LAC
Seidou SABA	Stagiaire au REN-LAC
Moumini GUIRE	Chargé d'études/MID
Anasthasie KI/OUEDRAOGO	Point Focal MI/PGEPC
Souleymane OUEDRAOGO	Coordonnateur de projet Kantchari-Diapaga-Tansarga- Frontière du Bénin
Hamado KOTE	STDS / DGIR
Paul TOUGMA	Chef de RN3/RN4
John Joël OUEDRAOGO	Superviseur DGIR
Logossina BARRO	Chef de projets des travaux du 11 décembre/ Agetib
Richard COMBARY	Chef de projets des travaux du 11 décembre/ Agetib

Daniel W. KOMPAORE	Assistant chef de projets des travaux 11 décembre/Agetib
Mathias KAGAMBEGA	Cellule projet Manga-Zabré/DGIR

Table des matières

SOMMAIRE.....	2
SIGLES ET ABREVIATIONS	3
INTRODUCTION.....	5
I- RAPPEL DES OBJECTIFS ET RESULTATS ATTENDUS	9
I.1. Objectifs poursuivis	9
I.2. Résultats attendus	11
II- DEMARCHE ADOPTEE.....	14
II- 1 Rappel historique	14
II-1.1 Sélection des projets pour le suivi citoyen	15
II-1.2 Constitution d'équipes du suivi citoyen	16
II-1.3 Installation des points focaux	16
II. 2. Exploitation documentaire	18
II.3. Renforcement des capacités des points focaux	21
II.4. Organisation des missions de suivi sur le terrain	23
II.4. 1. Les entretiens avec les différents acteurs	23
II.4. 2. Visites de chantiers	25
III- PROJETS SUIVIS.....	27
III-1- Description des projets initiaux	27
III-2- Description des travaux des 11 décembre	30
IV- RESULTATS DU SUIVI.....	39
IV.1 Des procédures de passation des marchés des travaux .	39
IV.1.1 Des procédures de passation des marchés des projets initiaux du suivi citoyen	40

IV.1.1 Des procédures de passation des marchés des travaux des 11 décembre 2019 et 2020.....	44
IV.2 De la communication et de l'implication des acteurs... 50	50
IV.2.1 De l'information (renseignement) du public et de la communication avec les acteurs locaux de suivi citoyen	50
IV.2.2 Communication entre acteurs.....	55
IV.2.3 De l'implication des acteurs locaux dans le choix des sites des travaux à réaliser	58
IV.3 Du respect des délais d'exécution des marchés	63
IV.3.1 Situation actuelle des projets	63
IV.3.2 Facteurs administratifs du retard	74
IV.3.3 Facteurs liés aux entreprises	77
IV.3.4 Facteurs exogènes du retard	78
V.4 Du respect des dimensions des routes réalisées	79
V.5 Des engagements de l'Etat vis-à-vis des populations touchées	83
V.6 Des actions de veille citoyenne entreprises par les points focaux.....	88
V- LIMITES DU SUIVI CITOYEN ET DIFFICULTES RENCONTREES SUR LE TERRAIN.....	95
V-1 Les difficultés.....	95
V-2 Les limites du contrôle citoyen	99
VI- QUELQUES LEÇONS APPRISES DU CONTROLE CITOYEN.....	102
VII- RECOMMANDATIONS.....	104
7.1. Au niveau de l'Etat et du ministère des Infrastructures et du Désenclavement	104

7.2 Au niveau des collectivités territoriales	106
7.3 Au niveau des OSC	107
7.4 Au niveau des Entreprises	108
7.5 Au niveau des PTF	109
CONCLUSION	110
ANNEXES.....	113
Annexe 1 : Quelques images du suivi-citoyen en 2020	114
Annexe 2 : Travaux de groupe de points focaux aux termes du suivi-citoyen	118
Liste des autorités rencontrées	132
Liste des points focaux par zone et par commune traversée	138
L'équipe de la mission conjointe	141
Table des matières	143