

# Les Echos du Sahel

Journal d'informations régional, d'Intégration et de Développement • Tél. 40 77 77 18 • Fada N'Gourma

Puissions nous avoir le courage de changer ce qui peut l'être, la force d'accepter ce qui ne peut l'être,  
la sagesse pour faire la différence entre les deux !



## “Je vais en douane”

Kantchari, Tansarga, Botou...

Nadiagou, Pognoa...

A la découverte des offices de l'Est.



Voyage d'études sur la gestion des gares routières



Lire p. 3-4

Réorganisation du ministère  
de l'Economie et des Finances



Moins de confusion,  
plus de transparence

Lire p. 19-20

# Face à la presse locale

Par Philibert Yentangou

Samedi 3 novembre dernier, l'émission «Face à la presse locale», a reçu le directeur régional du Budget (DRB), Poda Sambèssoa Aurélien, avec qui a été évoqué le fonctionnement de la direction régionale au prisme de la nouvelle organisation du ministère de l'économie et des finances. Le directeur régional du Budget a été soumis à l'éprouvant exercice de familiariser les auditeurs au monde fermé et rigoureux de la haute comptabilité. Administrateur des services financiers de formation, Poda Sambèssoa Aurélien a été nommé directeur régional du Budget de l'Est par le Conseil des ministres du 18 février 2011 et, a pris fonction à Fada N'Gourma le 10 mars 2011. Il a expliqué comment le budget d'



Poda Sambèssoa Aurélien

nant son nom au budget par le Président du Faso et, indiquant les orientations, les normes et méthodes, ainsi que les documents justificatifs ; l'élaboration des avant-projets de budget par les ministères et institutions ; la phase de négociation du budget ; l'adoption du projet de loi de finances par le Parlement. Poda Sambèssoa Aurélien s'est même plié au devoir de traduire la démarche pour ce qui concerne son application aux collectivités territoriales et aux structures déconcentrées.

Le processus d'exécution du budget a également fait l'objet d'un traitement particulier. Le DRB a précisé qu'il repose sur un principe fondamental qui est «le principe de la séparation des fonctions d'administrateur et d'ordonnateur de celle de comptable», avant de présenter les quatre étapes du processus que sont l'engagement, la liquidation, l'ordonnancement et le paiement.

Avec les questions des auditeurs, le DRB a pu rencontrer les préoccupations des usagers des différents services de sa structure et rassurer sur l'efficacité qui gagnera encore en excellence avec la réorganisation du ministère de l'Economie et des Finances. Pour son prochain numéro, l'émission Face à la presse locale met les journalistes face au directeur régional de la Communication, Yaya Soura. Un face à face très attendu.

Les journalistes Adama Dicko (ci-dessus) et Ousmane Tiendrebeogo ont assuré la traduction des débats respectivement en fulfuldé et, en gourmantché et mooré.



l'Etat était constitué par l'ensemble des comptes, qui décrivent pour une année financière, toutes ses ressources et toutes ses charges. Il s'est attardé sur les principes budgétaires, ces règles fondamentales qui régissent l'élaboration et l'exécution du budget. «Il en existe cinq», a-t-il indiqué en citant les principes «de l'annualité, de l'unité, de l'universalité, de la spécialité et, de l'équilibre». Cinq principes que le DRB a décortiqué afin de permettre la compréhension du processus d'élaboration du budget de l'Etat qui passe également par cinq autres étapes fondamentales : le cadrage des perspectives budgétaires qui est une étape prospective ; la circulaire budgétaire signée au plus tard le 1er mai de l'année précédant celle don-



Les journalistes Zongo Daniel (à gauche) et Bolouvi Guy-Michel (à droite) au sortir de l'émission à laquelle participait le gouverneur de la région, Somda Bertin venu encourager le DRB (en costume).

## Liste des candidats aux élections législatives 2012

### Province de la KOMONDJARI

#### ADF-RDA Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - OUOBA, DJINGTANE / MANO, LIHOUSSA
- 02 - LANKOANDE, ATTIMBOUGA / DIANOU, NINDIA
- C.N.P.B. Candidats Titulaires/Suppléants**
- 01 - LOMPO, KOIROUBOUNDOU / THIOMBIANO, KIRSI
- 02 - BARRY, EL HADJ YAYA / BANCE, FATIMATA
- CDP Candidats Titulaires/Suppléants**
- 01 - TRAORE, DJINGRI / LOMPO, PAGARI
- 02 - DJONI, MARJETOU / LOMPO, ASSIBIDOU
- E.F.S Candidats Titulaires/Suppléants**
- 01 - TAPSoba, EDITH KOURITTA / OUEDRAOGO, NOUFOU
- 02 - THIOMBIANO, TALADI / TAPSoba, SIDBEWENDE AUGUSTIN
- MPR/B Candidats Titulaires/Suppléants**
- 01 - OUEDA, FREDERIC / SIGUE, AMI
- 02 - ZANZE, TOZERE AUGUSTIN / ILBOUDO, SAYOUBA
- PA.R.E.N Candidats Titulaires/Suppléants**
- 01 - SIMPORE, ASSETOU / GNEGNE, FATIMATA
- 02 - SAWADOGO, N PIERRE / KIENTEGA, B. DAVID

#### PDS/METBA Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - LANKOANDE, ARDJIMA / KARAMBIRI, MINATA
- 02 - OUEDRAOGO, HAOUA MARIAM JOCELYNE / BATIOM, EDGARD ABRAHAM

#### R.D.E.B. F Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - LANKOANDE, DIAKIRO / WOBA, DJINGRI
- 02 - THIOMBIANO, DIABOIDO / SOUIBOU, BINTOU

#### R.D.R Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - SAVADOGO, EVA RAGNIMWENDE / YABRE, HAMIDOU
- 02 - KERE, ABDOU LAYE / KONATE, AYANA

#### U.N.D. Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - TINDANO, JULIEN / NABA, ADJIMA BERNARD
- 02 - TIETIEMBOU, KADRE ALLO / OUOBA, OUNTEINVANNE MARCEL

#### U.P.C. Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - ODAGOU, GOUILA / LOMPO, TANI AUDREY
- 02 - BOLY, ABDOU LAYE / DOUSSA, ALISATOU

#### UNIR/PS Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - NATAMA, AMADOU / LOMPO, NOAGA
- 02 - YONLI, ZENABOU / KANTAGBA, MARIAMA

### Province du GOURMA

#### A.N.D/P.J.S Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - THIOMBIANO, CLAUDE / KIEMA, BENEDICTE
- 02 - THIOMBIANO, KANLOU / THIOMBIANO, AWA

#### A.R.D.I Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - DIALLO, ASSIMI / BOLY, DAOUDA
- 02 - BOLY, MOPELE / DIALLO, SADIOA

#### ADF-RDA Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - THIOMBIANO, ARDJOUMA IDRISSE / NAHINI, KANFIENI
- 02 - OUEDRAOGO, LARBA ERNEST / DIHAOUARI, MARGUERITE

#### C.N.P.B. Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - BATOURE, AROUNA / KOBAGDA, MARIELLA MARIE FRANCOISE
- 02 - THIOMBIANO, SAIBOU / COMBARI, DRAMANE

#### CDP Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - THIOMBIANO, MICHEL / SÔUBEIGA, B. GASTON
- 02 - COMBARI, ABDOU LAYE / OUABA, MARIAM

#### F.E.S Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - KOMONDJI, ALINE / THIOMBIANO, AMELIE SELI
- 02 - DAHANI, IDRISSE / OUEDRAOGO, SIDPASSAMDE ROMAINE

#### M.P.A Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - THIOMBIANO, AMIDOU / LOMPO, LABIDI RAYMOND TIMOTHEE
- 02 - ZOMBRE, FRANCOISE / LANKOANDE, SAIBOU

#### MPR/B Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - NAZINGA, FATIMATA / SAMANDOULGOU, MAMOUNATA
- 02 - YARGA, ADAMA / LALSAGA, LASSANE

#### O.D.D.N Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - NASSOURI, DIADAMA ADRIEN / TIENDREBEOGO, CATHERINE
- 02 - LOMPO, OMAROU / KABORE, FRANCOIS JEAN WEND LA SIDA

#### O.D.T Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - TANKOANO, DIABOADO / OUEDRAOGO, BOUBA
- 02 - SOUBEIGA, JEREMIE / ZIDA, TENÉ MARIUS

#### PPP Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - NIGNAN, BABINTY AMADO / MAIGA, HADJA
- 02 - THIOMBIANO, ALIMA / TRAORE, YACOUBA

#### PA.R.E.N Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - TRAORE, DRAMANE BACHIROU / ONADJA, BILIGUIBA
- 02 - NAMOANO, ASSIMI / THIOMBIANO, AMTANDI

#### PDS/METBA Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - DIALLO, SADIO / THIOMBIANO, KADRI
- 02 - NATAMA, AMADOU / SANON, AISSA ELYSE

#### PNDS Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - COMBARI, MARIAM MI-YEBA / COMBARI, MOUSSA
- 02 - SAWADOGO, HASSAM / MANDE, MAHAMOUDOU

#### R.D.E.B. F Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - LOMPO, PALAMANGA / OUOBA, GUIBO ERIC
- 02 - RAPADAMENABA, SIDBEWINDIN MIRIAM / KARAMA, GEORGES ANDRE STANISLAS

#### R.D.R Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - GOINNE, MADI / BANCE, PÂZEMWENDE PATRICE
- 02 - BAMOGO, NABASONGO / TARNGADA, JEAN BAPTISTE

#### R.F.H/PJB Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - THIOMBIANO, ALINE / ZOUGMORE, SERGE DJIBRIL
- 02 - SALAMBERE, SALAMATA / ILBOUDO, ALASSANE

#### U.N.D.D Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - NAMONO, HAOUA / KOADIMA, LEYA
- 02 - PALLO, MANIPOUGBA / LEGMA, AMELIE

#### U.P.C. Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - THIOMBIANO, ANHADI / THIOMBIANO, AMSATOU

#### U.P.R Candidate Titulaires/Suppléants

- 01 - THIOMBIANO, NOAGA ERNEST / TANKOANO NEE KIEMA, SUZANE
- 02 - IDANI, OUMAROU / YONLI, THIMOTHE

#### UNIR/PS Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - THIOMBIANO, BOUREIMA / COULIDIATI, ISMAËL ALPHONSE OUNTENI
- 02 - BOMBIRI, BLANDINE / LOMPO, Y.RACHEL

#### URD/MS Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - LOMPO, TALARIDA RAOU / DOROBZANGA, MOUSSA
- 02 - SINA, DAPOUGDI / LOMPO, ADISSA DEBORA

### Province de la KOMPIENGA

#### A.N.D/P.J.S Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - KOADIMA, AMADOU / OUEDRAOGO, HAOUA
- 02 - OUEDRAOGO, SIDORE ABDOUL KADER / DAYAMBA, YENTEMBA PHILEMON

#### ADF-RDA Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - SABDANO, PARIMANI / ONADJA, ANTOINE
- 02 - THIOMBIANO, DAPOUGUI DAZPHARD / BOURGOU, NAMOUSSA

#### CDP Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - ONADJA, KANFIDO / SANGLI, BIBATA
- 02 - POUBERE, SALIF / KARANBI ONADJA, TANI DELPHINE

#### F.E.S Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - NATAMA, HELENE / NATAMA, MATHIEU
- 02 - NATAMA, BENOIT / DENGTOUMDA, RAKISWENDE

#### MPR/B Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - SAWADOGO, SALAMATA / OUEDRAOGO, SALAMATA
- 02 - ZONGO, ADAMA / YANOGO, ROGER GOUWINMANEGRE

#### PA.R.E.N Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - GNEGNE, ALIMATA / BAKOUAN, ISSOUF
- 02 - TAMBOURA, ADAMA / BARRY, DJENEBA ISABELLE

#### PDS/METBA Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - MOUSSA, IDRISSE / TANKOANO, AISSA
- 02 - COMPAORE, SIGUIMANEGBA ELIO / TANKOANO, BANDIBA

#### R.D.E.B. F Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - DIBENE, IRENE / KOANDA, MOUSTAPHIA
- 02 - SIMPORE, ALIMATA / KAMBA, ISMAËL ROLAND ADAMA

#### R.D.R Candidates Titulaires/Suppléants

- 01 - BANCE, MAHAMADI / GUENE, DAOUDA

### Province de la KOMPIENGA (suite)

#### 02 - PILABRE, OMAR / OUBDA, ZAKARIA

#### RDS Candidats Titulaires/Suppléants

- 01 - ONADJA

Voyage d'études sur la gestion des gares routières

# Coopération syndicale entre Fada et Niamey

Par Japhet Benyidoba



La délégation de la section Est du syndicat national des transporteurs routiers de voyageurs du Burkina, avant son départ de la gare de Fada.

**A**vec l'appui financier de la Maison de l'entreprise, la section Est du syndicat national des transporteurs routiers de voyageurs du Burkina (SNTRV-B/Est) a séjourné du 17 au 21 octobre dernier à Niamey au Niger pour une visite d'échanges et de partage d'expériences entre transporteurs routiers gestionnaires de gares routières. Cinq jours pour, d'une part, des rencontres de partage avec la direction du syndicat des transporteurs de voyageurs du Niger (SNTVN) et les gestionnaires directs des gares routières de Niamey, et notamment de l'Ecogar, la gare centrale et des gares secondaires dont celle de Torodi à la périphérie Ouest de la capitale nigérienne ; et d'autre part, des échanges avec des responsables de sociétés privées de transport de voyageurs, en l'occurrence Rimbo transport voyageurs et Sofen transport voyageurs.

Dès son arrivée dans la capitale nigérienne, le

mercredi 17 octobre, la délégation de la SNTRV-B/Est, conduite par son président Oumpougouni Thiombiano, le SG Mahamoudou Sanogo et Joanny Sawadogo, le chef des relations extérieures, a tenue une séance de travail avec son hôte pour formaliser son programme de visite. La gestion des lignes directionnelles d'une gare étant la préoccupation majeure de la mission, la délégation burkinabé était constituée des chefs de ligne de la gare communale de Fada et les présidents des sections SNTRV-B/Est de Manni, Namounou, Nadiagou, Diapaga et Bogandé.

La séance de travail de la matinée du jeudi 18 oc-

tobre au siège du syndicat nigérien des transporteurs de voyageurs et, le long entretien de la délégation burkinabé avec Yacouba Seydou, le vice président national de la SNTVN, entouré d'un staff de cinq personnes dont le SG Bachirou Idé, a été la plus importante de ce voyage d'échanges. Parce qu'elle répondait à l'objectif spécifique de s'enquérir de l'expérience nigérienne en matière de gestion des lignes directionnelles des gares. L'histoire du syndicat nigérien des transporteurs, avant et après la conférence nationale souveraine de 1990, et le rôle de l'Etat dans la gestion des gares n'auront été abordés que pour donner un

fondement à la présentation et à la compréhension de la gestion partagée des gares routières entre l'administration étatique et la structure syndicale. Ainsi, si la gestion administrative, financière et sécuritaire, entre autres de la gare centrale «Ecogar» incombe à l'Etat, celle des transporteurs relève de la seule autorité du syndicat. Comme qui dirait, à l'Etat la gestion de l'infrastructure et aux syndicats celle des véhicules. Cette collaboration entre les structures de l'Etat et la centrale syndicale dans la gestion du transport de voyageurs, permet par ex-

emple une union des compétences pour traquer les contrevenants à la discipline. Ainsi, pour tout embarquement de passager «hors gare» le syndicat et la police de l'Ecogar s'entendent pour que le transporteur soit frappé d'une mise en fourrière de son véhicule au commissariat de la gare pour une durée de deux à trois jours assortie d'une amende de 8 000 F CFA.

## La cohabitation Etat-syndicat à l'Ecogar de Niamey

L'après midi de ce même jeudi 18, la délégation a été reçue à la direction de l'Ecogar de Niamey et, notamment par Mani Kora, directeur administratif et financier, assurant l'intérim du DG en pèlerinage à la Mecque lors de notre passage et, Amadou Garba Gamatié, directeur d'exploitation. Après une brève historique de l'établissement, signalant entre autres la mise en fonction depuis 1994 de l'Ecogar en tant qu'établissement public chargé de la gestion des gares routières de Niamey, la gare principale et les gares secondaires (Tillabéry, Torodi, Say, Kollo...), le directeur d'exploitation indiquera que l'Ecogar gère les infrastructures, fait respecter le



La délégation au sortir de la réunion avec le staff administratif de l'Ecogar.

règlement intérieur dont le paiement des redevances, l'interdiction du transport clandestin, la fourniture des documents de travail et, notamment la feuille de route, le droit de sortie, les timbres voyageurs. La direction de l'Ecogar comprend 2 sections principales outre la direction générale, qui sont la direction administrative et financière (service comptable et du personnel) et la direction de l'exploitation. Cette dernière comprend quatre services. Le service organisation du transport qui veille au respect de la réglementation par les transporteurs : respect du tour de rôle, surveillance des axes, contrôle du paiement des redevances, règlement des litiges, ... Le service technique qui est chargé de l'entretien des infrastructures. Le service messagerie : consigne et hébergement. Le service gestion des valeurs, qui gère la documentation, essentiellement les timbres (100 F pour le voyageur) et les



Vue partielle d'une séance de travail au siège du syndicat des transporteurs à Niamey

**Les Échos du Sahel**  
Mensuel d'informations locales,  
d'Intégration et de Développement

+226 40 77 77 18  
+226 70 33 24 16  
+226 78 83 80 53  
+226 76 42 65 10  
**BP. 145 Fada N'Gourma**  
**Burkina Faso**  
Email : mboluvi@yahoo.fr

Récépissé n°2011-044/CAO/TGI-F/PF

N°ISSN : 0796-8868

**Directeur de publication**

Guy-Michel BOLOUVI

**Conseil de la rédaction**

Justin LOMPO, NABA Yentema

**Service commercial**

Fatimata BARRY (Stagiaire)

**Rédaction**

Apollinaire Salembéré, Japhet Benyidoba, Philibert Yentangou, Guy-Michel Bolouvi, Kawe Jos, Dianou Yempabou, Issaka Hervé Combaré, Nako Hamado.

**Conception graphique et Mise en page**

Les Echos du Sahel

**Impression**

Ténakourou imprimerie

**Distribution**SODIPRESSE 09 B.P 11315 Ouagadougou 09  
+226 50 36 03 80

**Les Échos du Sahel**

Puissions nous avoir

- Le courage de changer
- ce qui peut l'être,
- la force d'accepter
- ce qui ne peut l'être,
- la sagesse pour faire
- la différence entre les deux !



Sortie de réunion avec le directeur d'exploitation de Rimbo

feuilles de route associées au droit de sortie, dont le coût fixé par la municipalité en collaboration avec le syndicat des transporteurs, varie de 800 F à 3 350 F, suivant la catégorie du véhicule : 9 places ; 19 places, la plus usitée ; 40 et jusqu'à 70 places ... Le service gestion des valeurs est celui qui est en contact direct avec les chefs de ligne. Les préoccupations de la délégation ont toutes trouvé réponse. Ainsi, le nombre intriguant de kiosques commerçants sur le site de la gare, est un compromis financier : «*c'est vrai, toutes ces boutiques, ça intrigue, mais nous les considérons comme des activités annexes qui nous permettent d'arrondir les comptes parce que nous payons trop de taxes fiscales. Ces commerces nous embêtent mais, nous sommes obligés de travailler avec ces opérateurs économiques en veillant cependant à délimiter les espaces*». Outre les impôts, l'Ecogar fustige «*l'introduction par l'Etat des gares privées qui nous font beaucoup de mal, trop de torts*». D'où cette recommandation du Daf de l'Ecogar

incombe ainsi exclusivement à son chef et à ses deux adjoints, seuls agents reconnus et rémunérés au prorata de leur rendement par le syndicat qui a la latitude, en tant qu'employeur, de les muter, sanctionner ou révoquer. Enfin, pour une professionnalisation du métier de transporteur, le syndicat a fait du poste de chef de ligne, une sorte de fonction de retraite, un débouché pour les anciens transporteurs et conducteurs forcés à la retraite, les premiers pour raison de faillite, les second pour invalidité suite à un accident ; évidemment compte est tenu de la bonne moralité du candidat au poste.

### Partenariat de transit

La matinée du vendredi 19, a été réservée à la visite de sociétés privées nigériennes de transports voyageurs transitant par la gare de Fada pour Ouaga, Bamako et Abidjan entre autres destinations. Objectif, renforcer les liens de



Les gares des sociétés privées Rimbo (à gauche) et Sonef (à droite)

à ses hôtes «*il faut prendre des mesures à temps chez vous, afin que cela ne vous arrive pas. Ce sont eux qui nous ramassent les passagers. Si nous avions tous les passagers, nous n'aurions rien à faire avec les commerçants. Les gares privées nous imposent une concurrence déloyale au vu et au su de tous. L'espace de la gare appartient aux transporteurs, même s'il reste vrai que le transport est indissociable du commerce. En plus, la présence des commerces dans la gare nous met la mairie sur le dos parce qu'elle veut aussi sa part*». La pilule aurait été plus douce si les sociétés privées de transport suivaient les dispositions réglementaires qui leur imposent, entre autres, le paiement de redevances à l'Ecogar. «*Elles ne respectent rien, ni les horaires, ni les distances qui leur étaient prescrites. Le ministre des Transports les interpellent en vain et c'est embêtant pour nous*». Avertissement sans frais pour la délégation de Fada dont la gare est déjà partiellement boudée par les sociétés privées de transports voyageurs qui desservent la ville.

### Les chefs de ligne

Selon leurs hôtes Nigériens, la nomination des chefs des dix-neuf (19) lignes directionnelles que comptent la gare et, de leurs deux adjoints, relève de la seule compétence de la centrale syndicale, suivant un accord passé avec l'Etat dans la gestion de la gare routière. Et le cahier des charges du chef de ligne comprend principalement l'organisation du tour de rôle de chargement des passagers, l'accomplissement des formalités administratives du départ, le contrôle du respect

du nombre autorisé de passagers suivant la capacité du véhicule, la ponctualité et l'assiduité au travail des agents du bureau de ligne. Ensuite et suivant le degré de sollicitation de la destination, le chef de ligne assume la responsabilité de s'ajourndre un personnel d'appui payé à la commission. La gestion du bureau d'une ligne



Photo de famille avec leurs hôtes nigériens à la fin de la mission.

### La parole à ...

**Oumpougouni Thiombiano**, président de la section de l'Est du syndicat national des transporteurs routiers de voyageurs du Burkina. «*Nous sommes partis pour apprendre chez nos frères du Niger qui ont une assez bonne expérience dans la gestion des gares. Grâce au concours de la Maison de l'entreprise, nous avons pu effectuer cette mission qui était très importante pour nous. Vous savez que, le tout n'est pas d'avoir une gare. Il faut savoir la gérer et la rendre aussi utile que rentable et, en la matière, il est toujours bon de consulter ses devanciers. Nous sommes donc dans la quête des meilleures pistes pour une gestion optimale de notre gare et, le moins que nous pouvions faire, était d'aller voir du côté de Niamey, chez nos homologues Nigériens avec qui nous avons toujours entretenus d'excellentes et fraternelles relations. Nous en revenons très satisfaits. Nous avons beaucoup appris sur la question notamment de la gestion des lignes directionnelles qui était l'une de nos préoccupations*»

**Yacouba Seydou**, président du syndicat des transporteurs de voyageurs de la région de Niamey et vice-président du syndicat des transporteurs de voyageurs du Niger. Entré dans le transport en 1968, il est passé par toutes les étapes : apprenti, chauffeur (permis de conduire en 1971), propriétaire de véhicule de transport, syndicaliste, responsable syndical.

«*Nous travaillons depuis plus de 20 ans avec le syndicat des transporteurs de voyageurs de la région de l'Est du Burkina et, j'ai coutume de dire que nous sommes même devenus des frères avec nos homologues de Fada. Ils ont toujours géré pour nous les problèmes de nos transporteurs et, nous sommes régulièrement en contact. Une concertation comme celle que nous avons eue cette semaine, n'est pas une situation nouvelle entre nous. Nous sommes, avec eux, dans la mise en place d'un système de gestion des gares et ce, depuis le temps où il ne s'agissait que d'un projet pour lequel ils étaient venus nous voir de Fada et de Ouahigouya, en compagnie de leur partenaire, la Cagect. Ils étaient venus en une délégation de plus d'une trentaine de personnes et, ils ont passé une semaine avec nous pour voir notre gare de Niamey et s'inspirer de notre expérience. Et, ainsi que je vous parlais tantôt de notre fraternité, nous les avons pris en charge comme des frères. Quand ils ont construit la gare de Fada, ils nous ont invité et nous sommes allés y passer trois jours, entièrement à leur frais. Nous avons échangé sur tout ce qui concerne la gestion d'une gare routière. Plus tard, la Cagect nous a invités à Ouahigouya pour de nouveaux échanges avant la construction de la gare. La grande différence*

*entre nous et nos homologues syndicalistes dans la sous région, est que chez nous, c'est l'administration, pour ne pas dire l'Etat qui gère les gares. Ailleurs, ce sont les syndicats qui ont la responsabilité de la gestion. Ce que je leur donne donc comme conseil, c'est de toujours rester soudés. Leur dernière mission chez nous concernait la question des chefs de ligne. Chez nous, l'Etat voulait se charger de les nommer mais, nous avons dit non ; c'est une prérogative qui revient au syndicat parce que les véhicules n'appartiennent pas à l'Etat. De même, la police de la gare ne doit pas être là pour contrôler nos véhicules mais, pour assurer un service spécial : veiller à la sécurité des personnes et des biens dans la gare routière. Enfin, au niveau de la gestion, quand bien même, c'est l'Etat qui gère à travers l'administration de l'Ecogar, aucune décision ne se prend sans le syndicat car nous sommes, d'office, membre du conseil d'administration. C'est le syndicat qui a le pouvoir. Nous n'avons pas la gestion mais, les décisions nous appartiennent. En fait, la gestion nous a échappé lorsqu'au sortir de la conférence nationale en 1990, le syndicat unique des transporteurs s'est scindé en syndicat de transporteurs de voyageurs et en syndicat de transporteurs de marchandises. De même, avant la libéralisation du transport, le ministère a invité les transporteurs à se regrouper, en association de 10 personnes environ, afin qu'il les aide à aller vers la création de sociétés de transport. Nous avons refusé. Quand des particuliers ont entrepris également de créer des sociétés de transport, les promoteurs sont venus nous voir afin que leurs cars utilisent la gare, nous avons encore dit, non ! Et, ils sont allés chacun construire sa gare. C'est ainsi qu'aujourd'hui, chacun évolue de son côté. Pour finir, il faut savoir que la question de chef de ligne qui a motivé le voyage d'échanges de nos frères de Fada, est au cœur de la gestion d'une gare. La gare, c'est la gestion des lignes directionnelles, c'est le nerf de la guerre pour le syndicat*»



Vue partielle de l'aire d'embarquement de l'Ecogar

HONNEUR

DÉVOUEMENT

VIGILANCE

**S**'il y a une profession qui commande beaucoup de privation, c'est peut-être bien celui de la douane. Tenez ! Combien de fonctionnaires Burkinabé cracheraient volontiers sur la possibilité, à midi comme le soir à la descente, de se refaire le moral dans un cadre familial, se rehausser le mental et le physique devant une grillade bien arrosée, s'offrir une partie de rigolade avec les copains, jouer au poète en charmante et séduisante compagnie et, pour les mariés, se rajeunir au contact de ses enfants et quérir le réconfort de sa douce moitié ?

Choisir la douane comme profession, c'est mettre une croix sur tout cela pendant deux, voire trois décennies. Le temps, en tout cas, de ne pas voir ses enfants grandir, de ne pas être là pour leur éducation. Le temps de se tailler une belle blouse de visiteur dans son propre foyer. Parce que la frontière est le cadre d'activité, par excellence, de la douane et que, sauf de très rares cas, telle Aflao, la frontière Togo-Ghana, située à la périphérie Ouest de la capitale Lomé, la résidence professionnelle du douanier est, presque toujours, un tout petit bled. Un poste de travail à la frontière, quelques fois sans vraie voie d'accès, presque toujours sans centre de santé ni établissements scolaires de référence, sans supermarché, pas même un mini-market, pas de bistrot. La première conséquence, pour qui choisit la douane, est de se résoudre à vivre en ermite. Les sociétés de téléphonie devraient payer une ristourne à la douane rien que pour ce que ces agents dépensent à gérer leurs familles au téléphone.

Comme si cela ne suffisait pas, la profession est également celle du rejet. Parce que son boulot consiste à percevoir et, donc, réclamer que soit payé ce qui est dû au pays, en respect de la réglementation des échanges, ces hommes et femmes qui acceptent toutes ces privations, doivent aussi supporter l'exclusion sociale. Quand on ne les fuit pas, on évite de les fréquenter ouvertement. En tout cas, on ne court pas les aider dans l'accomplissement de leur mission. Avant même de les connaître, on les a jugés et condamnés. Et pourtant...

Qui sont ces hommes et femmes capables de tant de sacrifices ? Où sont implantés leurs bureaux ? Dans quelles conditions travaillent-ils ? Comme dans tout milieu, il n'y a pas uniquement que des anges dans la douane mais, pour nombre de ceux qui «passent en douane», ils sont loin d'être tous des démons. Votre journal, Les Echos du Sahel, a frappé à leur porte et vous invite à entrer dans leur monde. Dans la région de l'Est, la douane a des offices dans 4 provinces. Trois offices dans la Tapoa, à Kantchari, Tansarga et Botou ; un à Bogandé dans la Gnagna, deux dans la Kompienga, à Nadiagou et Pognoa ; et un dans le Gourma, à Fada, également siège de la direction régionale. Après les offices de la Tapoa, que vous découvrez dans cette édition, la prochaine visite est pour le Gourma et la Gnagna, avant la sortie par les offices de la Kompienga dans une autre publication. Une visite de la douane de l'Est, en trois escales pour, désormais, savoir avant de critiquer et comprendre pour accepter.

## Le Bureau de Douane de Kantchari

Par Guy-Michel Bolouvi



**S**itué à environ 375 Km de Ouagadougou et, à 20 Km de la ligne frontière avec le Niger, le bureau des douanes de Kantchari, dans la province de la Tapoa, est le 2ème plus grand poste douanier de la région de l'Est, sur la RN4. Il compte une trentaine d'agents, dont une femme. Il comprend des inspecteurs, des contrôleurs, des assistants et des préposés répartis dans 4 sections. A savoir, les sections vérification et manifeste et, les brigades de ligne et commerciale, à laquelle il faut joindre la caisse. Le bureau compte également un personnel civil, en l'occurrence, un chauffeur, un manœuvre et un gardien. Hiérarchiquement arrive en tête la «section Vérification» ou des vérificateurs. Elle est composée d'officiers de douane, notamment des inspecteurs et des contrôleurs. Comme nommée, cette section est «chargée de vérifier l'exactitude des déclarations, ces documents à valeur juridique, déposés par les déclarants en douane et qui, la confiance n'excluant pas le contrôle, doivent passer par un contrôle physique si nécessaire», avant que la marchandise obtienne un quitus de sortie par validation des acquis émis par les bureaux d'entrée ou liquidation. Vient ensuite la «Brigade commerciale», organisée en deux sections avec chacune un chef de section : la «section Manifeste» et la «section surveillance». La section manifeste, antérieurement appelée le «garde magasin» ou le «GM» pour rester le jargon du milieu. Les Assistants travaillant dans cette section sont chargés de l'établissement des manifestes à partir de la «déclaration sommaire produite par le déclarant sur la nature du chargement». Les données statistiques en douane doivent beaucoup au travail de cette section.

La section de surveillance, subdivisée en deux (02) sous sections, «veille sur les entrées et sorties de l'aire de dédouanement et du territoire et, établit les laissez-passer pour

la circulation des véhicules immatriculés à l'étranger», au contrôle voyageurs et à l'«écor» c'est-à-dire «l'identification et le dénombrement des colis aussi bien à l'entrée qu'à la sortie du magasin ou de l'aire de dédouanement». Les agents de la section surveillance sont ceux qui sont le plus en contact avec les usagers. Ils sont placés sous la coordination de l'Assistant Wereme Hamidou. Et, la «Caisse», une section «qui a un très grand rôle dans le bureau» est tenue par l'Assistant Nikiéma Mouni : «C'est lui qui perçoit les différents paiements qui sont effectués au bureau. Il est actuellement seul et abat un travail qui n'est pas petit. Mon souhait aurait été que nous disposions de beaucoup plus d'agents pour lui permettre d'être moins chargé», observe l'Inspecteur divisionnaire des douanes Konaté Aboubakar Sidiki, chef des douanes de Kantchari, jusqu'en début septembre dernier.

Enfin, la «Brigade de ligne», qui fonctionne comme une brigade mobile rattachée au bureau de douane. Elle est chargée d'une part, de la surveillance de la zone frontière, «service de campagne pour veiller à ce qu'il n'y ait pas des importations qui contournent le bureau de manière frauduleuse, donc canaliser les marchandises vers le bureau» et, d'autre part, du service d'escorte des camions en transit sur les bureaux intérieurs ou de sortie vers les bureaux frontières : «une mesure de garantie que l'administration a jugée nécessaire d'instituer par arrêté et qui fixe la liste des marchandises à escorter en transit afin d'éviter tout déversement frauduleux en cours d'acheminement sur les bureaux de destination et avant accomplissement des formalités».

Côté moyens de travail, l'Inspecteur divisionnaire des douanes Konaté Aboubakar Sidiki, chef des douanes

de Kantchari, déclare «notre premier outil de travail ici, c'est le matériel informatique. Il y a des postes (ordinateurs) un peu partout dans les bureaux pour permettre à chaque opérateur d'effectuer son travail». Le chef Konaté est satisfait, sauf que, doit-il avouer, «nous avons un besoin qui commence à se faire sentir au niveau des imprimantes. Le volume de travail est tel qu'une imprimante neuve montre des signes de fatigue au bout de 6 mois». Côté matériel roulant, «le véhicule que nous utilisons a plus de 8 ans, il tenait toujours mais, nous savions qu'il avait donné le meilleur de lui-même et qu'il était temps d'apporter du sang neuf». Vœu exaucé ! «Nous venons de recevoir un deuxième véhicule». Côté 2 roues «nous avons des motos qui permettent aux agents de faire de la circulation et le service de campagne. Nous avons reçu une dernière dotation de 5 nouvelles motos et je peux dire qu'aujourd'hui, le bureau a suffisamment de motos».

### «Je vais en douane»

Le chef Konaté n'a pas la date exacte de l'installation de la douane à Kantchari mais, il sait que «le bureau douane de Kantchari date des années 60 et était sur un autre site, vers le centre ville, la zone du marché et, c'est en 1994 qu'il a déménagé sur son site actuel à la sortie de la ville, lorsque la route a été bitumée». Darankoum Souleymane, le secrétaire général de la mairie de Kantchari, corrobore : «La douane est là depuis plus de 50 ans. Le premier bureau était situé vers la préfecture puis, il a été déplacé vers le marché au centre ville et, maintenant la douane est carrément à la sortie de la ville vers le Niger». Le bureau des douanes de Kantchari n'a peut-être pas une histoire extraordinaire mais, l'expression «je vais en douane» est aujourd'hui bien en place dans le lexique routinier de la ville. Le bureau de douane a si bien intégré le quotidien de la ville qu'il a le statut d'un quartier. A Kantchari lorsqu'on va à une adresse située du côté du bureau des douanes, on dit simplement «je vais en douane» ou «je loge en douane», sans pour autant aller précisément au bureau des douanes.

### Un bureau de transit

Jusqu'à une date récente et avant l'application stricte des dispositions administratives sur la compétence des offices appelées abusivement «mesures nouvelles» dont celle portant sur le respect des compétences des offices, les dédouanements se faisaient au bureau de Kantchari sans limitation de valeur. A présent, sauf les petites marchandises apportées par les voyageurs, «lorsque la marchandise est destinée au Burkina Faso, les chargements complets sont escortés vers



l'Inspecteur divisionnaire des douanes Konaté Aboubakar Sidiki, chef des douanes de Kantchari, jusqu'en début septembre dernier.



# DIRECTION REGIONALE DES DOUANES DE L'EST



La section Vérification (de haut en bas et de gauche à droite) : Samboré Assane, Nabié Bi-Yéki, Congo Mohamadi, Kafando Yves, Bassolet Bayi et Zoubga Maoloud.

*les bureaux intérieurs pour le dédouanement.*

La principale activité du bureau des douanes de Kantchari est donc le suivi du transit à la sortie «il reçoit un grand volume de marchandises en transit à destination du Niger et en provenance des pays côtiers. Principalement des ports de Lomé, Accra, Tema et Abidjan. Plus rarement du port de Cotonou, parce qu'alors les Nigériens préfèrent passer par le corridor de Malanville (frontière Bénin-Niger, Ndrl)».

De la même manière qu'elle est une porte de sortie, le bureau des douanes de Kantchari est également une porte d'entrée de marchandises en provenance ou via le Niger. Le transit s'observe donc dans les deux directions et, en l'occurrence, Kantchari est un point de transit vers l'intérieur du Burkina où en direction des pays côtiers ou du Mali. Ainsi, à l'entrée, on retrouve les oignons destinés au Togo, au Ghana ou à la Côte d'Ivoire. Comme autre produit à grand flux, il y a les hydrocarbures : «hier en provenance du Nigeria, avec la Côte d'Ivoire comme principale destination en sortant par Niangoloko ; aujourd'hui, avec le pétrole nigérien, la principale destination est le Mali, en transitant par Kantchari pour traverser le Burkina et sortir par Koloko ou Farmana. Quelques citernes d'hydrocarbures sont destinées aux bureaux de Ouagadougou et Bobo pour la mise à la consommation». Le transit concerne enfin, «des machines de chantier qui transittent pour de nouveaux marchés soit au Burkina ou d'autres pays».

Concernant la nature des marchandises à la sortie «je dirai qu'il y a du tout ; de l'alimentaire en passant par l'électroménager et jusqu'au matériel informatique, machines de chantier, vêtements...», observe l'Inspecteur Konaté Aboubakar Sidiki. La gestion du transit constituant l'essentiel du quotidien au bureau des douanes de Kantchari, c'est tout naturellement qu'une multitude de transitaires grouille autour de la douane. Une quarantaine de bureaux de transit y opèrent «Tous ne sont pas actuellement agréés par l'administration mais, il faut compter avec les représentants de maisons de transit implantées au niveau d'autres bureaux comme celui de Bitou et qui sont là essentiellement pour récupérer leurs acquis émis depuis Bitou pour les introduire en douane pour validation pour la sortie». Mais, avec quelle efficacité, ces bureaux de transit travaillent-ils ? Le chef du bureau des douanes leur reproche «de seulement se fier à ce que l'usager vient leur dire. Il arrive souvent que certains ne partent pas vérifier la déclaration avec le chargement réel et, lors du contrôle, nous constatons une différence de nature, ce qui est une infraction». C'est bien souvent alors qu'il recommande aux transitaires «de se donner la peine, même s'ils ne sont pas des douaniers, d'aller regarder afin d'aider leurs clients à passer la douane sans problème». Il prévient : «Parce qu'en établissant les documents sans aller voir la cargaison, s'il arrive que le service constate des erreurs, vous ne pourrez que vous en prendre à vous-même, sans compter que le client va vous en vouloir également puisqu'il paye votre prestation». Le chef de bureau est toutefois conscient que, pour certaines infractions, «l'usager n'a pas voulu intentionnellement induire le déclarant en erreur».

La contrebande étant inhérente aux transactions commerciales, le bureau des douanes de Kantchari est tout naturel-

lement confronté «aux marchandises importées sans déclaration, passant par le bureau de douane mais, camouflées dans les véhicules pour les soustraire à la vue des agents. Ce sont la plupart du temps des amphétamines, des piles, des cigarettes de contrefaçon». L'essentiel des marchandises de contrebande est essentiellement transporté par des motocyclistes qui empruntent les pistes et sont souvent interceptées par la brigade de ligne. Pas toujours hélas car, «la zone frontalière est poreuse et truffée d'innombrables pistes praticables, surtout en saison sèche et, à défaut d'avoir un renseignement, il est difficile de pouvoir la couvrir intégralement». Pour ne pas faciliter le service de campagne de la brigade de ligne, la frontière, de ce côté-ci de Kantchari, est également immatérialisée et, la peur de provoquer des incidents frontaliers limite les douaniers Burkinabé. En effet, le dossier végète à la Cour internationale de justice et il n'est un secret pour personne que la frontière Burkina-Niger se plaint dans un flou territorial et, donc observe l'Inspecteur divisionnaire Konaté Aboubakar Sidiki, «nous évitons d'aller carrément à la frontière pour fuir toute polémique car, lorsqu'il y a saisie, le fraudeur peut se plaindre que la marchandise a été prise sur le sol nigérien». Est-il nécessaire de souligner pour les pays enclavés que sont le Burkina et le Niger, l'importance des services de douanes dans la constitution de leurs ressources intérieures ? Il y a urgence de matérialiser cette frontière. Pour enfin respecter la mode, au lot des marchandises de contrebande, du côté de Kantchari, il faut également ajouter la fraude des hydrocarbures même si «elle évolue en dents de scie, selon les prix pratiqués de part et d'autre de la frontière».

## «Il est impérieux que les populations nous soutiennent»

Si les agents du bureau des douanes de Kantchari éprouvent un malaise, il faut le chercher au niveau de l'incivisme ambiant dans la population. Ce refus d'obtempérer, notoire, aux injonctions des douaniers, notamment lors des opérations de surveillance de la zone par les agents de la brigade de ligne. La tendance générale, chez les fraudeurs interpellés en rase campagne, «est le refus d'obtempérer, ils savent que c'est la douane qui les interpelle mais, ils tentent toujours de partir avec leur chargement». Evidemment, ils mettent les agents mal à l'aise : «les douaniers peuvent engager la poursuite mais, pour ne pas mettre en danger l'intégrité physique du fuyard, ils abdiquent pour éviter qu'il ne se blesse dans une chute». Les risques malencontreux sont d'autant plus à craindre que «dans sa course désespérée, le fuyard roule à vive allure dans la brousse et, même s'il y a des pistes, elles sont souvent difficiles» et, malheureusement, conclut le chef de bureau, «ce sont des situations que les agents rencontrent et, ce n'est pas facile». C'est d'autant pas facile qu'il n'est nulle part écrit que la douane doit supporter les pots cassés de l'incivisme et, souvent plus grave, la peur et le mépris de l'autorité administrative. Une question de culture qui interpelle la citoyenneté de tous.

Au-delà donc des moyens mis à la disposition de la douane pour remplir ses missions, l'Inspecteur divisionnaire Konaté Aboubakar Sidiki préconise : «il faut surtout sensibiliser les populations». Il explique : «parce que, lorsque les douaniers sortent pour empêcher que des individus entrent avec des marchandises prohibées qui, pour la plupart, sont dangereuses pour la santé et la sécurité des populations ; c'est pour l'intérêt général qu'ils travaillent. Le douanier ne travaille pas pour lui-même ni uniquement pour l'Etat ou l'administration». Illustration : «quelqu'un qui entre avec des armes, dont on ne connaît pas la destination, qui arrive à les donner à des individus, dont on ne connaît pas la moralité ; c'est un danger public». Ainsi, à son avis, «il est impérieux que les populations nous soutiennent».

Effectivement, l'incivisme, l'ignorance et, disons-le, le crétinisme caractérisé, font que pour la majorité des populations, le douanier passe pour le diable et, le fraudeur pour un saint.



Nanema Paul Alfred (premier plan) et Ouédraogo Karim de la section Manifeste.



L'Inspecteur divisionnaire des Douanes, Konaté Aboubakar Sidiki : «il est impérieux que les populations nous soutiennent».

Ainsi, lorsqu'au cours d'une poursuite, le fraudeur arrive à s'engouffrer dans une agglomération, «nous préférions replier et partir, parce qu'il y a risque d'émeutes». Et cela parce que «les populations protègent toujours le fraudeur, sans savoir ce que cette personne qu'elles veulent courir tente d'introduire sur le territoire». Le chef du bureau des douanes en est convaincu, «il faut arriver à sensibiliser les populations pour qu'elles puissent appuyer la douane dans son travail».

### Face à l'incivisme, il faut rompre le silence

Quand l'Inspecteur divisionnaire Konaté Aboubakar Sidiki fait le bilan des relations qui prévalent entre l'institution douanière et les populations, il constate : «nous sentons vraiment la nécessité de communiquer parce que nous entrons dans une péri-

ode où l'incivisme prend de l'ampleur. Il faut rompre le silence». Il pense que «tant que le citoyen ne comprend pas l'action de la douane, nous aurons du mal à fonctionner». Alors pour lui, «il est bon que les gens comprennent que le travail de la douane est un travail nécessaire». Homme de terrain, il observe qu'il est «actuellement difficile, voire impossible aux douaniers des frontières de se rendre au marché pour saisir une fraude. C'est ça la réalité ! Il y a tendance à s'en prendre aux douaniers pour les lyncher». Et l'Inspecteur divisionnaire Konaté Aboubakar Sidiki de s'écrier : «C'est scandaleux ! On nous voit comme des indésirables à abattre. Il y a une tendance populaire à ne pas payer les taxes. La mode, c'est «je ne paye pas, y a des gens pour me soutenir, venez voir !» Paradoxalement, poursuit-il, «ces mêmes citoyens demandent énormément à l'Etat, ignorant que nous sommes tous une partie de l'Etat ; que l'Etat, c'est la contribution de tout un chacun». Il en arrive à la conclusion qu'il

## «Dans tout le Burkina, c'est Fada qui dérange nos transporteurs»

Les bureaux de douanes des frontières ne sont pas toujours ceux que les transporteurs redoutent. Les transporteurs Nigériens, en l'occurrence n'ont pas de griefs contre le bureau des douanes de Kantchari. Leur colère, portée par Yacouba Seydou, le vice-président du syndicat national des transporteurs de voyageurs du Niger (SNTVN), est dirigée vers la brigade mobile des douanes de Fada. Le responsable syndical Nigérien déclare qu'avec la douane au Burkina, «je voudrais bien dire que nous n'avons pas de problème mais, ce ne serait pas totalement vrai». Et pour cause poursuit-il, «nos transporteurs n'ont pas de problème avec la douane au niveau des frontières, et notamment avec le bureau des douanes de Kantchari. Cependant, c'est presque toujours que nos transporteurs se plaignent de la douane de Fada, en l'occurrence du barrage douanier dressé avant le péage, à l'entrée de la ville de Fada». Il en parle comme d'un harcèlement, et dénonce : «nos véhicules venant du Ghana, du Togo, de la Côte d'Ivoire ou du Mali, ont toujours des problèmes à ce niveau». Il ne comprend pas, parce que dans son entendement, «ils sont normalement en transit puisqu'ils prennent des laissez passer à leur entrée sur le territoire burkinabé, que ce soit par Dakola, Bitou, Niangoloko, Koloko ou Faramana. Nous ne comprenons rien. Tu es en transit par le Burkina pour le Niger et, arrivé à l'entrée de Fada, on te dit de descendre tes bagages. Ce n'est pas normal !»

C'est un responsable syndical outré que nous avons entendu sur la question des relations des transporteurs Nigériens avec la douane burkinabé. «Dans tout le Burkina», insiste-t-il, «c'est Fada qui dérange nos transporteurs», martèle-t-il avant de poser son jugement : «tu es en transit et on te dit de descendre tes bagages, ce n'est pas bon !» A ce sujet, Yacouba Seydou dit avoir «plusieurs fois» mais, en vain, approché ses collègues de Fada, à savoir, la section régionale du syndicat national des transporteurs routiers de voyageurs (SNTRV-B/E) et même son homologue Boukary Sankara, président de l'Organisation des transporteurs routiers du Faso (Otraf). Selon, lui, «quand les transporteurs Nigériens quittent Bitou, ils s'arrêtent d'abord à un barrage de douane à l'entrée de Tenkodogo ; mais, là-bas, ce n'est pas sévère comme à Fada». Il dénonce : «ils veulent de l'argent» et accuse «si tu arrives avec un car et que tu ne donnes pas 30 ou 40 000 F, on va te dire de décharger alors que ton véhicule est en transit, ce n'est pas normal. Nous ne comprenons pas». Et il soutient que «c'est le transit». Autrement dit, argumente le président du syndicat nigérien des transporteurs routiers, «si le transporteur a embarqué des passagers avec bagages à Ouaga et qu'on l'arrête là, c'est tout à fait normal. Mais, quand le véhicule est en transit, c'est dire que tous les passagers à bord ont pour destination le Niger et ont subi les formalités à l'entrée au Burkina... Vraiment, le problème des transporteurs Nigériens de voyageurs, c'est cette brigade de Fada et elle n'est pas mobile puisqu'elle est sur place là-bas, les douaniers dorment là-bas». Il conclut en s'exclamant : «là-bas, ils emmerdent trop les gens, hein ! Si tu ne donnes pas de l'argent, tu ne passes pas !»



«On te dit de descendre tes bagages».

est «impératif de trouver une solution à ce penchant pour les populations d'être réceptives à la fraude». Et, le chef de bureau à une anecdote en illustration : «Un jour, un douanier a appréhendé quelqu'un, en flagrant délit de contrebande et, l'a conduit au poste pour les formalités. A un moment donné, le monsieur profite de l'inattention du douanier et prend la fuite. Le douanier sort à sa poursuite en lui criant :

- «Arrête-toi !»

Les gens aperçoivent le douanier courant après le monsieur et se disent, il faut qu'on l'aide, il a dû faire quelque chose. Ils sont sur le point d'attraper le monsieur quand celui-ci se retourne et les invente :

- «Y a quoi ?»

Les gens de lui répondre :

- «Ah, non ! Tu as dû faire quelque chose. Pourquoi est-ce que tu t'enfuis ?»

Et, le monsieur de répondre :

- «Ah, non ! J'ai rien fait, hein ! Je n'ai fait que frauder !»

Les autres de s'exclamer :

- «C'est la fraude seulement ? Il faut partir !» Ensuite, ils disent au douanier :

- «Chef, si c'est la fraude seulement, nous ne pouvons pas l'attraper pour toi.»

Comme observe le chef de bureau, «C'est terrible ! Ce n'est vraiment pas facile ! Il ya un grand boulot de sensibilisation à faire, il nous faut communiquer car, un Etat n'est fort que dans le cœur de ses citoyens et, cela passe par l'adoption de nos institutions. La douane travaille pour le pays, et donc pour les citoyens». En somme, les gens doivent arrêter de croire que, se présenter à la douane pour effectuer des formalités se terminant par le paiement d'une taxe, est une démarche répressive. Ce sont ces taxes qui payent les salaires et permettent les investissements.▲

## Les gens déféquaient partout



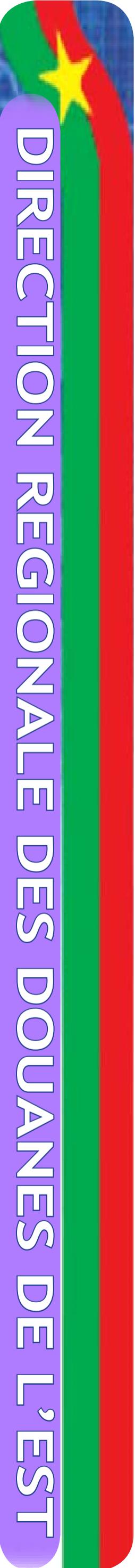
Barry Mohamed Lawal

Le grand monde qui arrive à la douane et le temps qu'il peut y passer, y compris d'y passer la nuit, devait constituer une aubaine pour la municipalité, en termes d'exploitation d'infrastructures sanitaires et d'accueil. Mais, aussi étonnant que cela puisse paraître, il n'y a rien de la sorte de plus qu'un WC qui a fini de servir depuis belle lurette. Barry Mohamed Lawal Jusqu'en juin dernier, il y avait du tout à la douane sauf cette commodité de pouvoir, dans l'intimité, satisfaire aux besoins physiologiques élémentaires. En fait, hors le parking bitumé de la douane, il n'est pas trop recommandé aux nez sensibles de s'aventurer dans une découverte du décor alentour. Depuis des années, les usagers de la douane ont pris l'habitude, surtout la nuit, de faire pipi et déféquer à découvert et à ciel ouvert. Le seul coup de balaie apporté à l'environnement immédiat de la douane ne provenant que des rafales de vents, le décor est celui d'un dépotoir de déchets de tous genres. A défaut d'une intervention de l'autorité communale, pour réhabiliter la latrine publique depuis longtemps devenue impraticable ou en construire une nouvelle, il a fallu attendre une initiative privée pour nettoyer quelque peu et exploiter le besoin de douches et de latrines pourtant flagrant dans cet espace qui reçoit et même héberge du monde. En effet, l'esplanade de la douane se transforme en un dortoir, à la belle étoile, pour les transporteurs et passagers bloqués par la nuit et l'insécurité. A la faveur des millions de gens et de véhicules de tous gabarits qui y font escale, la douane offre tant d'opportunités d'affaires et nourrit nombre de familles à Kantchari depuis des décennies mais, il a fallu attendre jusqu'à ce mois de juin 2012 et la rencontre du chef de la douane et d'un transitaire, pour voir surgir un complexe sanitaire «douches et toilettes publiques» pour les usagers. «Les gens déféquaient partout» s'indigne le déclarant en douane Barry Mohamed Lawal, avant d'expliquer : «je me suis rapproché du chef de la douane, Konaté Aboubakar Sidiki qui m'a donné un coin à aménager et, actuellement, ça va, les gens ont où se doucher et aller aux besoins. Avant c'était vraiment dégueulasse».

Barry Mohamed Lawal a construit un ensemble de 4 douches et 3 WC. Un petit complexe sanitaire géré par son jeune frère et à des prix abordables pour le voyageur : «l'accès à la douche est à 150 F et le WC à 50 F, eau compris». Son petit complexe sanitaire est fonctionnel depuis le 9 juin 2012 et lui coûte une moyenne quotidienne de 4 barriques d'eau à raison de «400 à 500 F la barrique». Il est bien fréquenté et, pour cause, non seulement c'est le seul dispositif de toilettes publiques dans les environs de la douane, mais encore, le déclarant en douane à battu campagne : «j'ai approché beaucoup de chauffeurs, mes collègues transitaire et les commerçants, pour qu'ils sensibilisent les usagers de la douane ; leur dire qu'il y a une douche publique qui est très bien, carrelée et propre». Barry Mohamed Lawal reste muet sur la rentabilité de son investissement mais, son sourire est bien éloquent.▲



DIRECTION REGIONALE DES DOUANES DE L'EST



## Poste juxtaposé Douane-Police de Kantchari Une infrastructure, pour rien ?

**Qualité inappropriate des matériaux de construction et leur incidence sur la facture énergétique, inadéquation fonctionnelle du plan... A l'évidence, l'Uemoa a cafouillé sa copie architecturale dans la conception du poste juxtaposé (douane-police) de Kantchari.**

La construction par l'Uemoa du poste juxtaposé de Kantchari a été achevée en janvier 2009 pour être occupé par les services de douanes et de police du Burkina Faso. Le même édifice en préfabriqué a été érigé à l'entrée de Makalondi au Niger. A ce jour, ni l'un ni l'autre ne sont occupés. Pour ce qui est de l'inoccupation du poste juxtaposé de Kantchari, les griefs sont essentiellement d'ordre fonctionnel. Le professionnel des douanes qu'est l'Inspecteur divisionnaire Konaté Aboubakar Sidiki s'en tient particulièrement aux failles fonctionnelles du plan pour un service efficace des douanes. Des failles et un doute : les experts de l'Uemoa ont-ils daigné associer ou consulter le service des douanes à l'étape cruciale de la conception du plan du bâtiment ? Le chef du bureau des douanes est contraint de constater que «*le plan ne répond pas aux attentes d'un service de douane*». Selon lui, «*Il y a un ensemble de dispositions à respecter pour que les différentes unités d'un service des douanes puissent mener convenablement leur travail*». Entre également en cause la qualité des matériaux utilisés, en l'occurrence le préfabriqué. Le bâtiment en préfabriqué présente bien ; bien beau vu de l'extérieur mais, l'intérieur s'avère une chaudière «*et, si le bâtiment doit être utilisé, il va falloir climatiser tous les compartiments*», observe le chef du bureau des douanes. Une tournure douce pour évoquer la douloreuse facture que la Sonabel se fera un plaisir de brandir chaque mois. Bref, en cas d'aménagement dans le préfabriqué de l'Uemoa, il va falloir, pour la douane, revoir à la hausse sa facture énergétique. Passe peut-être de devoir faire face à une note très élevée de la facture d'électricité mais encore, comment faire accepter aux locataires du préfabriqué la facture des termites. Parce qu'en attendant les douaniers et les policiers, le bâtiment héberge des termites et, les chères bestioles ont fait honneur au bois dont est aussi friand le préfabriqué. Sans compter que le préfabriqué est plus enclin à l'effraction et n'offre pas la sécurité requise pour un service de douane et son matériel. Faut-il faire injure aux experts d'une institution comme l'Uemoa, en leur recommandant que, le minimum, lorsqu'il est question de construire un bâtiment administratif, commande de tenir compte des besoins fonctionnels du service qui devra l'occuper ? En l'occurrence, l'architecture est la même pour les deux compartiments du bâtiment juxtaposé, comme si la douane et la police avaient les mêmes contraintes spatiales de fonctionnement. Par ailleurs, avec la localisation du poste juxtaposé en agglomération, la police aurait du mal à garantir l'authenticité de son contrôle des entrées et sorties quand le poste est installé dans une zone très animée. Comment s'assurer de qui entre et qui sort, certifier l'efficacité du contrôle en étant déjà à l'intérieur de la ville ? Avec le poste de police situé hors de la ville les gens ont déjà tendance à vouloir le contourner. Qu'en sera-t-il avec un poste logé en ville ? Les policiers ont refusé d'aménager dans le préfabriqué de l'Uemoa. Chez les douaniers, le cœur n'y est pas vraiment, mais il n'est pas exclu d'y délocaliser la section surveillance qui gère les laissez-passer pour les petits véhicules.

## La question de l'attente pour les formalités

Les chauffeurs comme Moussa Moumouni, transporteur Nigérien d'hydrocarbures, dis-

ent n'avoir pas de problème avec la douane, ils n'ont même pas de contact direct avec les douaniers mais,



Moussa Moumouni a dressé son lit de camp et ronge son frein.

## Le pont bascule

## L'autre maladresse fonctionnelle

La plateforme du pont bascule gérée par la Chambre de commerce n'a aucun problème architectural mais, il pose problème. Il a été installé au mauvais endroit et fait dire que tout comme pour le préfabriqué, l'Uemoa a péché quelque part sous le couvert de la Chambre de commerce. L'infrastructure a été implantée sans qu'ait été pris en compte son adéquation fonctionnelle. Et comme toujours, lorsque les bureaucrates conçoivent sans les acteurs du terrain, il y a désagrément.



Comme l'indique un des agents de la chambre du commerce : «*Quand un véhicule arrive, le propriétaire de la marchandise ou le transitaire doit venir s'acquitter des droits de pesage qui est unique et standard et fixé à 7 130 Francs. Parce que la douane a besoin du ticket de pesage pour les formalités*». C'est dire que la formalité du pesage doit être effectuée en amont, en tout cas avant l'entrée en douane. Côté Niger la plateforme de pesage est située à environ 3 km du poste des douanes de Makalondi. Côté Burkina, il est même osé de parler de plateforme. Le pont bascule est installé pratiquement face au bureau des douanes, non seulement à l'intérieur du parking, mais encore, au niveau de la barrière sortie/entrée qui partage le parking de la douane en deux aires bien distinctes de stationnement : côté Ouest pour les véhicules sortant du Burkina et côté Est pour ceux qui demandent à entrer. Du coup, alors que la logique fonctionnelle commande que le pesage se fasse avant l'entrée en douane, à Kantchari le scénario est tout autre. Les camions venant du Niger entrent en douane avant de pouvoir passer au pesage. Conséquence immédiate : pour se conformer à la chronologie des formalités douanières qui commencent par le pesage puis l'entrée en douane pour effectuer sa demande d'accès au Burkina, les camions montent sur le pont bascule, sortent de la douane et font demi-tour pour y entrer à nouveau afin de répondre aux exigences douanières d'admission ou de transit de leur cargaison sur le territoire burkinabè. La manœuvre passerait inaperçue si le parking, côté sortie, était déserte et que les mastodontes avaient le champ libre pour leur demi-tour vers la zone réservée aux camions entrant. Heureusement pour la douane mais, malheureusement pour les transporteurs, c'est selon les intérêts de l'un et des autres, le parking de la douane de Kantchari, côté sortie, est toujours aussi bondé que le parking côté entrée que les camions n'auraient jamais dû quitter avant d'avoir fini les formalités d'entrée au Burkina. La manœuvre est périlleuse et l'est davantage pour les camions citernes transportant des hydrocarbures dont chacun connaît le caractère inflammable : «*l'emplacement du pont bascule ne permet pas aux camions citernes d'entrer en douane et de faire marche arrière pour regagner le parking*». Par peur sans doute des représailles administratives, les agents de la Chambre de commerce, commis à l'engrangement des recettes de pesage des camions à l'entrée en douane de Kantchari, ne font que ce constat pour voiler leur mécontentement. Le pont bascule de la douane de Kantchari ne compte que quelques 5 mois de fonction mais, déjà il rebute aussi bien les transporteurs que les douaniers et les agents de la Chambre de commerce. Certes, comparée à «*une frontière comme Dakola*», disent les agents du pesage, «*le trafic est moindre à Kantchari. Ici, ce sont les citernes et les oignons surtout qui passent*» mais, le pont bascule fatigue tout le monde. La position du pont bascule, à hauteur du bureau des douanes, impose une manœuvre dangereuse aux camions. «*L'idéal était que le pont soit situé en amont du parking de la douane puisque la chronologie des opérations veut que le pesage se fasse avant l'entrée au parking*». Du fait de la nature de leur cargaison, les citernes ne peuvent effectuer la manœuvre et elles parquent loin du parking de la douane, à mi-chemin entre le poste de police et la douane. Et, comme la douane libère les camions citernes à 4 heures du matin, les agents du pesage doivent prendre service chaque matin à 4 heures «*afin de pouvoir encaisser, parce que l'essentiel de nos recettes est assurée par les citernes et, aussi délivrer les tickets de pesage pour les formalités de douane*». Au pesage, cet horaire ne fait pas sourire : «*Si la douane pouvait changer les horaires de l'escorte, l'amener à 6 heures ou 7 heures, cela nous arrangerait et nous mettrait plus en sécurité*». Une mission de la Chambre de commerce est venue constater ce désordre et tout le monde attend réparation.

ils ne comprennent pas de devoir chaque fois attendre. «*Il faut attendre au moins deux jours pour les formalités. Si on arrive le weekend, il faut attendre plus longtemps. En tout cas, pour les convois de citernes, tu vas faire deux jours, avant qu'on te libère. Tu gagnes ton laissez passer la nuit, vers 20 heures et, tu te programmes pour quitter à 5 heures ou 6 heures. Tu passes le pont bascule, tu présentes tes papiers à la douane et tu es libre. C'est trop ! Quand nous arrivons, nous gurons et nous allons chez le transitaire donner les papiers du carburant, la carte grise et le permis pour que le transitaire fasse son travail*».

Pourquoi, ce n'est rapide ? «*C'est le travail de la douane. Pour les Maliens, c'est plus rapide parce que*

*c'est le transit mais, pour nous les Nigériens, c'est le dédouanement puisque nous livrons à Ouaga, à la Sonabhy. Nous prenons le carburant à la raffinerie à Zinder, la route est longue, nous sommes fatigués. Sinon, nous n'avons aucun problème avec les douaniers. Nous n'avons même pas affaire avec la douane. Les formalités se passent entre la douane, notre patron, le convoyeur et le transitaire. Ici, avec les douaniers nous n'avons aucun problème, seulement la question de l'attente pour les formalités avant de pouvoir continuer. Parce que ça nous fait beaucoup dépenser pour manger, pour l'eau, voyez, un bidon (25 litres) à 100 Francs alors que nous allons laver même le camion. C'est cher !*»

## La brigade commerciale

# Le ventre de Kantchari

**L**es parties les plus visibles du bureau des douanes de Kantchari sont son esplanade bitumée rarement vide et, la véranda de la villa qui abrite les bureaux. Deux tables, un banc et une poignée de chaises ont transformé la véranda en bureaux pour l'écor et le service des laissez-passer. Le bureau des douanes de Kantchari est surtout une ambiance. Pour prendre le pouls de la ville, il faut «aller en douane». Tout comme ailleurs, il faut faire un tour au marché pour se faire une idée d'une ville, à Kantchari il faut «aller en douane». La douane a pris les dimensions d'un quartier à Kantchari et lorsque quelqu'un vous dit : «je vais en douane» ou «je reviens de la douane», cela ne veut pas dire qu'il va ou a été au bureau des douanes. La douane est devenu un quartier, avec son marché, ses maquis, ses restaurants... Le quartier des affaires de Kantchari. Quand vous arrivez au bureau des douanes de Kantchari à l'aube, vous assistez au réveil d'un village commercial. Et s'ouvre le big bazar : du tailleur ambulant qui offre de réfectionner le boubou déchiré d'un voyageur, au vendeur d'eau pour la toilette, au cireur pour reluire vos souliers, en passant par le lunetier et le vendeur de montres, vous êtes interpellé de partout. Les meilleures affaires, à cette heure matinale comme au crépuscule, sont réalisées par les loueurs de nattes et bouilloires, et les tenanciers de kiosques à café, les vendeuses de bouillie et beignets, riz, haricots..., ceux qui vous agrémentent le repos, et ceux qui vous caressent l'estomac. Ils mènent la concurrence rude aux restaurateurs et aubergistes. Le big bazar, c'est aussi les services accompagnant les routiers : les télécentres, le vulcanisateur, le mécanicien, l'électricien et le respect du culte avec un espace aménagé pour la prière. C'est aussi un service traiteur avec les vendeurs ambulants de rafraîchissement, de grillades, de fruits, d'œufs à la coque, de miel... et même un télécentre mobile. Enfin, les mendians, les professionnels et les talibés. Et bien sûr les porteurs de bagages, ces dockers en herbe qui se disputent les paquets des voyageurs avant et après la fouille. Ce qu'il ne faut pas dire, c'est que le big bazar est aussi le monde des deals : le trafic avouable comme celui des conducteurs des voitures «France au revoir» qui fourguent des téléphones portables et autres gadgets emmenés du port ; le trafic inavouable comme celui des entremetteurs qui proposent des filles pour satisfaire les envies libidineuses des transporteurs surtout. Le bureau des douanes est un monde au-delà de ce qu'on peut imaginer ; une ville dans la ville. C'est le ventre de Kantchari, là où petits et grands viennent faire des «affaires», se «débrouiller» pour nourrir la famille. On en oublie presque qu'on se trouve sur l'esplanade du bureau des douanes, sur le territoire de la brigade commerciale. Dans cette foire de débrouillards plus nombreux que les voyageurs, les douaniers ont le mérite de la maîtrise de soi pour faire face aux roublards de passage. La brigade commerciale est le coin où le douanier doit faire appel à toute sa lucidité pour rester calme, attentif, professionnel. C'est le coin où l'usager trépigne toujours, fulmine contre la «lenteur» des opérations, bouscule, joue d'influence pour entraîner le douanier dans la précipitation afin qu'il se hâte de le libérer au plus vite car, il a une route à faire et n'a pas de temps à perdre. Evidemment, il y a ceux qui respectent la procédure, font leur déclaration dans le calme et gagne en temps. Il y a aussi et, en grand nombre, ceux qui sont allergiques à la



À la caisse, Nikiéma Mouni assisté de Compaoré Jean qui prête également main forte au service de surveillance.

déclaration en douane, qui se braquent contre la rigueur professionnelle des douaniers, fustigent la «lourdeur» des formalités mais, doivent finir par se plier à la chaîne du travail douanier. Enfin, les petits malins qui font intentionnellement appel à la précipitation pour perturber la chaîne, troubler le douanier, tenter de sauter les étapes et ainsi soustraire des choses au contrôle. La brigade commerciale est le service où la douane est le plus en contact avec les usagers.

### La surveillance douanière

De 5 heures du matin, alors que la nuit se bat encore avec le jour, quand la barrière se lève pour ouvrir le passage aux camions citernes et leur chargement d'hydrocarbures, à pratiquement 11 heures quand le soleil chauffe tout, y compris les méninges, la douane est chaque jour en ébullition : un véritable bazar où se choquent les caractères humains. Un bazar où s'affrontent les températures. Entre le douanier qui déploie tout son arsenal de maîtrise de soi pour rester affable et rigoureux et, l'usager toujours pressé et agacé, contrarié de devoir se soumettre à un contrôle, se joue la scène du plus malin. Un bazar également où se retrouvent tous les débrouillards de la ville. La brigade commerciale n'est pas seulement la façade la plus visible et exposée des services des douanes de Kantchari, elle est un centre d'affaires où le douanier est l'otage des roublards de passage et des débrouillards locaux. Chacun interpelle les agents de douane suivant son intérêt et la brigade commerciale est le lieu de la palabre, là où le douanier doit, sans se fatiguer, expliquer les procédures, faire comprendre et accepter, proposer des solutions.

Ainsi, l'Assistant de douane Wereme Hamidou, chef de la brigade commerciale n'a rien à envier à un pasteur, lui dont le bureau est à la fois un bureau de consultation, un confessionnal et un cabinet d'appui-conseils. Sa brigade est celle qui procède au contrôle-voyageur : «quand le passager arrive, nous lui demandons ce qu'il a à déclarer». Après la déclaration du voyageur, la douane procède à la fouille et si elle découvre une marchandise «qui dépasse l'objet de la franchise», elle se réfère à la valeur de la marchandise pour engager les formalités douanières. Et c'est bien souvent que la douane se retrouve dans ce cas de figure où le voyageur doit passer aux formalités.

### A malin, malin et demi !

Ainsi par exemple la douane met la main sur une moto embarquée dans un car en provenance du Niger, à destination de Bobo. Le propriétaire, en l'occurrence un étudiant à l'Université de Bobo, n'a sur lui que la facture d'achat. C'est dire que la moto n'a même pas subi de formalités douanières sur le territoire d'achat. Evidemment, la douane ne peut laisser passer la moto comme elle le ferait pour un simple baluchon. Il faut passer aux formalités et, ce faisant, il faut prendre le temps pour cela. Du coup, agacement général : les passagers du car grognent de devoir attendre. «A cause d'un seul passager, nous allons passer la journée ici». Puis ils s'en prennent au conducteur du car qui, à son tour, sort son téléphone et invente le chef des bagagistes à sa gare de départ. Selon lui, «la consigne est de ne jamais embarquer un bagage qui n'est pas «propre» parce que ça nous fatigue sur la route. Ça a été déjà le cas à la douane à Makalondi. Nous avons perdu du temps». Qu'importe, les passagers le prennent à partie mais, il se défend «ce n'est pas ma faute et je ne peux rien». Il reste imperturbable car, il en a vu d'autres : «Moi, je conduis et je n'ai rien à voir là-dedans. Ce n'est pas mon problème. La douane fait son travail».

Confirmation au niveau du chef de la brigade commerciale : «on ne peut pas se précipiter par rapport au temps. Ils savent qu'ils doivent faire des formalités et, il faut un



Wereme Hamidou, chef de la brigade commerciale

temps pour cela». S'agissant des transporteurs qui embarquent des bagages à problème, il remarque : «ils ne nous ont jamais écouté. Et, quand il y a un cas qui demande un temps de traitement, nous sommes obligés de faire notre contrôle et ils doivent attendre. Les chauffeurs remettent la faute sur les bagagistes. Ils nous disent que quand ils arrivent en gare, on leur dit d'aller dormir et le lendemain matin on les appelle et on leur dit, prend tel car. Point ! Et, nous leur répondons que, nous non plus, nous ne pouvons pas dire que parce que c'est telle compagnie, nous ne pouvons pas contrôler. Ce n'est pas possible !» Effectivement, le chef de la brigade commerciale a convoqué le propriétaire de la moto dans son bureau et entreprend de lui expliquer la procédure. Calmement, face au propriétaire agacé, l'Assistant Wereme Hamidou explique : «Tu es arrivé avec une moto pour laquelle tu n'as que la facture d'achat. Elle n'a donc pas été dédouanée sur ton territoire d'achat. S'il se trouvait que tu avais déjà fait les formalités douanières à Niamey, et que tu arrivais donc ici avec la carte grise, nous t'aurions établi seulement un laissez passer et, arrivé à Bobo, tu te rendais à la direction régionale de l'Ouest voir le directeur régional pour demander une prorogation, le temps de te permettre de finir tes études. A ton retour ici, à la sortie, nous allions apurer le laissez passer et, c'est fini ! C'était simple comme formalité !» Tel n'était pas le cas ce matin-là. A son arrivée à l'entrée, à Kantchari, l'étudiant n'a pas pu fournir la carte grise prouvant qu'il avait effectué des formalités douanières. Après avoir vainement tenté d'égarer la douane dans des explications alambiquées, il a dû embarquer pour Bobo sans sa moto. Parce que, sans s'énerver, le chef de la brigade commerciale lui a fait entendre raison. En tant qu'étudiant, «sur la foi de sa carte», il lui faisait la concession de le laisser rebrousser chemin avec sa moto. Dans le cas cependant, où il souhaiterait continuer à Bobo avec la moto, il devrait effectuer les formalités douanières à l'entrée au Burkina. Et le chef de lui donner le tarif «la moto ayant une valeur de 225 000 F, tu dois payer une taxe de 118 500 F». Nouvelles tergiversations. Notre étudiant dit n'avoir sur lui que la somme de 100 000 F. Un marchandage que le chef Wereme Hamidou interrompt par un : «Non ! Ça n'entre pas dans nos poches, ça va dans la caisse de l'Etat. Tu payes, le caissier te fournit une quittance». Le chef de la brigade commerciale va même jusqu'à lui exposer la suite d'une telle formalité, à savoir : «au retour, à l'entrée au Niger, tu seras à nouveau obligé de déclarer et d'effectuer les formalités». L'étudiant qui a maintenant perdu de sa superbe, passe un coup de fil à son papa à Niamey pour lui exposer la situation. Le papa demande à parler au chef de la brigade commerciale qui lui présente le dilemme : «dédouaner la moto au Niger et prendre un laissez passer pour entrer au Burkina ou, dédouaner au Burkina et, au retour en fin d'études, repasser aux formalités au Niger». Le papa tranche pour la première option, celle du dédouanement au Niger. L'étudiant ne pouvant rebrousser chemin avec sa moto à cause de l'échéance du calendrier de l'université, il devra continuer sans la moto. «Nous avons retenu la moto contre un bulletin de dépôt». C'est la disposition qui permet aux personnes qui ne sont pas au fait des formalités et qui sont à cours d'argent de se donner une chance de conserver leur bien. «Nous gardons la marchandise pour un temps maximum de 3 mois, afin de permettre au propriétaire d'aller chercher de l'argent et revenir pour les formalités. Passé ce délai de 3 mois, nous montons un dossier, nous faisons une requête de confiscation auprès de la justice, nous faisons une annonce dans les médias pour une vente aux enchères pour laquelle le propriétaire lui-même peut enchérir en payant les droits et taxes». La moto est donc restée en dépôt à la douane à Kantchari et l'étudiant a 3 mois pour venir la récupérer en faisant apurer son bulletin de dépôt avec notification de la destination qui a été réservée à la moto. Dans le cas présent, il s'agira d'une réexportation. Comme le dit l'Assistant Wereme Hamidou, «avec les cars, nous avons



La brigade commerciale (debout, de gauche à droite): Wereme Hamidou, Kere Nestor, Ouédraogo André, Toé Lucie Malantala, Coulibaly Hamadou, Ouattara Moussa. (Accroupis): Kambou Mathias et Bassolet Télesphore.

**DIRECTION REGIONALE DES DOUANES DE L'EST**



souvent des problèmes, parce que les passagers ne comprennent pas». Evidemment, comment faire comprendre que la douane n'a rien à voir dans le fait que les marchandises et les passagers voyagent ensemble ? Et cette foire d'empoigne commence chaque jour dès le cours de 6 heures quand arrivent les premiers cars en provenance du Niger. Sans omettre les grands malins «il y a des gens qui étudient le système douanier, ils guettent les dernières minutes avant la relève d'une équipe. Ils savent que les agents sont fatigués après plusieurs heures de travail. Nous aussi nous faisons tout pour rester vigilant et ne pas tomber dans leur système». A la brigade commerciale, il n'est pas permis d'être déconcentré sur son travail et il faut souvent anticiper : «il arrive que dans un lot de céréales on trouve par exemple quantité de thé ou de dattes. Nous établissons un bulletin de contrôle, afin de le mentionner sur le laissez passer. Si le doute est grand, nous retenons le chargement et demandons de dédouaner. Parce qu'il y a des petits malins qui nous disent qu'ils vont pour un autre pays que le Burkina mais, qui font escale en route à Fada ou à Koupela pour vendre». Lorsque par extraordinaire - parce que si les passagers sont cachotiers, les douaniers ne sont pas non plus nés de la dernière pluie - une marchandise échappe au contrôle voyageur, il y a la brigade de ligne. A ce stade, la formalité est simple, c'est la saisie parce qu'il y a eu tromperie au niveau du bureau de douane, pour ne pas dire tentative de fraude. «Après le poste, c'est la contrebande» déclare l'Assistant Wereme, chef de la brigade commerciale qui passe donc la journée à expliquer, mettre les usagers en confiance, leur faire comprendre le sens des formalités. «C'est normal !» s'exclame-t-il, «c'est normal parce qu'ils ne connaissent pas. La brigade commerciale, ce n'est pas la répression».



La brigade de ligne, (de haut en bas et de gauche à droite): Kaboré Dramane, Konaté Issouf, Traoré Lamine, Ilboudo Jean-Bernard et Zagré Arthur.

## Un pôle de développement pour la commune

L'implantation du bureau de la douane en ville, plutôt que sur la ligne frontière située en pleine brousse, 20 Km plus loin, est d'un grand apport, au plan économique, pour les populations de Kantchari et le tiroir-caisse de la commune. Au point qu'il est difficile d'imaginer Kantchari sans la douane, «sa» douane. Mais, que fait la commune pour mieux apprivoiser sa poule aux œufs d'or ? En l'absence du maire qui, depuis une brouille avec la popula-



Darankoum Souleymane, Secrétaire général de la mairie de Kantchari.

De par sa position, la douane focalise les activités économiques de la ville, mais encore, son aire de stationnement nourrit substantiellement le budget communal, avec notamment la taxe communale de stationnement qui, selon Darankoum Souleymane, secrétaire général de la mairie de Kantchari, «constitue la principale source de recettes pour la commune». A raison d'une taxe de stationnement facturé à 1 000 francs

pour les gros porteurs et 500 francs pour les petits véhicules, en 2011, par exemple «le recouvrement de la taxe de stationnement a rapporté plus de 25 millions de francs à la commune» et, fin août 2012, avant d'entrer dans le dernier trimestre de l'année en cours, la commune avait déjà engrangé «plus de 30 millions de francs». Cet apport constitue «plus de 40% des recettes communales», se délecte le secrétaire général de la mairie de Kantchari. Sans compter ce que la commune perçoit auprès des commerces installés à la douane, au titre de l'occupation du domaine public. «C'est 5 000 F par personne et par an» et, comme le reconnaît le secrétaire général, «si on doit calculer le nombre de personnes qui sont là-bas, 5 000 F par personne et par an, plus la patente... ça contribue énormément à la santé de la caisse de la commune». En outre, et pour ne citer que cela, les petits commerces au niveau de la douane, assurent le quotidien de nombre de bouches à Kantchari. Darankoum Souleymane, est formel, «plus de la moitié de la population de Kantchari trouve son compte à la douane qui constitue un marché. Beaucoup

tion, répond au nom de «l'empêché de la mairie» et qui nous a posé un lapin, de même que son adjointe assurant l'intérim mais, qui a esquivé tout entretien, le secrétaire général a pris ses responsabilités de technicien d'administration, pour répondre.

de jeunes et de femmes y exercent leurs activités commerciales. La douane contribue énormément à la réduction du taux de chômage. C'est un pôle de développement pour la commune». Le secrétaire général de la mairie de Kantchari, ne tarit pas d'éloges pour la poule aux œufs d'or : «la douane fait l'affaire de la commune et, sans la douane, je me demande si Kantchari pouvait atteindre ce stade de développement». Mais que fait la commune pour entretenir sa poule ? Selon Darankoum Souleymane, secrétaire général de la mairie de Kantchari, le plan communal de développement prévoit des aménagements au niveau de la douane «le plan a inscrit toutes les activités en matière de commerce, a pris en compte les besoins pressants au niveau de l'aire de stationnement de la douane, l'extension de la zone de lotissement au niveau de la douane - puisque la zone est présentement non lotie - afin de mieux susciter l'investissement, et la construction de boutiques à louer à ceux qui ont les moyens, parce qu'il y a une occupation anarchique de l'espace, chacun vient et s'installe». Mais, il n'est pas question de toucher à l'aire de stationnement «c'est un domaine qui appartient exclusivement à la douane et qui a même été borné». La commune s'entend donc à lotir la zone de la douane, investir pour construire des boutiques et permettre aux commerçants de mieux exercer et, à la commune de collecter davantage de taxes. Qu'en est-il du problème de stationnement des camions citerne transportant des hydrocarbures ? Selon le secrétaire général de la mairie de Kantchari, «les citerne nous ont parlé de ça, puisqu'ils payent les taxes et, c'est vrai que s'ils n'ont pas une aire de stationnement, il y a un petit problème et ils ont demandé à la mairie de leur aménager une aire de stationnement. Nous avons pris l'engagement de le faire, probablement entre le poste de police et la douane, là où ils garent actuellement mais, il y a un problème de moyens. Aménager une aire de stationnement, ce n'est pas facile. Mais, l'engagement a été pris et un protocole d'accord a été signé entre le maire et le syndicat national des transporteurs à Ouaga». Enfin, le problème d'hygiène et de salubrité. La zone autour de la

## Transit

### «Il n'y a pas de raison d'avoir peur de la douane»

Illiassou Hassane dit «Bogobri», représentant de la Société africaine de transit du Burkina (Satra-B).



Dans son bureau de représentation de la Satra-B à Kantchari, Illiassou Hassane dit «Bogobri» est débordé chaque matin. L'essentiel cependant de sa tâche est la récupération des acquis de déclaration établis à Bitou pour apurement à la douane. Ses clients sont «les conducteurs de France au revoir, les gros camions et les commerçants». «Bogobri» est toutefois formel, «il s'agit d'une marchandise saisie, s'il quelqu'un a tenté de frauder et la douane l'a pris, une fois qu'il est en infraction, là, ce n'est plus l'affaire du transitaire, c'est l'affaire de la douane. Il va payer ses pénalités et s'il a fait ce que la douane a demandé, si ça vaut le coup de libérer sa marchandise, on libère, dans le cas contraire, on bloque. Le transitaire peut seulement l'aider pour le dossier de dédouanement». Il rappelle que le transitaire est juste «un intermédiaire entre la douane et le commerçant». Pourquoi cette focalisation sur le commerçant ? «Tous les commerçants ne peuvent pas parler avec clarté devant un douanier. Ils ont peur même de se présenter devant un douanier». Mais, il condamne cette peur de la douane : «Il n'y a pas de raison d'avoir peur de la douane puisque, sans la douane, tu ne peux pas travailler. Sauf, si tu n'es pas clair. Le douanier n'est pas un assassin, il ne va pas t'arracher ta marchandise. Il ne peut que te dire la vérité. Même si tu ne connais pas, tu vas chez le douanier et il va te dire comment tu dois faire pour être en règle». Pour Bogobri, le problème est ailleurs «les commerçants veulent toujours la facilité. Tu as ta marchandise, tu ne veux pas dire la vérité et, tu viens d'arriver et tu veux partir tout de suite. Il faut te mettre en tête qu'il faut du temps pour traiter ton cas». Cette question de temps à passer à la douane oppose toujours Bogobri aux transporteurs «ils veulent chaque fois que ce soit rapide, oubliant qu'ils viennent en convoi et qu'il faut nécessairement attendre son tour. Et dans le cas d'escorte, il faut attendre que l'agent d'escorte transmette les documents à la douane pour la décharge, ensuite attendre le transitaire pour mettre les choses dans le circuit, puis la douane vérifie tout, fait son travail avant de te libérer». Selon Bogobri, «nous les transitaires, nous n'avons pas de problème avec la douane. Le problème c'est avec les commerçants et les transporteurs. Ils veulent toujours forcer la douane à accélérer le travail. Et nous, nous comprenons la douane, il ne faut pas les bousculer et les embrouiller. Ce qu'ils veulent là, ne peut pas se faire. Surtout que maintenant tout est informatisé, la moindre erreur peut avoir des conséquences graves». Bogobri est également sollicité par les transporteurs venant du Niger. Une fois au parking de la douane les transporteurs viennent à lui pour leur faciliter les formalités de transit. Les principaux chargements en transit sont constitués de l'oignon, du niébé, du tamarin, du piment à destination du Ghana, du Togo et de la Côte d'Ivoire, du Mali, du Sénégal. A ces denrées alimentaires s'est ajouté depuis bientôt un an, les hydrocarbures. Le parking de la douane offre un large éventail d'immatriculations signe de l'envergure ouest africaine du couloir de Kantchari : BF (Burkina Faso), CI (Côte d'Ivoire), TG (Togo), RN (Niger) GH (Ghana), MD (Mali) et le Nigeria avec l'inscription de la ville ou de l'Etat (Lagos, Jigawa, Kano, Sokoto...). Allez donc comprendre l'insatiable Illiassou Hassane «Bogobri» pour qui «Kantchari, c'est un bon poste, seulement, on n'a pas beaucoup de travail». Il est pourtant là depuis 1996.



douane est sale et, Darankoum Souleymane, le secrétaire général de la mairie de Kantchari, assume «la gestion de la salubrité incombe à la commune. C'est une activité que la commune doit exécuter et, demander peut-être le soutien de la douane. Sinon, cette activité est à la charge de la commune et je crois que nous avons une association de jeunes qui œuvre dans ce cadre et a installé des poubelles un peu partout dans la ville et à la douane. Nous avons échangé et élaboré un projet pour la gestion de la salubrité au niveau de la commune. Ce projet vient d'être finalisé, il n'y a pas un mois et, nous sommes à la recherche de financement. Il y a un espoir par rapport à la salubrité». Pour ce qui est de la latrine publique que la commune gérait au niveau de la douane, Darankoum Souleymane dit : «normalement, ça doit être fermée». Outre ces désagréments en matière d'infrastructure et de protection et aménagement de l'environnement physique, le secrétaire général de la mairie de Kantchari, a accepté aborder le volet plus délicat de l'encombrement humain. Et, d'abord, ces essaims d'enfants mendiants qui font carrière à la douane. Un sujet délicat pour lequel Darankoum Souleymane, dégage en touche : «A ce niveau, la commune n'a pas d'initiative. On essaye de voir avec la communauté musulmane, parce que ce sont des élèves coraniques et, on évite de trop s'aventurer et, ça fait qu'on n'en parle pas comme ça». En revanche, pour ce qui concerne la zone des prostituées appelée «Camp», il y a quelque chose en vue : «le Camp est dans une zone non lotie, derrière le bar «la Casette» lui-même sur un espace non loti et, dans le cadre du lotissement en cours, nous comptons l'aménager et en faire une zone commerciale». C'est dire que les pensionnaires du Camp «doivent se déplacer, parce que leur présence, pratiquement au centre ville et en bordure d'une voie internationale, ne donne pas une bonne image de la commune». C'est que, pour une petite ville, Kantchari compte une assez forte population de professionnelles du sexe et, constate le SG de la mairie, «à défaut de pouvoir arrêter leur activité, elles vont devoir se déplacer. Le débat a été mené au niveau du conseil municipal et les conseillers ont dit que si nous fermons le Camp, les femmes des parents, des cousins... beaucoup vont chasser leur femme parce que certains vont se rabattre sur les femmes de leurs frères ou de leurs cousins et, ça, c'est un autre problème. Que vont faire les gens qui sont là et ne savent pas où aller pour se satisfaire ? C'est un mal nécessaire, même si jusqu'ici, ce n'est pas rentable pour la commune». Et le SG de la mairie explique : «nous nous sommes renseigné sur la taxe qu'elles pourraient payer, c'est la taxe de résidence mais, pour le moment il n'y a rien». Selon le service de l'Action sociale de Kantchari, avec leur va-et-vient, parce que ce sont des filles très mobiles, elles seraient au nombre d'une cinquantaine au niveau du Camp. Il n'est pas exagéré de dire que la douane représente la première entreprise de la commune de Kantchari et le SG apprécie : «avec la douane, il existe une bonne collaboration ; par rapport à la taxe de stationnement, les douaniers nous appuient en sensibilisant les transporteurs. Nos collecteurs qui sont au niveau de la douane ne pourraient rien faire sans l'appui des douaniers, parce qu'il y a des gens qui ne veulent pas payer. Ils nous appuient énormément en intervenant souvent pour sensibiliser les transporteurs et, je me demande si, sans eux, nous allions pouvoir percevoir quelque chose». Kantchari sans «sa» douane ne serait plus Kantchari.◆



La mendicité des enfants, un sujet délicat : «la commune n'a pas d'initiative. On évite de trop s'aventurer et, ça fait qu'on n'en parle pas comme ça»



## Bureau secondaire des douanes de Tansarga

# Tansarga et la valse du carburant

**L**e bureau secondaire des douanes de Tansarga n'est pas seulement le poste douanier le plus éloigné de Fada, chef lieu de la région de l'Est. Il a d'autres particularités qui en font un poste à hauts risques. D'abord l'inconfort d'être loin des centres de décisions. L'Assistant des douanes Paré Emmanuel, chef du bureau, en parle avec le sourire mais, il ne faut pas se tromper ; la vie de douanier à Tansarga n'a rien de marrant. «Nous sommes, grosso modo, à 500 Km de Ouagadougou et ce n'est pas facile». Tel que résumé par le chef de bureau, on a du mal à comprendre qu'il ne s'agit pas de 500 Km qu'un bon véhicule avale en 4 heures sur une bonne route. En fait, il s'agit d'une «voie rouge à partir de Kantchari. De Kantchari à Tansarga, on a 85 Km. Sur ces 85 Km, il y a Kantchari-Diapaga qui fait 60 Km, ça c'est passable. Et puis Diapaga-Tansarga, 25 Km, vous avez vu, ce n'est pas facile». Effectivement et pour être dans le vrai, il faut plutôt calculer ces kilomètres en heures de route. «Tu quittes ici tôt le matin, vers 5 heures ou 6 heures ; c'est le soir que tu arrives à Ouaga. Toute une journée de voyage. C'est pour dire que lorsqu'un agent quitte ici pour une permission à Ouaga, il a 24 heu-



Paré Emmanuel, chef du bureau



Wily Mahamadi, l'adjoint au chef de bureau

Ils chargent sans préavis, à grande vitesse car, un éléphant, ça va vite et en ligne droite, s'il vous plaît, en terrassant tout sur son passage». A force de côtoyer les dangers du parc, les douaniers de Tansarga ont intégré quelques recettes de survie : «là aussi, il faut être averti pour s'enfuir en zigzag afin de le ralentir un peu». Le chef du bureau de Tansarga ne le cache donc pas, «il y a la peur, parce que la grande partie de la zone frontalière, c'est le parc W, réserve totale, qui rehausse l'insécurité dans notre zone d'intervention».

## Les collines et le fleuve Mékrou

Ainsi donc, le gros village de Tansarga, où est installé le bureau des douanes, est à 56 Km de la ligne frontalière et, à une centaine de kilomètres de Banikoara, la première bourgade béninoise. Comme pour pratiquement toute la province de la Tapoa, il est difficile de se situer par rapport à une route, d'où l'embarras du chef Paré Emmanuel lorsqu'on lui demande l'état de la route : «si je dis route, ce n'est vraiment pas une route ; il est plus juste de parler de piste». Il explique : «en fait, le problème est que, côté Burkina, on a fait semblant de charger la piste, quand bien même son état laisse à désirer et, une fois qu'on épouse les 56 Km et qu'on est donc à la frontière, il n'y a plus rien et, pire, on est face à deux collines». Avec, entre les deux collines, un espace litigieux, une sorte de No man's land. Bref, «si on vous dit qu'un véhicule peut passer par-là, vous direz que c'est un miracle. Mais, les gens n'ont pas le choix, ils sont obligés de se débrouiller». Une vraie aventure : au pied de la colline, tous les passagers doivent débarquer et, le chauffeur et

res pour aller et 24 heures pour revenir : 48 heures de voyage. Donc, il ne dispose que de 24 à 48 heures pour ses courses et, s'il doit aller à Bobo, vous voyez ? Il faut ajouter encore 48 heures de route puisqu'il doit transiter par Ouaga, ce n'est pas facile ! Même pour assister à une réunion à Fada, il faut quitter ici à 5 heures du matin pour espérer y être à 10 heures. Donc, rien que pour une réunion à Fada, il faut quitter la veille». Le chef de bureau préfère résumer : «pour tout déplacement, il faut des acrobaties». En fait, dans la région de l'Est, il faut le préciser «c'est le poste le plus éloigné et, nous sommes encore à 56 Km de la frontière». Eloigné des centres urbains et de la frontière. Bizarre ! Qu'est-ce que ce poste de douane si-

son apprenti font des acrobaties pour faire gravir la colline au camion. Quand ils finissent avec la première colline, ils ont à faire à la seconde qui est encore plus haute et, il faut y être pour juger des difficultés qu'ils surmontent pour la franchir. «C'est périlleux !» apprécie le chef Paré Emmanuel. Mais, «les gens passent», indique-t-il avec admiration : «les gens passent parce qu'ils n'ont pas le choix». Pas toujours cependant : «dès la saison des pluies, aucun véhicule ne peut encore s'y aventurer. On ne peut plus passer ! Sauf à moto». Une fois franchit les 2 collines, il reste encore à passer la Mékrou qui coule à une quinzaine de kilomètres. Ce cours d'eau qui va au point triple du parc n'est franchissable qu'en pirogue.

Le chef Paré Emmanuel, n'affabule pas, il a testé et vérifié : «par rapport aux difficultés que les gens nous relatent à tout moment quand ils arrivent au bureau de douane, j'ai été voir le terrain. On ne pouvait pas y aller en véhicule, je suis parti avec deux de mes agents sur deux motos DT et, je vous dis que, quand nous avons franchi les deux collines, nous avons compris qu'ils avaient raison. A moto, ce n'est pas facile, à plus forte raison avec un véhicule chargé». Ce fut comme un parcours initiatique : «et, 15 Km après les collines, il y a le fleuve Mékrou. Mais avant, il faut dire qu'il n'y a pas de route. La voie n'est même pas tracée et, il faut suivre les traces laissées par les véhicules, en se faufilant entre les arbres. Il n'y a rien de tracé et chacun se débrouille pour se créer un passage». Comme si cela n'était pas assez, sur la rive de la Mékrou, on se retrouve face à l'eau et aux «piroguiers qui fixent leur prix à la mesure du client qui, lui, n'a pas le choix : 2 000 F pour la moto et 3 000 F pour le passager. Tu arrives avec ta moto, c'est 5 000 F, à prendre ou à laisser. Et ça, c'est pour l'aller ; au retour, même tarif». Le chef du bureau de Tansarga en rit en évoquant ce souvenir de ses premiers jours de prise de service à Tansarga en septembre 2009.

Cette mission de reconnaissance du terrain le conduit donc à Banikoara où, il peut se faire une idée des produits susceptibles de transactions entre le Bénin et le Burkina, en passant par Tansarga. C'est ainsi qu'il a la confirmation que le produit qui devrait faire l'essentiel des transactions commerciales ou d'échanges, c'est le carburant : «là-bas, le litre fait 250 à 300 F, alors qu'au Burkina, il est à 700 F». Appréhension confirmée puisque, début septembre 2012, alors qu'il préparait sa valise pour sa nouvelle affectation à Ouaga, le chef Paré s'est montré formel : «notre

vrai combat ici, à Tansarga, c'est le problème du carburant».

### La difficulté du terrain arrange les professionnels du gain facile

Paradoxalement, les obstacles qui compliquent et découragent les randonnées d'un bord à l'autre de la frontière, peuvent se transformer en parfait complice des trafiquants et, la concurrence est rude dans l'arrière pays de la Tapoa pour les stations services. Pourtant, en matière d'approvisionnement en hydrocarbures de cette région Est du pays, des dispositions légales existent pour discipliner le secteur. Mais le bureau de douane de Tansarga n'a pas autorité pour dédouaner les cargaisons d'hydrocarbures. En la matière, le bureau de douane de Kantchari seul, a l'autorisation de la Sonabhy pour dédouaner le carburant à destination des stations services de Kantchari, Diapaga et Namounou. Seules ces trois bourgades jouissent en effet du luxe de disposer de stations. Et, même si la Tapoa fait l'unanimité sur la décrépitude de son infrastructure routière, il n'est pas dit qu'on n'y compte que des piétons. Pour preuve «les gens disent qu'ils sont dans des zones éloignées de ces 3 localités, qu'il y a des fonctionnaires dans les villages près de la frontière... qu'il faut leur installer des mini-stations...» ; bref, les engins fonctionnant avec du carburant ne manquent pas et, il leur faut leur ration. Le chef de la douane de Tansarga, n'en disconviennent pas mais, dit-il, «malgré tout ça, je ne peux pas autoriser le trafic de carburant parce que je ne peux pas dédouaner. Ma hiérarchie ne m'en a pas donné l'autorisation, donc il n'en est pas question». Alors, comme si le champ était libre, le carburant passe la frontière avec un fort débit. A la faveur de la difficulté du terrain, les professionnels du gain facile sont entrés en scène et les douaniers en sont conscients à Tansarga : «c'est un trafic qui rapporte rapidement et les gens se sont mis dans la fraude».

Et voilà la douane de Tansarga engagée dans une valse avec les fraudeurs. «Toutes ces motos que vous voyez ici, ce sont des motos que nous avons saisies avec du carburant. Nous ne pouvons pas tout saisir, il est bien vrai, mais nous arrivons à prélever pour les décourager». La douane ne peut en effet qu'opposer un arsenal de dispositions susceptibles de ruiner le trafiquant et, ainsi, espérer l'écartier de la fraude. «Nous liquidons sa cargaison à d'autres personnes et nous vendons son engin aux enchères». Insuffisant comme mesures car, les fraudeurs démontrent qu'ils ont la ténacité têtue. «J'ai le cas d'une moto spécifique ici», relate le chef Paré, «qui a été saisie 3 fois. Je ne sais pas si c'est le type qui est malchanceux ou si c'est la moto. A la première saisie, il a accepté de payer la transaction ; la deuxième fois, alors que j'avais décidé de ne plus vendre la moto à l'intéressé, j'ai accepté, avec

les interventions, qu'il s'en tire avec des amendes ; la troisième fois, j'ai dit, trop c'est trop ; je vais faire une requête de confiscation et je vais m'assurer que cette moto sera vendue à une personne sans lien avec l'intéressé. Quel que soit le montant qu'il va m'amener, je ne lui cède plus cette moto».

Il explique sa fermeté : «Avec les récidivistes, il faut être ferme. S'il prend cette moto, c'est pour reprendre les mêmes activités. J'ai été catégorique, j'ai dit, cette moto, tu ne peux plus l'avoir». Autre cas : «on avait même un tricycle qui s'est permis, malgré les difficultés du terrain, d'aller frauder le carburant. J'avais eu l'information et, une première fois, il a réussi à nous échapper. Une deuxième fois, pareil. La troisième fois, nous lui avons mis la main dessus et, ça n'a pas été facile». Dans ces cas, en douane, le moyen de transport est amendé pour décourager l'intéressé. «Je l'ai fortement amendé. Il a payé la main levée de son engin et a racheté son produit au prix le plus fort. Le carburant est un produit dangereux que nous ne pouvons pas garder longtemps dans nos locaux». Malgré la pénalité qui lui a été infligée, rien n'assure que la douane ne reprendra pas ce tricycle dans ses filets.

Comme a fini par s'en convaincre le chef Paré, «généralement les fraudeurs sont des indécrobbables». Et le chef de bureau comprend pourquoi : «ils achètent le litre au Bénin à 250 F, maximum 300 F et le revendent ici à 700 F. Vous voyez la nette différence sur un litre ? Ça fait que, c'est interdit, mais ils forcent. Ils disent que non ! C'est qu'il n'y a rien à faire, qu'ils se débrouillent».

La douane également se débrouille pour ne pas se lasser de les traquer car, «nous protégeons les intérêts de ceux-là qui ont les agréments, parce qu'ils payent chers pour les caisses de l'Etat et, notre mission première est de protéger les industries locales et encourager ceux qui

travaillent légalement».

C'est donc chaque jour que les douaniers et les fraudeurs jouent à «Jacques où es-tu ?» Et, si la douane a développé le renseignement pour ne pas faire des sorties inutiles, les fraudeurs de leur côté innovent toujours en matière de stratégies pour les dribbler. «Tout leur tronçon est jalonné d'informateurs qui les préviennent sur les mouvements des douaniers. Quand bien même au niveau de la frontière, il n'y a pas de couverture réseau partout, ils ont eux des points de capture du réseau et, ils progressent en se renseignant». Le téléphone portable est devenu un outil tactique chez les fraudeurs et «complique énormément notre tâche», avoue le chef Paré qui déplore également, «le No man's land litigieux entre les deux collines, l'absence de route qui crée des milliers de pistes possibles sur 56 km de distance entre le poste de douane et la frontière et, pire, à 15 km du poste, le gros village de Kochiari, avec une grande voie, meilleure à la route principale et, desservant les grandes villes de la zone, Nampoali et Namounou».

Le poste de douane de Tansarga est à 30 km de ce carrefour et se retrouve handicapé par la distance qui permet aux fraudeurs, une fois à Kochiari, de disparaître en direction de Nampoali ou de Namounou.

Cette réalité locale rappelle l'actualité urgente, pour la douane, de faire en sorte que le projet de création d'une brigade mobile à Diapaga quitte le papier pour le terrain. Il faut nécessairement une brigade dans la zone pour s'opposer à la fraude en campagne et canaliser les indécrobbables vers le bureau de douane à Tansarga.◆

### Un effectif réduit

Comme presque partout, la douane fonctionne également à Tansarga avec un effectif qui gagnerait à être renforcé. Pour couvrir son «territoire», le bureau secondaire des douanes de Tansarga se démène avec un effectif de 7 éléments. Fort heureusement, le problème des ressources humaines est, selon le chef de bureau «déjà pris en compte et nous allons vers un effectif de 10 éléments». Mais, en attendant «tout le monde est obligé de s'impliquer dans le service de campagne, mon adjoint essentiellement». Au plan des moyens logistiques, «on a coutume de se plaindre» reconnaît le chef «mais, en la matière, nous avons suffisamment de motos et nous venons d'avoir un nouveau véhicule». Il n'y a plus vraiment de raison de se plaindre, sauf que «ce qui se pose maintenant, c'est le problème de carburant et, nous avons toujours signalé cela à la hiérarchie, parce que c'est toujours l'ancienne dotation trimestrielle et, après 2 sorties, nous n'avons plus rien et c'est compliqué». D'autant plus compliqué que, pour se ravitailler en carburant, il faut non seulement remonter à la station service à Diapaga, mais encore, subir une retenue de 5% «pour, disent-ils, couvrir les frais d'acheminement des bons à Ouaga». Seule consolation, «ils acceptent tous les bons, que ce soit un bon Total, Petrofa ou autre»◆

### Historique du bureau

Le premier poste de douane de Tansarga a été ouvert en 1961 et, le premier chef L'était feu le préposé Traoré Abdoulaye. C'était au temps des gardes frontières. Il était le seul fonctionnaire de Tansarga. Pour la petite histoire, «son enfant est tombé malade et, le temps de l'évacuer à Diapaga, il est décédé». Pas étonnant, vu que 50 ans après, la route est toujours une misère. Suite à cette épreuve, la hiérarchie a pris en compte les dangers auxquels était exposé son agent de par son isolement et, le poste de douane a été délocalisé à Diapaga jusqu'en 1982 avant son retour sur le site du bureau actuel, avec comme chef de bureau, Ouedraogo Thomas actuellement à la retraite. Le bâtiment qui était de dimension très modeste, n'a connu une réhabilitation et extension qu'en 2011. «Autrement», se souvient le chef Paré «nous étions coincés dans le bureau comme des sardines». L'ancienneté de la douane à Tansarga témoigne d'une très vieille relation entre les populations des deux rives de la frontière. Pour preuve, remarque le chef Paré Emmanuel, «quand vous allez à Banikoara, mis à part les boutiques des Ibo, le gros du commerce est tenu par des Burkinabés, des gens de Logobou, de Tansarga, de Diapaga»◆



«Toutes ces motos que vous voyez ici, ce sont des motos que nous avons saisies avec du carburant».



Le premier poste de douane de Tansarga, devenu aujourd'hui le maquis «la Colline».



Le second bureau, avant sa réhabilitation en 2011: «nous étions coincés comme des sardines».

## Diallo Mamoudou, exportateur de bétail



## Avec la douane, pas de problème ! Notre problème, ce sont les forestiers !

**N**atif de Marbaga, village situé à 1 km de Namounou, Diallo Mamoudou se présente comme commerçant de bétail. C'est à ce titre qu'il est connu et fréquente le bureau secondaire des douanes de Tansarga. Exportateur de bétail, il fait son shopping dans divers marchés de bétail de la Tapoa et, notamment à Nadiabondou dans le département de Partiaga, à Namounou, Tansarga et à Nampondi, localité sise derrière la chaîne de montagne, côté Bénin. Une fois son marché effectué, il rassemble son troupeau à Namounou où il passe par le vétérinaire pour un «laissez-passer» avant de se rendre à la douane à Tansarga pour le «dédouanement» et, départ pour le Bénin et parfois jusqu'au Nigeria. Diallo Mamoudou a le récit facile de l'opérateur économique honnête. Parce que, pour rester dans le rang des mal desservis en infrastructures routières de la province de la Tapoa, sa zone d'opération lui offre d'innombrables pistes pour sortir du pays et aller vendre sans passer par la caisse du service de l'élevage et celle de la douane. Surtout qu'il est contraint d'exporter son bétail sur pied : «On devait transporter le bétail en camion mais, comme la route n'est pas bonne, on emmène ça à pied. De Tansarga au Nigeria, nous marchons pendant 28 jours à un mois en entrant par Kabo (frontière Bénin-Nigeria) puis au marché de Lessa. Pour le Bénin, après 12 jours de marche nous atteignons Gogounou ou Petit Paris en 13 jours puis, le marché de Savé, encore 6 jours et nous sommes à Holodo». En général, «à cette étape», raconte Diallo Mamoudou, «y'en a qui ont trouvé leur compte et se rendent à Bohicon pour déposer leur argent à Ecobank pour le sécuriser et le récupérer au retour à Diapaga». Un sacré parcours puisque, «avant d'arriver à Bohicon, c'est tout un problème !» souligne-t-il. «C'est entre Holodo et Bohicon que nous avons tous les problèmes. Si tu finis de vendre, il faut protéger ton argent et, quand tu arrives à Bohicon, tu sais que tu es sauvé». Alors, c'est tout naturellement que Diallo

Mamoudou, s'exclame «avec tout ça, quand on vient chez les douaniers, tu leur dis de diminuer, ils refusent». Mais, il comprend «ils ne savent pas ce que nous endurons sur notre longue marche vers les marchés». Mais alors, pourquoi lui et ses coéquipiers ne choisissent-ils pas tout simplement d'esquiver la douane en empruntant les multiples pistes de sortie qui s'offrent à eux ? Diallo Mamoudou répond simple : «comme nous allons à pied, on peut effectivement passer partout mais, si on ne vient pas à la douane, ce n'est pas bon. Parce qu'il faut être clair». Lorsqu'on insiste, Diallo finit par avouer : «avant, on faisait ça, mais ce n'est pas bon ! Parce que, quand on va t'attraper, ce n'est pas bon ! Maintenant, on ne peut plus faire ça. Avant, c'était au temps de Sankara (Feu le Président Thomas Sankara, Ndrl), la douane était trop cher. C'était 10 000 F par tête. Actuellement, c'est 3 000 F, on a demandé de diminuer encore, ils ont refusé. Qu'ils ne peuvent même pas enlever 5F sur les 3 000 F là, parce que, partout dans le Burkina, c'est comme ça». Diallo Mamoudou garde cependant espoir : «nous avons participé à une réunion à Fada avec la nouvelle DR (l'Inspecteur divisionnaire des douanes Dabiré/Somda Pulchérie, Directrice régionale des douanes de l'Est, Ndrl), nous avons posé le problème, elle a dit que non, que ce n'est pas possible. Que pour le moment, on ne peut pas diminuer, on n'a qu'à travailler sur ça d'abord et, après on va voir». Diallo Mamoudou pose également ce qu'il appelle «le problème des motos», puisque «quand nous partons au Nigeria, nous achetons des motos là-bas. Parce que là-bas, il n'y a pas Ecobank et nous ne pouvons pas garder de l'argent sur nous au Nigeria, nous n'avons pas confiance. Alors, nous préférions acheter des motos, grimper sur ça et venir vendre. Nous avons demandé à la DR de diminuer les 110 000 F de dédouanement et elle a dit que ce n'est pas possible». Pour Diallo Mamoudou, inutile donc de remettre ce débat sur le tapis à la douane de Tansarga : «ce que DR n'a pas pu, est-ce qu'on peut ici ?» Mais, son espoir reste têtu de voir la douane dégraisser ses tarifs

## L'état de la route minimise les recettes

**M**ême si la fraude du carburant, des piles, cigarettes et pneus, rythme le quotidien des douaniers à Tansarga, le bureau reste, avant tout, un point d'entrée et, l'essentiel des recettes provient des formalités sur les marchandises non prohibées et notamment les motocycles, à hauteur de 80%. «Des motos entrant du Bénin ou, mis en circulation, en provenance d'autres localités et dont les propriétaires viennent s'acquitter des formalités». Puis, vient le menu frein : quelques feuilles de tôle, une à 2 tonnes de ciment, la friperie, des chevrons, du matériel de couture, l'alcool éthylique, des céréales, de l'igname... «Les prix sont abordables au Bénin mais, à cause de l'état de la route, les gens achètent tout en petite quantité afin de minimiser les risques de perte». Ces recettes s'estompent cependant dès que s'installent les pluies et qu'aucun véhicule ne peut plus défier la route. Dans le sens de la sortie, qui est libre dans la norme, la principale recette est constituée par la taxe spécifique sur le bétail, la «contribution du secteur de l'élevage» qui est prélevée à l'exportation du bétail et que les opérateurs du secteur appellent «dédouanement» ; soit «3 000 F/tête, pour les gros ruminants, bœufs, chevaux ; 500 F/tête pour les ânes et les petits ruminants et 100 F pour la volaille».

L'état de la route minimise considérablement les recettes du bureau des douanes de Tansarga, en contraignant les commerçants à n'importer qu'en petites quantités.◀

## L'isolement du douanier

**T**out le monde avec les fraudeurs et personne avec la douane. Cette frustration a son fondement, selon le chef Paré, dans «le manque d'information des populations». Il explique : «quand nous sortons, c'est comme si nous faisons la force aux gens. Ils croient que nous retirons pour vendre pour nos poches alors que c'est pour les intérêts de l'Etat que nous sortons, donc l'intérêt de tous». Il est donc très frustrant, pour le douanier, de constater que «les populations sont toujours du côté des fraudeurs». Illustration : «on sort tout de suite, quelqu'un qui n'a rien à voir avec les fraudeurs nous voit en embuscade, s'il croise quelqu'un qui a quelque chose, il dit «Ah ! Ne pars pas deh. Ils sont là». Le comble, poursuit le chef Paré, est que «c'est un phénomène général». C'est décourageant ! «Nous travaillons pour l'intérêt de tous les Burkinabé et, il n'y a pas de collaboration ; tout le monde avec les fraudeurs et personne avec nous ! Nous ne sommes pas aidés par la population et ça complique notre mission».

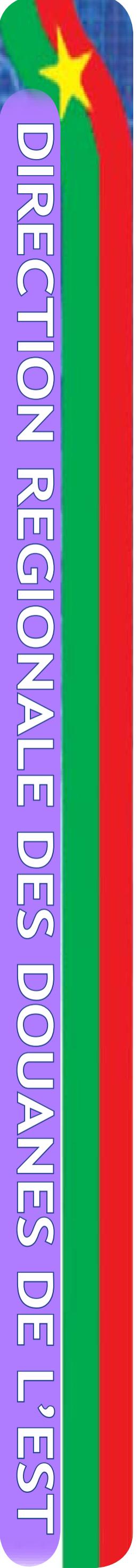
Ce que les populations ne savent pas effectivement, c'est que les douaniers sont ceux qui fournissent la liquidité à l'Etat. Comme le schématise le chef Paré, «quand les gens vont à la perception à Diapaga, il leur est dit souvent, «attendez d'abord, moi je n'ai pas de liquidité !» Il faut savoir que «les sous ne tombent pas du ciel et, ça ne vient pas non plus de Ouaga. Les percepteurs travaillent d'abord avec les ressources locales. Quand nous allons rendre compte, ils travaillent avec ça et si ça ne suffit pas, Fada vient en appui. C'est pas plus que ça !»◀

## Les politiciens doivent nous venir en appui

**S**elon le chef du bureau des douanes de Tansarga, la solution suprême pour tous les problèmes avec les usagers, et surtout avec les fraudeurs et leurs complices directs ou indirects, c'est la communication, faire en sorte que les gens soient informés sur les missions de la douane. Pour aider à cela «il faut que les politiques jouent le jeu, qu'ils sensibilisent les populations». Au lieu de cela, sur le terrain, c'est l'ingrédient électoraliste qui prime et le constat du chef Paré est que «quand il y a des problèmes, ils passent par toutes les tournures pour ne pas dire la vérité aux gens. Alors qu'ils peuvent aider à expliquer aux populations l'importance des missions de la douane». Parlant du rôle des politiques, il est évident que les élus locaux se trompent très souvent de propos, de mission, de rôle. Il faut convenir que la plupart sont tout bonnement de parfaits ignorants de leurs devoirs. La communalisation doit cependant offrir l'opportunité de faire comprendre aux populations que l'Etat vit de recettes et, que, pour un pays enclavé, il n'y a que la discipline fiscale pour s'en sortir. Comme le dit le chef Paré «un Etat comme le nôtre ne compte que sur ses ressources propres et celles-ci commencent par les recettes de porte et, les politiciens doivent nous venir en appui». Le comble est que beaucoup d'élus ne comprennent pas, eux-mêmes, leur mission et, certains pensent même que leur statut d'élus les place au-dessus de la loi. Le cas est fréquent dans nos communes et, Tansarga ne fait pas l'exception puisque, lors de notre passage, la douane était «en guerre» avec un conseiller. Du haut de son perchoir, notre élus se prend pour un seigneur intouchable et refuse de dédouaner sa moto que, dit-il, ses enfants lui ont rapporté du Bénin. Notre seigneur est persuadé que d'être un adjoint du maire, le dispense de formalités. Erreur, loin de se laisser impressionner, les douaniers lui ont rappelé qu'il doit «donner le bon exemple». Le chef Paré lui a fait savoir «adjoint du maire ou pas, tu dois dédouaner ta moto car, moi-même si j'ai une moto, j'ai le devoir de dédouaner». Le chef Paré a donné instruction à ses éléments de saisir la moto et de lui coller une amende en sus des formalités de dédouanement. C'est dire que les élus locaux sont encore loin de servir le civisme. Le ridi-

cule est que «quand il y a un problème avec un usager, c'est eux qui viennent pour intervenir, disant c'est mon cousin, c'est mon ceci...». Au bord de l'énerve, le chef Paré réplique «et les autres ? Qui est orphelin dans ce monde ? Ce ne sont pas les autres qu'il faut sanctionner et laisser les parents des hommes politiques. Celui qui est en faute est en faute, il paye les pénalités ; je ne tergiverse pas là-dessus». Hormis ces indécents, à la douane de Tansarga «nous n'avons pas de problème avec les usagers», déclare le chef Paré. «Quand ils viennent, on leur explique et ils essaient de nous comprendre et, nous également. C'est une petite localité, quand ils demandent des prestations, à tout moment, nous sommes disponibles. Par exemple, moi, mon domicile est à côté, quelle que soit l'heure, on m'appelle quand il y a un problème, je viens sans considérer cela comme un travail supplémentaire susceptible de facturation dans les grands bureaux». Restriction, la seule difficulté, c'est au niveau du dédouanement des motos usagées. «Il fut un temps où on essayait de les comprendre pour diminuer un peu. Maintenant, au niveau national, il y a une application stricte de la valeur de référence et, c'est compliqué pour les gens. Que la moto soit neuve, usagée ou vieille, c'est la même valeur». Le tarif est maintenant standard pour tout le pays, suivant le type de moto et, calculé à 44,55% de la valeur. Conséquence, les gens ne se bousculent plus pour dédouaner. Or, prévient le chef Paré : «une fois qu'on saisit, et selon la circonstance de saisie, il y a une amende de 50 000 à 100 000 F en plus des droits». Mais encore, il faut communiquer, tenir les gens informés sur les dispositions, expliquer, vaincre la crainte par ignorance. Et, c'est là où sont de nouveau interpellés les élus locaux et autres leaders d'opinion.◀

**DIRECTION REGIONALE DES DOUANES DE L'EST**



car, dit-il «maintenant, il n'y a plus de marcher et les bœufs sont trop chers. Souvent même, tu pars avec un troupeau, tu cherches même difficilement ton argent, surtout en saison de pluie quand il y a beaucoup à manger là-bas au Bénin. On met beaucoup plus de temps pour vendre et on paye beaucoup de taxes au Bénin alors qu'au Burkina, c'est uniquement les 3 000 F par tête». Hors cette taxe de 3 000 F par tête de bétail, Diallo Mamoudou est formel : «il n'y a pas d'embêtement entre nous et la douane. Quand tu viens faire le dédouanement, c'est fini ! Tu n'as plus de problème avec la douane». Par ailleurs, insiste-t-il, l'association locale des éleveurs, dont le président est Diallo Alhaji Moussa de Namounou, a sensibilisé tous les exportateurs pour qu'ils travaillent avec la douane et, «on ne saisi plus les bœufs. Vraiment, avec la douane, nous n'avons aucun problème».

## Les forestiers nous persécutent

S'il y a un problème, il est à chercher du côté des forestiers : «surtout à Kondio ; les forestiers sont là-bas et ils prennent 100 F sur chaque tête de bétail. Et, contrairement à la douane, ils ne nous donnent pas de papier, aucun reçu, on paye seulement. Et ensuite, ils nous guettent au niveau d'une rivière, seul point d'eau où nous pouvons abreuver nos animaux avant de continuer. Ils nous attendent là-bas, ils nous disent que c'est dans le parc et on doit payer encore. Ils nous persécutent. Ça vraiment, il faut qu'on voie ça. On a posé le problème à leur bureau à Diapaga pour rien. Or, c'est la seule route que nous empruntons pour aller au Bénin. On ne peut quand même pas nous demander de conduire les animaux sans leur trouver à boire sur une distance d'environ 150 km. Il faut qu'on nous voie ça ! Nous demandons juste de laisser boire les animaux et puis on continue. Et, chaque fois, ils nous attendent là-bas, ils font payer, ils ne donnent aucun papier. Et puis, là-bas, ce n'est pas le Burkina, c'est le Bénin...». Il n'est un secret pour personne que les forestiers ne sont pas en odeur de sainteté dans la Tapoa.

## Quand le coton terrorise le bétail

**La furie du coton ferme les pistes réservées au bétail pendant que les herbicides et autres produits chimiques leur donnent le coup de grâce. La bousculade de terre des agriculteurs piétine le droit au pâturage et de circuler du bétail. Dans la Tapoa, les éleveurs ne jouissent même plus du lait de leurs vaches, celles-ci étant parquées loin des habitations, dans la montagne, à la frontière avec le Bénin.**

Dans la Tapoa, non seulement les routes sont mauvaises, mais encore, il faut les partager avec le bétail. La scène est si ordinaire qu'il ne se pose plus la question de savoir ce que sont devenues les pistes à bétail. La saison des pluies et l'entrée en scène des agriculteurs posent avec acuité la question des pistes de bétail pour les éleveurs. Ces fameux couloirs de passage qui doivent permettre aux éleveurs de conduire les animaux au pâturage sans les exposer au courroux des agriculteurs. Dans la Tapoa, ces pistes pour bétail sont un souvenir. «Les cultivateurs ont tout fermé» déclare Diallo Mamoudou. Comme il dit, «en saison pluvieuse, les gens cultivent partout, les champs ont tout occupé. De Namounou à Nadiabondou, il y avait une piste mais, les propriétaires des champs ont tout cultivé et maintenant, si on achète des bœufs, on doit suivre la route et quand arrive un véhicule, il faut se coincer. Il n'y a plus nulle part où passer». C'est seulement à Pintinga vers Tambaga qu'une piste a survécu. Au-delà, il faut nécessairement monter sur la montagne et, à la descente, reprendre la route jusqu'à Kochiari et, encore, aucune piste, jusqu'au parc et, là, les forestiers vous guettent. Autre itinéraire : «Vers Arli, c'est pire ! Quand tu quittes Saborga, tu dois nécessairement aller jusqu'à Madjoari, soit près de 40 à 50 km, sans escale. Y a pas où tu vas dormir. Si tes bœufs n'ont pas de force, beaucoup vont mourir. Ailleurs, tu peux dormir sur la route. Là, les forestiers nous refusent toute escale. La direction provinciale des ressources animales connaît notre problème. Il y a des projets comme Recopa qui ont fait des pistes mais, que les gens ne respectent pas». Les exportateurs de

bétail manquent de couloir et sont désespérés : «Les pistes de bétail manquent et ça pose beaucoup de problèmes. On a des bœufs et on ne sait où les faire paître. Vers Taori, devant Natiaboani, des cultivateurs ont quitté Logobou pour venir s'installer sur les aires réservées au bétail. Ils ont quitté leur village pour venir cultiver chez les éleveurs». Les éleveurs ont cru, un temps, que la communalisation allait y mettre de l'ordre. Hélas ! Constat amer : «des maires ne font rien pour nous. Juste percevoir leur taxe de marché à hauteur de 1 000 F sur chaque tête de bétail, autant chez le vendeur que chez l'acheteur, soit 2 000 F par tête. Les maires gagnent de l'argent avec les éleveurs mais ils ne sont même pas capables de protéger nos pistes et aires de pâturage. Beaucoup de nos animaux sont restés au Togo, au Bénin et sur la montagne parce que nous ne savons pas où les garder. Pour vous dire, nous n'avons même plus de lait puisque nous ne sommes plus avec les animaux. Les champs ont tout occupé et, chaque année, ça s'aggrave. Et tout ça à cause du coton !» Le coton est, selon les éleveurs et exportateurs de bétail, la source du désordre. La croissante pression des cotonculteurs sur les espaces réservés au bétail, mais encore, l'empoisonnement de l'herbe et des eaux de mares par l'usage massif et incontrôlé des herbicides et autres produits chimiques que les cotonculteurs déversent dans la nature. «Le problème est plus accru quand l'eau de ruissellement des pluies va dans les mares et tue nos animaux. Les vétérinaires font tout mais n'arrivent pas à sauver nos animaux». Et toujours, cette plainte de l'impuissant : «il faut que les autorités agissent vite sinon, encore quelques années et, ce sera le désastre».

## Le racket de la douane nigérienne

«Début août», raconte Diallo Mamoudou, «nous partions vendre au marché du vendredi de Torodi au Niger. Arrivé à la douane de Makalondi (poste des douanes nigériennes sur la RN5, Fada-Kantchari-Niamey, Ndrl), on nous a fait payer 19 500 F sur chaque tête de bétail. Les papiers sont avec notre président Diallo Alhaji Moussa. Et ça, c'est quand le bétail est dans un camion. Un mois auparavant, ils avaient pris 50 000 F sur chaque tête de bétail qu'on conduisait sur pied et, sans délivrer de reçu». Frustration de Diallo Mamoudou, «alors que tous les bœufs du Niger sont aujourd'hui au Burkina». Il constate, amer, «ils ont fermé le marché, on ne sait quoi faire» et, il implore «si notre Etat pouvait nous aider...». Et oui ! L'intégration économique a du pain sur la planche.

## Poste de Douane de Botou



L'ancien et le nouveau local du poste de douane de Botou



## Botou, la morne, réalise des recettes à la mesure de l'état de sa route ou non route. Presque rien !

Le poste de douane de Botou ne vit que par le retour des travailleurs saisonniers avec une moto achetée au Niger ou au Bénin. Hélas, ce plat de résistance a été renversé. Emporté par la loi de normalisation des taxes de dédouanement des motos. Depuis, le poste de douane broie du noir. Pas de moto, pas d'opération et, donc, point de recette. A moins qu'un jour,

il n'y ait enfin une route. Une vraie route, une vraie frontière, du mouvement. Pour l'instant, horsmis les vendredis, jour du marché hebdomadaire, Botou est «ville morte». C'est au poste de douane de Botou, que se vérifie, au mieux, l'importance des infrastructures routières, pour la vitalité des opérations douanières mais, encore, pour les populations d'un pays enclavé.



**S**itué dans la province de la Tapoa, le département ou commune rurale de Botou est un gros village où il ne se passe pas grand-chose. Sa position limitrophe avec le Niger devait faire de Botou un couloir de passage. La réalité est cependant qu'il ne passe pas grand monde à Botou. En fait, la route qui va de Kantchari à Botou n'en porte que le nom et, parce que la route n'en est pas une, presque personne et presque rien n'emprunte le couloir de Botou pour des transactions avec ou via le Niger

voisin. De mémoire de douanier à Botou, on ne se souvient pas du passage d'un seul camion en provenance du Niger. Botou est comme une voie à sens unique. Les rares chauffeurs qui prennent le risque de bousiller les suspensions de leur véhicule, le font sur le tronçon Kantchari-Botou. Et ce sont ceux transportant des commerçants les vendredis, jour de marché. Evidemment, ces véhicules ne vont pas au-delà du marché et n'arrivent donc pas au poste de douane situé à la sortie du village. Comme aucun transporteur n'entre à Botou venant

du Niger, autant dire que le trafic est nul au poste de douane. Tout se passe comme si Botou est au bout du monde, proscrit, interdit au trafic. S'il y avait une route, une bonne route... Botou se dresse effectivement au bout d'un semblant de route, à 65 km de Kantchari. C'est là qu'est érigé le poste de douane, à 7 km de la ligne frontière avec le Niger et à 20 Km de la première bourgade nigérienne dénommée Tamou. En fait de frontière, il n'y a rien de matérialisé, ni délimitation, ni bornage, juste des

plots en bordure de piste. Rien de spécifique. En fait, vous dit-on volontiers, «à Botou, il n'y a rien». Rien de particulier, pas d'activité. Un village des plus ordinaires, abonné à la morosité. Est-ce pour cela que le poste de douane ne compte qu'une poignée d'agents ? Comme le dit l'Assistant Gansoré Seck Assane, assurant l'intérim du chef en déplacement lors de notre passage, «c'est limite, limite. Nous sommes 5, c'est dire qu'il y a un agent au bureau pour les écritures, un autre qui descend de garde et est donc au repos, un troisième qui remplace ce dernier à la garde et, reste deux agents pour la circulation



Gansoré Seck Assane

et le service de campagne». L'arrivée annoncée de deux nouveaux éléments est donc bien apprécié : «nous serons renforcés de deux éléments et, à sept, ça va un peu nous soulager». L'adjoint au chef n'ose pas dire qu'heureusement, il ne se passe rien à Botou. Courtoisement, il avance, «par ici, il n'y a pas d'activité, le village n'a pas d'attraction commerciale, les rares commerçants se ravitaillent depuis Ouagadougou». Pour ne rien arranger, Tamou, de l'autre côté de la frontière, n'offre pas non plus d'attrait commercial. Mais encore, finit par avouer l'Assistant Gansonré, «Non seulement il n'y a pas de grand centre commercial alentour mais, encore, il n'y a pas de route». Le poste de douane de Botou est, disons-le, ce qu'on pourrait appeler un poste frontalier avancé sur un axe frontalier non matérialisé et parsemé d'habitations et de hameaux de culture. La stérilité de ce poste est à chercher dans cette situation inconmode : comment mener à bien une mission douanière à une frontière fictive ? Sur cette route qui n'en est pas vraiment une, on vous le dit volontiers, «tu peux te retrouver au Niger sans t'en rendre compte». A certains endroits, à 500 m de ce qui est considéré comme la grande voie, on vous dit, «c'est le Niger». Ailleurs, on vous dit, «derrière cette école, c'es le Niger». Et les riverains naviguent d'une nationalité à l'autre, tantôt Burkinabé, tantôt Nigérien, selon leur intérêt du moment. Pour ne rien arranger pour les douaniers, à environ un kilomètre du poste, dans la direction du Niger, il y a un bas-fond qui interdit tout passage, hormis en pirogue, dès la première grosse pluie. Les gens de Botou qui ont leurs champs de ce côté y vont en pirogue. Le manque de route prive même le poste de douane des recettes qu'il aurait pu tirer des quelques éleveurs de cette zone du pays. Ceux-ci ont l'embarras des pistes pour convoyer leur bétail via Kantchari sur Fada et passer par Nadiagou pour joindre le marché béninois ou togolais. Enfin, le poste de douane n'étant pas situé sur la frontière, c'est trop demander aux éleveurs basés entre le poste et la frontière, et même à ceux qui ont leur bétail parqué avant le poste de douane, de faire fi des innombrables pistes pour passer aux formalités avant d'exporter. Bilan : rien ne passe par le poste de douane ou, tout peut se passer loin du poste de douane. Illustration, en deux heures de pied de grue, seule est passée une charrette à traction asine, transportant une famille au champ, direction Niger. La stérilité du poste de douane de Botou se trouve donc là : «l'absence de route ; celle même qui en tient lieu est bloquée par un bas-fond logé un km après le poste ; la situation géographique du poste ; l'existence de villages après le poste...». Les douaniers, à Botou, ont nombre d'ingrédients pour alimenter leur frustration.



Ouédraogo Idrissa et Bakouan Daouda, autres éléments du poste de Botou

D'autant plus que «Botou est, en gros, à 100 km de la capitale du Niger et, après Tamou, il y a la ville de Say qui est à 60 Km de Niamey. S'il y avait la route, une bonne route...». A Botou on se gare de «si ceci était, si cela était» et, finalement, les seuls usagers du poste de douane de Botou, sont les saisonniers. Ces bras valides du village qui, entre deux campagnes agricoles, vont chercher à faire au Niger ou au Bénin et reviennent avec des emplettes et surtout des motos.

### Sans moto, Botou souffre, la douane aussi

Que font donc les douaniers assignés au poste de Botou ? «La seule source de recette», indique l'Assistant Gansoré Seck Assane, «ce sont les motos, et généralement de vieilles motos que les gens achètent au Niger ou au Bénin». Il faut dire que la plus grande activité de la population active à Botou est l'exode saisonnier. Comme le dit l'adjoint au chef de poste de douane de Botou, «la plupart des villageois ici, vont travailler au Niger ou au Bénin comme les habitants d'autres localités du Burkina vont le faire en Côte d'Ivoire. Ce sont des saisonniers qui vont travailler et en profitent pour acheter des motos de seconde main au moment de rentrer au village». Le gros des opérations au poste de douane se résume alors au dédouanement de ces motos à leur entrée à Botou. Il convient plutôt de dire, se résumait car, cette opération, qui constituait le plat de résistance de la douane à Botou, est à classer comme ayant vécu. Ainsi que le révèle l'Adjoint au chef de poste, les choses ont brusquement changé «avec l'application, depuis le mois de mai, de la réglementation en vigueur pour le dédouanement des motos. Auparavant, dans l'opération de dédouanement, nous tenions compte de l'âge de la moto. L'application stricte de la réglementation n'en tient pas compte. Que la moto soit neuve ou usagée, la valeur de référence est appliquée». Conséquence, c'est la diète au poste de douane : «Au Niger à côté, par exemple, on peut trouver une moto usagée à 40 000 ou 50 000 F. Une moto en bon état. Vous achetez une moto à 50 000 F et on vous demande de payer 106 743 F pour le dédouanement. Vous voyez que ça pose problème. Ça fait que, depuis que cette mesure est appliquée, nous ne faisons pratiquement plus de recette. Juste deux à trois motos dans le mois».

Ainsi, si la mesure fait recette ailleurs, à Botou c'est tout autre et, l'Assistant Gansoré Seck n'exagère pas quand il constate «c'est une mesure qui nous pénalise. Ces vieilles motos, que les saisonniers faisaient entrer, constituaient l'essentiel de nos recettes». Combien le poste de douane de Botou réalise-t-il alors par jour en matière de recette ? L'assistant Gansoré Seck Assane reçoit la question comme une gifle : «on peut faire une semaine, voire dix jours, sans réaliser une seule recette, les mouvements sont quasi nuls». A la vérité, les saisonniers n'ont pas arrêté de rentrer au village avec une moto. L'application de la réglementation douanière a réfréné l'habitude certes, mais elle a surtout introduit une nouvelle pratique avec l'exploitation de la plus grosse opportunité que leur offre l'absence d'infrastructure routière : «les gens ne viennent plus par ici, il faut savoir qu'ici, s'il n'y a pas de route, en revanche il y a trop de pistes. On ne peut pas les compter, il y'en a des centaines». Dans un premier temps donc, les gens contournent la douane puis, reconnaît l'Assistant Gansoré «ils viennent d'eux-mêmes faire les formalités par la suite, même si c'est devenu plus compliqué». De fait, à Botou, la moto symbolise le succès du migrant mais, il n'est pas un luxe. Acheter une moto est une dépense stratégique pour le migrant. «Tout le monde carole pour qu'il y ait au moins une moto dans sa famille. Parce qu'ici, si quelqu'un est



Mien Dissa, chef de poste.

malade par exemple, c'est un problème pour le transporter à Diapaga. Souvent, l'ambulance est en panne et, même s'il est fonctionnel, il faut attendre qu'il quitte Diapaga, arrive à Kantchari et bifurque pour remonter à Botou afin de prendre le malade et refaire le trajet inverse. Ça fait dans les 300 Km et, sur une route difficile. En revanche, avec une moto, les gens tracent directement par les pistes». Aussi simple. Dans un contexte sans moyen de transport et sans bonne route, la moto a une grande importance pour les gens à Botou et «sauve beaucoup de situations». C'est pourquoi la moto est un objectif pour les saisonniers. «Tu reviens avec une moto, ta saison est gagnée».

### Comment vit un douanier à Botou ?

La route étant un cauchemar, le douanier, en exercice à Botou, est-il pour autant coupé du monde ? Il y a heureusement le téléphone, le fixe et aussi le cellulaire, notamment Airtel et Telmob mais, souligne les douaniers de Botou «de temps en temps, ça se coupe, parfois toute une journée et d'autres fois durant 4 à 5 jours mais, c'est déjà ça». Le marché ? «Au marché, y a pratiquement rien. Ce sont les gens de kantchari qui viennent chaque vendredi animer le marché, avec les légumes surtout». Faut-il comprendre que bien se nourrir n'est pas chose aisée à Botou ? «Pour le manger, il n'y a même pas un semblant de restaurant ici. Rien qu'un petit café où tous les fonctionnaires se bousculent pour prendre le petit déjeuner et, après ça, chacun se débrouille». Pas de poulet grillé ni de poisson braisé accompagné de Guinness ? «Rien de tout ça ! Les bouchers ne sortent que le jour de marché et, après, vous faites 4 à 5 jours sans viande fraîche. Il y a deux semblants de maquis mais, sans électricité. Vous voyez ce que c'est ?». L'électrification rurale a fait illusion à Botou où l'eau courante est également inexiste depuis la fermeture de la fontaine publique. «Nous n'avons que l'eau de notre forage qui a une très forte teneur en calcaire, si bien que nos casseroles se trouvent au bout de 3 mois d'usage. 3 mois, c'est même trop, si vous utiliser une casserole pour chauffer de l'eau, elle ne tiendra pas plus de deux mois. Pour l'électricité, nous avons notre groupe mais pas de carburant alors, nous ne l'utilisons que pour les besoins de service». Pour l'éclairage domestique, la caserne de la douane arbore fièrement quelques plaques solaires mais, «le convertisseur est en panne depuis 3 à 4 mois, nous l'avons démonté et envoyé à Ouaga à la Direction pour réparation. Ça fait un bout de temps que le technicien nous promet de venir et, on attend. Ce dispositif nous permettait, en cas d'opération, de vérifier rapidement l'authenticité des billets de banques. Maintenant, il faut du tact pour détecter les faux

billets». Les bâtiments de la caserne qui «viennent d'être rénovés», ajoutés au nouveau bâtiment administratif en attente de réception, donnent du clinquant au poste de douane de Botou. Attention cependant : «il y a beaucoup de serpents et de scorpions ; dans certaines cours, vous pouvez tuer deux à quatre serpents par semaine. Tu ouvres ta porte et tu l'oublies, les serpents entrent. Tu es obligé de garder ta porte toujours fermée».

### La douane dispose du seul véhicule de la commune

Prendre soin de soi devient un défi à Botou. «Dieu merci, il n'y a pas de maladif parmi nous !» L'Assistant Gansoré Seck Assane n'a pas tort de louer le Tout-Puissant. «Ici, il est difficile de trouver un simple antipaludéen. Quelques fois, même à Kantchari, on n'en trouve pas. Il faut appeler un collègue à Fada pour qu'il envoie par les occasions à Kantchari et puis, on va chercher, puisque les seules occasions qui viennent ici, c'est le vendredi jour de marché de Botou et, le lundi les gens qui quittent ici pour aller faire le marché de Kantchari».

Sans être tout à fait sombre, le tableau n'est pas non plus des plus réjouissants. Les douaniers passent cependant pour des privilégiés à Botou, du fait que le poste de douane est la seule administration dotée d'un véhicule. La douane dispose du seul véhicule de la commune et, du coup, «quand il y a une situation d'urgence quelque part, notre véhicule est sollicité». La douane est donc bien présente à Botou et ne demande que plus de communion avec la population. La mentalité pose certes problème mais, l'Assistant Gansoré Seck Assane pense que la solution est dans la communication. «Les populations, leur problème c'est quoi ? Quand le minimum même de compréhension manque, les gens vous considèrent comme hostile à leur développement. Quelqu'un vient avec sa moto, il ne peut pas comprendre qu'il achète la moto à 50 000 F, il vient et toi tu lui dis que le dédouanement fait 100 000 mille et quelques. Il va te dire, comment te comprendre ? Pour lui, ce sont les agents qu'il a en face de lui qui sont méchants. Cela renforce leur hostilité naturelle face à l'administration. Il faut leur faire comprendre que nous ne sommes pas là uniquement pour la répression. Faire comprendre qu'il n'y a répression qu'en cas de manquement et encore, même dans ce cas, il y a des voies de recours et que notre mission c'est la perception».

La conviction de l'Assistant Gansoré est qu'il faut un travail sur la mentalité, le comportement. Ainsi, il apprécie hautement l'initiative passée d'un projet de l'association Tin Tua : «le chef (l'Assistant Mien Dissa, chef du poste de douane) avait été sollicité pour une tournée dans les centres d'alphabétisation pour expliquer l'action de la douane». Il est vrai, reconnaît-il, que «à cette occasion, ils ont posé des questions, ils ont été satisfaits. Sur place, Ils semblaient avoir compris et se disaient contents mais, une fois qu'on donne dos, c'est le comportement mauvais qui reprend le dessus». Il faut dire également que, ce que l'assistant Gansoré Seck appelle «la réalité», ne facilite pas les choses. Il explique : «de l'autre côté, au Niger, la moto est dédouanée à moins de 50 000 F, au Bénin c'est pareil. Donc, ils ne peuvent pas comprendre. Nous avons beau expliquer, ils refusent de comprendre». Amener la population à comprendre que la douane ne remplit qu'une mission et n'est, en rien, un adversaire. Que ce n'est pas le douanier en face de soi qui fixe les règles du jeu. Tel est le problème à Botou la morne.

**DIRECTION REGIONALE DES DOUANES DE L'EST**

# La directrice régionale, Dabiré/Somda Pulchérie répond aux préoccupations des offices de la Tapoa



*Sur le terrain, vos agents soutiennent que la qualité de la route à une influence sur la rentabilité des postes ou bureaux. Qu'en dites-vous ?*

C'est vrai ! La route a une influence sur la rentabilité des offices, parce que c'est elle qui permet l'accès aux régions et l'acheminement des marchandises, tout comme le développement des échanges entre régions et/ou pays, en un mot. La route favorise ou décourage les échanges commerciaux, c'est évident ! Et, partant, la rentabilité des offices de douane, puisque leur importance tient du flux d'échanges, du trafic qu'ils reçoivent : plus une zone est inaccessible par manque ou mauvais état de la route, plus il y a moins de trafic et l'activité de l'office s'en ressent !

*De même, ils disent que l'éloignement des postes, par rapport à la ligne frontière, facilite la fraude. Quel est votre avis ?*

La aussi, c'est une réalité propre à nous, la majeure partie de nos offices frontières sont situés loin de la ligne frontière. Cet état de fait donne la possibilité aux usagers, qui ne veulent rien payer et à ceux qui font de la fraude un métier normal – et, malheureusement, ils sont nombreux - de contourner le bureau de douane ou de déverser après le bureau de douane pour le faux transit à la sortie du territoire. Ce qui fait que nos frontières sont poreuses, c'est évident que l'implantation des offices à l'intérieur contribue à cet état de fait !

*Pourquoi les postes ont-ils été implantés de la sorte ?*

Nous ne savons pas pourquoi c'est ainsi mais, à mon avis, ce doit être lié à notre passé colonial .Voyez vous bien, nous avons partout des problèmes de frontière ! On a peut être été prudent mais, en même temps, cela crée d'autres problèmes de nos jours, sachant que les populations aux frontières sont souvent les mêmes familles de part et d'autre, c'est difficile de les séparer, pas même par une frontière !

*Faut-il y remédier ?*

Oui, il est urgent de remédier à cela. Si vous voyez les autres pays, surtout les pays côtiers, et notamment anglophones, leurs offices de douane sont situés sur la ligne frontière depuis l'époque coloniale.

*L'application stricte de la réglementation en matière de dédouanement des motos est une mesure qui «pénalise» certains bureaux. L'application stricte de la réglementation était-elle partout nécessaire ?*

Oui, l'application stricte de la réglementation, en général, est nécessaire pour garantir l'équité. La réglementation est la base légale de notre action, la loi est unique et doit s'appliquer de façon uniforme sur toute l'étendue du territoire et sans égards à la qualité des usagers. Il était nécessaire de rectifier le tir. Voyez-vous, si on devrait travailler à la tête du client, on serait dans l'illégalité, on n'allait jamais s'en sortir et, personne ne serait satisfait puisque chacun regardera ce que son voisin a eu et que lui n'a pas.

Aussi, on mettrait les offices en concurrence et, ça sera le règne du moins disant et vous savez que cela n'est, ni bon pour le recouvrement optimal des recettes ni pour la protection de l'économie nationale qui sont nos missions essentielles. Pour ce qui est du cas spécifique des motos, ce qu'il faut, c'est œuvrer à réduire la valeur de référence qui est fixée par les autorités et, ça, je crois que l'autorité a conscience de cette situation car, nous faisons face à une fraude massive dont la raison principale évoquée est la cherté du dédouanement (ce qui n'est pas sûr car, même à moins cher que ça, il y aura toujours des gens qui ne voudront rien payer). D'ailleurs, la valeur a déjà évolué de 325 000 francs CFA à 225 000 francs actuellement. Notre souhait est que l'arrêté portant sur les valeurs de référence des motos soit révisé à la baisse de la valeur des motos pour nous faciliter la tâche car, à toute les occasions, cela a toujours été la doléance de nos usagers, notamment les commerçants.

*Le service de douane commande de la mobilité mais, paradoxalement, il se pose presque partout dans les offices de la Tapoa, un problème de dotation de carburant en quantité suffisante. Où faut-il situer le problème, si problème il y a ?*

Je reconnaissais avec vous que les offices de la Tapoa sont les plus éloignés, et du chef lieu de la région, et peut être même de Ouaga mais, il faut reconnaître qu'un effort énorme a été fait, ces temps-ci, à travers des dotations complémentaires en carburant pour notre administration dont nos offices sont destinataires. En toute franchise, je pense que cette dotation est largement suffisante pour être opérationnelle sur le terrain et, il faut le reconnaître!

*La création et surtout la mise en place d'une brigade mobile à Diapaga revient en doléances constante de vos agents sur le terrain. Où en est ce dossier ?*

L'office a été créé sur papier depuis longtemps (arrêté n°2008-215/MFB/SG/DGD du 25 juillet 2008), le dossier est toujours d'actualité et, il a évolué à mon avis car, courant aout, la société attributaire du marché de construction des locaux est allée faire l'implantation de l'office et nous espérons que les travaux vont démarrer incessamment.

*Tout le monde avec les fraudeurs et personne avec la douane» Comment peut être combattu cet isolement du douanier ?*

C'est une triste réalité, nous pensons qu'il ya plusieurs leviers qui devraient être actionnés pour changer les choses à ce niveau :

- La restauration urgente de l'autorité de l'Etat par tous les moyens et la lutte contre l'incivisme ambiant;
- la sensibilisation de l'opinion publique, des autorités administratives, locales et des populations ;
- la communication en vue d'éduquer nos populations et de légitimer notre action ;
- l'amélioration de l'image de l'administration par notre façon de servir les usagers (adoption d'attitudes positives).

*Que représentent les bureaux de douanes de la Tapoa, en termes d'importance dans la constitution des recettes douanières à l'échelle de la région ?*

La Tapoa compte pour peut être 40% au recouvrement des recettes de la région.

*Qu'elle action peut-être entreprise pour améliorer le rendement des offices de la Tapoa ?*

Il est urgent, à mon avis, de désenclaver la région, parce que la Tapoa est, si je ne m'abuse, la zone la plus difficile d'accès de la région. Il n'y a pas, à certains endroits, de routes praticables ni même de voies d'accès aux frontières avec les pays voisins (cas de Botou-frontière du Niger et Tansarga-frontière du Bénin). Il faut développer les infrastructures routières car, la route c'est vraiment le développement !

Réseau de Communication sur le Pastoralisme  
RECOPA

## Travailler sur le changement de comportement

Suite au problème de respect des pistes à bétail et aires de paturage posé par les éléveurs de la Tapoa nous avons voulu en savoir plus en rencontrant Maïga Aboubacar, responsable de l'équipe d'animation et coordonnateur de Recopa au niveau de la région de l'Est.

### *Recopa intervient-il dans le domaine des pistes à bétail ?*

Je crois que c'est exactement le domaine de Recopa, le Réseau de Communication sur le Pastoralisme. Traitant du pastoralisme, nous travaillons forcément sur les pistes à bétail et, donc, l'élevage mobile par lequel le bétail a accès aux ressources naturelles.

### *Qu'est-ce qu'une piste à bétail ?*

Comme la loi le définit, au Burkina, il ya trois catégories de pistes : les pistes d'accès qui permettent aux animaux d'accéder aux ressources naturelles ; les pistes de commercialisation qui permettent d'acheminer les animaux des zones de production vers les zones de commercialisation, les marchés à bétail ; et les pistes de transhumance qui permettent aux animaux de pratiquer la transhumance interne comme la transhumance externe, la transhumance frontalière notamment qui permet aux animaux de quitter le Burkina et pour d'autres pays. Pour ce qui concerne la région de l'Est, ce sont notamment le Togo et le Nord Bénin.

### *Qu'est-ce que le Recopa a réalisé dans ce domaine ?*

Les réalisations de Recopa sur le terrain concernent tout ce qui à trait au pastoralisme. Avec les acteurs sur le terrain, nous identifions les pistes à bétail, les zones de pâture et les points d'eau et, à travers des négociations, nous arrivons à les sécuriser. Nous avons ainsi réalisé, depuis 2010, plus de deux mille (2 000 km) de pistes à travers la région de l'Est. La sécurisation comporte plusieurs étapes. La première est celle de l'identification de la ressource avec les acteurs, ensuite nous diagnostiquons les problèmes qui font que les éleveurs n'ont pas accès à cette ressource puis, nous procédons aux négociations. S'il ya un accord ou un consensus qui se dégage sur le terrain, nous procédons à une sécurisation physique et administrative. La sécurisation physique consiste à mettre des balises tout autour de l'infrastructure et, la sécurisation administrative débouche sur des arrêtés, des documents administratifs signés par l'autorité locale pour une reconnaissance de l'existence de l'infrastructure. Nous travaillons également sur l'hydraulique pastorale. S'il ya des points d'eau naturels disponibles, nous essayons de les sécuriser pour permettent aux animaux d'y accéder et, s'il n'y a pas de points d'eau naturels, il faut en réaliser, soit par des puits pastoraux ou des forages.

### *Recopa a-t-il une compétence de suivi de ces infrastructures ?*

Recopa est une association qui est composée d'acteurs au niveau du terrain, en l'occurrence, les éleveurs dans les campements et dans les villages, qui constituent des groupements fédérés au Recopa. A ce titre, ils travaillent à identifier les ressources avec nous et ils assurent également le suivi. Ainsi, à partir de Fada ou de Ouagadougou, nous ne pouvons pas savoir si une piste a été obstruée dans un village ou sur un campement mais, ces acteurs sur le terrain constituent l'œil et l'oreille de Recopa au niveau de leur localité puisqu'ils sont les principaux utilisateurs de ces ressources. Ce sont donc eux qui nous disent, «attention, il y a une piste obstruée à tel niveau». Et nous, nous venons en accompagnateurs et, avec eux, nous identifions les causes



Maïga Aboubacar

de l'obstruction de la piste et ce pourquoi une telle personne a posé un tel acte. A partir de là, nous engageons des négociations avec la personne pour lui faire comprendre que l'existence d'une piste n'est pas seulement utile à un éleveur mais, qu'elle l'est aussi pour les agriculteurs qui sont dans le village. La piste à bétail sécurise les animaux autant que l'exploitation agricole. Nous intervenons donc dans toute la région mais, nous avons des zones de concentration de nos activités. Par exemple à la Tapoa, nous intervenons beaucoup plus dans la commune de Partiaga et celle de Logobou. De façon générale, nous avons au moins mené quelques activités au niveau de toutes les 27 communes de la région de l'Est.

### *Qu'est-ce que Recopa peut faire contre l'obstruction des pistes à bétail ?*

Disons que Recopa ne peut rien faire, à lui seul, en tant qu'acteur. Nous sommes dans un monde où il y a une interdépendance entre toutes les activités socioprofessionnelles au niveau rural. Nous voyons donc, à notre niveau, ce que nous pouvons faire en synergie avec les autres acteurs. A ce titre, nous consultons et nous travaillons de concert avec la direction régionale des Ressources animales, la direction régionale de l'Environnement et la direction régionale de l'Agriculture. Et, chacun à son niveau, parce que chacun encadre un groupe d'acteurs. Nous nous concertons pour éviter de donner des messages

differents. C'est dire que nous n'allons pas dire aux éleveurs que c'est noir, pendant que ceux qui travaillent avec les agriculteurs vont leur dire que c'est blanc. Pour avoir le même langage, nous essayons de partager l'information et de travailler en synergie avec l'ensemble des acteurs du monde rural.

### *Existe-t-il un dispositif de répression pour dissuader les fauteurs de troubles ?*

Nous n'avons pas d'actions dissuasives. En fait, notre méthode est non violente. Nous amenons à comprendre, à prendre conscience de l'intérêt à réaliser ou accepter une activité. Nous écartons la violence dans les actions de sécurisation que nous menons. Lorsqu'une piste est dégagée et qu'il ya un arrêté qui la délimite, il est du ressort de l'autorité de la faire respecter. Nous travaillons sur le changement de comportement, des attitudes. Mais il y a des textes qui régissent les pistes : il y a la loi d'orientation relative au pastoralisme qui est un document qui régule l'utilisation de ces ressources naturelles et comporte des dispositions par rapport aux sanctions. Les pistes balisées sont des ouvrages dont la gestion revient aux communes.

### *Les éleveurs disent que les maires s'en foutent.*

Les maires se contentent de créer des marchés à bétail ou des fourrières pour prélever des taxes mais, pour qu'un animal se retrouve sur un marché à bétail, ce n'est ni par un avion ni même en véhicule. Il faut forcément qu'il y ait des pistes à bétail et des infrastructures connexes : points d'eau, zones de pâture. Et, cela ne semble pas interroger les maires. Pour eux, c'est, qu'est-ce que je fais tout de suite pour avoir 1 000 F sur un animal pour mettre dans la caisse de la commune ? D'autre part, chaque maire ne peut également s'isoler et dire, je travaille avec les éleveurs de ma commune ou les agriculteurs de ma commune. Nous sommes dans un contexte où l'élevage est mobile, en tout cas plus de 80% des producteurs pratiquent ce type d'élevage. Chez nous, l'élevage est donc mobile et, que je le veuille ou pas, je vais recevoir les animaux d'une autre commune dans ma commune, soit parce que j'ai un marché à bétail ou un forage ou un espace de pâture. Pour nous, il faut donc que les maires se mettent ensemble, fassent prévaloir l'intercommunalité pour discuter des questions pastorales. Nous avons entrepris cette activité depuis 2010 et nous avons réussi à faire signer un «protocole d'entente sur la promotion du pasto-

ralisme» à 13 collectivités dont 12 communes de la région, plus le Conseil régional. Un protocole pour gérer ensemble les pistes à bétail, zones de pâture, marchés à bétail, magasins d'intrants... Une entente pour travailler ensemble afin que chacun ne dise pas «moi, je m'arrête à la limite de ma commune et, le reste ne me regarde pas». C'est amener les collectivités à s'intéresser aux activités de l'élevage et, également, mobiliser les éleveurs à s'investir dans le développement de leurs collectivités. Nous nous sommes dit qu'il fallait mobiliser les maires mais, aussi, les éleveurs pour qu'ils se retrouvent sur un espace ou un cadre de concertation où chacun peut évoquer et discuter de son problème et voir ensemble comment le problème peut être résolu de façon concertée.

### *Que dites-vous de «l'empoisonnement» du bétail par l'usage incontrôlé de produits chimiques par les agriculteurs ?*

Nous constatons les faits, quotidiennement, nous sommes témoins de tout ce qui se passe. C'est une réalité. D'un coté, on dit qu'on veut intensifier l'agriculture avec l'utilisation des pesticides, beaucoup plus de produits chimiques et, de l'autre coté, on dit vouloir également intensifier l'élevage. En fait, nous avons tendance à copier tout ce qui se passe ailleurs. Je pense que même ceux-là que nous sommes en train de copier aujourd'hui, les Occidentaux pour ne pas les citer, sont en train de vouloir faire marche arrière. Ils sont arrivés à un niveau où ils ont des problèmes à force d'avancer. Nous n'en sommes pas encore là mais, déjà aujourd'hui quand vous voyez les animaux, ça fait pitié, les vétérinaires ont des problèmes, il y a des maladies qu'ils n'arrivent même plus à diagnostiquer parce que quand tu penses que c'est la trypanosomose, tu injectes un produit contre la trypanosomose, tu n'as pas de résultat. Et, c'est lié à quoi ? Ce sont les problèmes des produits chimiques. Les agriculteurs les utilisent, la pluie lessive le sol et ça se retrouve dans les mares et les animaux vont boire et, après, ça se retrouve dans le lait que nous consommons ou dans la viande que nous mangeons. On ne s'en rend pas compte mais, ça s'infiltre aussi et ça va dans la nappe phréatique et, finalement, on se retrouve avec ces produits là dans l'eau que nous buvons. C'est un phénomène auquel il faut faire face.

Propos recueillis par  
Nako Hamado et  
Dianou Yempabou (stagiaires)

## Circulation routière



Les volontaires de l'association «Ti yema manu» (T.Y.M.) qui signifie «notre bien être», en pleine action aux carrefours Onaté et Laangandé.

## «En aidant ces jeunes, nous contribuons à réduire les accidents dans la ville de Fada»

Depuis quelques semaines, de jeunes hommes et femmes en gilets de chantier et brandissant des panneaux «Stop», ont pris autorité sur les carrefours qu'on pourrait qualifier de hautement dangereux de la ville de Fada. Comme une action est rarement entreprise sans réelle motivation, nous avons rencontré Madiega Samuel, le vice président de l'association «Ti yema manu» (T.Y.M.) «Notre bien être» dont les aiguilleurs règlent la circulation routière à certains carrefours de la ville de Fada. Il explique avoir été in-

terpellé par la fréquence de statistiques macabres sur les accidents de circulation routière. Le taux de mortalité dû aux traumatismes causés par les accidents de la route en milieu urbain lui commandait de tenter une action qui, à défaut de changer le destin, devrait réduire le nombre des accidents à Fada, surtout aux heures de pointe. Interview.

### *Qu'est-ce qui a motivé votre engagement à entreprendre une action de prévention routière ?*

Je me souviens qu'en 2001 déjà, au Burkina Faso, on avait dénombré 7 201 victimes d'accidents de la route dont 133 décès. En 2003, les chiffres passaient à 7 543 victimes dont 171 décès. Une augmentation de 35% en deux ans. Quand on voit ces relevés, ça fait peur. Dans une ville comme Fada, les autorités font des efforts, la police nationale et la police municipale sont sur la route lors d'événements, rentrée scolaire, fêtes de fin d'année mais, ils ont d'autres obligations et ne peuvent être omniprésents sur les carrefours.



Madiega Samuel

Notre groupe de jeunes s'est demandé ce qu'il pouvait faire pour accompagner la police. D'où notre organisation en association tout d'abord puis la création de brigades de prévention routière que vous voyez depuis un certain temps à certains carrefours de la ville. Nous avons envoyé 20 jeunes dans une auto école, sur fonds propres de l'association et après deux mois de formation théorique, ils ont été soumis à un stage pratique de trois mois avant d'être apte à passer sur le terrain. Quand tu te proposes d'aider les gens à circuler, tu dois au préalable maîtriser le code de la route. Savoir comment et par quels gestes demander aux usagers de ralentir, de marquer le Stop et de repartir.

#### D'où tenez-vous le matériel nécessaire pour organiser la circulation ?

C'est un matériel qui coûte cher, en tout cas, difficile à acquérir pour une association qui débute comme la nôtre. C'est l'occasion de remercier le DR des Transports pour son constant soutien. C'est lui qui nous a fait don de sifflets, cônes, gilets de chantier et de panneaux «Stop» pour commencer à travailler.

#### Quelles sont les difficultés que vous rencontrez après quelques semaines d'activité ?

Les difficultés, il y en a. Insuffisance de moyens et également de ressources humaines. L'effectif de 20 jeunes que nous avons formés est insuffisant pour couvrir tous les carrefours de la ville de Fada. Présentement, nous ne pouvons couvrir que quatre carrefours dépourvus de feux tricolores : le carrefour de l'Onatel, le carrefour des écoles ou des Impôts, le carrefour de radio Taanba et, le carrefour de Laangande. C'est le maximum que nous pouvons faire avec notre effectif et, si d'aventure il y a des malades, ce sera plus compliqué. Pour les ménager, ils ne sortent que 5 jours sur 7. Ils se reposent le jeudi et le samedi. C'est compliqué parce qu'il n'y a pas de possibilité de relève. Pour leur prise en charge, nous avons une promesse du PNVB mais, pour le moment, c'est difficile pour eux.

#### Est-ce que cela se passe bien avec les usagers ?

J'avoue qu'au début nous avons eu pas mal de difficultés. Tout le monde n'acceptait pas de répondre à la demande d'arrêt des jeunes volontaires. Il y a toujours des gens qui ont tendance à forcer le passage. C'est l'occasion de demander à la population de comprendre ces jeunes qui sont sur le terrain du matin au soir. Ce n'est pas facile pour eux et ce le sera encore moins si nous ne leur facilitons pas la tâche en respectant les consignes. Heureusement, nous avons les encouragements et les conseils des autorités. Le DR des Transports nous aide depuis le début, y compris financièrement pour fournir de l'eau à ces jeunes. Les DR Transports et Police n'ont de cesse de me rappeler de veiller à l'application de nos jeunes dans la gestion de la circulation. Dès la résolution du problème d'effectif, nous verrions bien ces jeunes positionnés dans toute la ville, y compris aux carrefours ayant des feux tricolores afin de palier aux délestages. Enfin, nous souhaitons plus de discipline chez les usagers. C'est en aidant ces jeunes à bien faire leur travail que nous pouvons tous contribuer à réduire les accidents dans la ville de Fada. Ce n'est pas facile mais, avec le concours de tous, il est possible de mieux circuler à Fada.

## Aménagement et immatriculation de la forêt communale de Fada N'Gourma



## “L’immatriculation donnera une identité au site et garantira son intégrité”

Par Japhet Benyidoba



Thiombiano Nestor, le président du groupement “Yan yemma”.

**L**a forêt “Yan yemma” ou “même esprit”, a toujours fait partie du décor naturel du secteur 9 de Fada. Cependant, si les uns y voient un super magasin, notamment pour la cueillette et la coupe de bois, d'autres ont le souci d'en faire un espace protégé. Avant même que la notion de changement climatique entre dans les mœurs et que la protection de l'environnement soit de mode, une certaine lutte avait cours pour la gestion ou plutôt l'exploitation de cet immense parc naturel situé à la périphérie Nord-est de la ville. Pour les populations, la forêt s'appelle “Yan yemma”, le nom du groupement qui s'en occupe, tandis qu'au niveau administratif, il répond à celui de “Forêt communale”, suite à l'arrêté N°2011/51MATD/REST/PGRM/FDG/CO. Pour les anciens, c'est “Egnan mu nuari”, “qu'il mange et se développe”. Un nom prémonitoire, comme si les anciens avaient pris les devants pour recommander la protection de ce couvert végétal de 325 hectares et même d'environ 350 selon la mesure effectuée par GPS avec l'appui de l'association Faudeb, selon Thiombiano Nestor, le président du groupement “Yan yemma”. Son groupement a l'autorisation virtuelle, depuis 1998, de veiller sur la forêt et, en attendant de disposer d'une autorisation formelle, il évoque le 21/11/2002, date de “L'arbre à palabre” une AG avec les autorités coutumières qui s'était conclue avec une reconnaissance de la forêt par le service des domaines. Thiombiano Nestor martèle, “nous avons lutté dur et continuons de lutter pour obtenir le droit de gérer la forêt”. Il constate, presque amer, “la forêt appartient aujourd'hui à la commune mais, toute la souffrance de la gestion est pour le groupement”. Heureusement, il se réjouit de l'accompagnement des agents de

l'Environnement. En l'occurrence, c'est au service de l'Environnement qu'il doit son “branchement avec Cogel”. Parce qu'il fallait, dit-il “renforcer nos compétences en matière de protection et de gestion”. Depuis cette année 2012 donc, le groupement Yan yemma a été branché au projet Consolidation de la gouvernance environnementale locale (Cogel) qu'il a accueilli comme une boussole. La collaboration avec Cogel lui vaut déjà un don de plants pour le reboisement de certaines zones de la forêt, des ateliers de formation et d'information sur le changement climatique et l'aspect genre et surtout, insiste-t-il “Cogel nous a aidé à élaborer un projet d'aménagement de la forêt et a promis de toujours nous accompagner”. Après donc Arfa, autre intervenant dans le domaine de la foresterie et ses appuis surtout en 2009 pour la construction de cordons pierreux et, par la suite, Afaudeb, pour le bornage de la forêt, Thiombiano Nestor apprécie sa rencontre avec Cogel. Avec ce nouveau partenaire, il compte bien explorer les possibilités de mise en valeur des ressources de la forêt. En attendant, gérer la forêt c'est faire face à des problèmes : “nous sommes confrontés à la coupe clandestine de bois, au prélevement de tout genre opéré par des tradipraticiens...” Le groupement a bien sûr monté une brigade de surveillance mais, fait-il remarquer, “il y a l'insécurité. Une fois, des surveillants ont été victimes d'un braquage. Et, nous ne pouvons rien faire puisque nous n'avons aucun document officiel qui nous protège. Nous sommes juste des volontaires bénévoles soucieux de faire en sorte que la forêt ne disparaisse”. Le groupement a déjà nombre d'aménagements à son actif : “réalisation de pare feu par des cordons pierreux, opération de reboisement et de récupération d'espèces végétales mena-

## Conférence régionale de la décentralisation

Par Dianou Yempabou (stagiaire)

## Collectivités territoriales et maîtrise d'ouvrage

**L**a salle de réunion de l'Hôtel de ville de Fada a abrité le 18 octobre dernier, les assises, pour la région de l'Est, de la Conférence régionale de la décentralisation. “Collectivités territoriales et maîtrise d'ouvrage” fut le thème spécifique retenu pour la région de l'Est, en lien avec les objectifs du Cadre stratégique de mise en œuvre de la décentralisation (Csmod) qui a fait l'objet d'une communication, tout comme les nouvelles orientations de la Conférence nationale de la décentralisa-

tion (Conad). En rappel, le Csmod est le processus retenu par le gouvernement pour impulser le développement à la base. Il définit les orientations, les principes et les axes qui sous-tendent l'action de l'Etat dans la conduite du processus de décentralisation sur la période 2006-2015. Il comprend 5 axes majeurs : “l'appropriation sociale et politique de la décentralisation ; le transfert des compétences et des ressources de l'Etat aux collectivités territoriales ; le renforcement des capacités locales ; l'appui à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans de développement local ; et le pilotage et la coordination du processus de décentralisation”. Pour sa part, la Conad a un rôle de prospective



et d'orientation. Elle dispose d'un secrétariat technique permanent placé sous l'autorité du ministre de l'Administration territoriale, de la décentralisation et de la sécurité et, est chargé de la préparation, du suivi et de l'exécution des décisions. La communication sur le thème retenu pour la région de l'Est, a quant à elle, permis de développer pour les participants, le processus de réalisation d'un ouvrage à travers sa combinaison d'interventions, du maître d'ouvrage au réalisateur en passant par le concepteur et le spécialiste chargé de surveiller la réalisation.

# Moins de confusion, plus de transparence

Le lundi 29 octobre dernier, la salle de réunion de la mairie de Fada a abrité, pour le compte de la région de l'Est, l'entame de la campagne d'information engagée par le ministère de l'Economie et des Finances (MEF). Une mission du ministère (lire page 20) conduite par Dramane Yaro, conseiller technique au MEF auprès du ministre délégué chargé du Budget et, Jean Noël Sawadogo, coordonnateur du Bureau de développement institutionnel et d'évaluation des performances (BUD-IEP), nouvelle structure créée suite à la réorganisation du ministère de l'Economie et des Finances. Ils sont venus dire que les ministères des Finances et du Budget (MFB) et de l'Economie et du Développement (MEDEV), ont fini de vivre chacun sous son toit. Qu'ils sont désormais réunis sous un seul toit, organisés en un seul département ministériel, celui de l'Economie et des Finances (MEF). C'est la réponse trouvée par le gouvernement, pour minimiser les turbulences finan-

*Le ministère de l'Economie et des Finances a adopté un nouvel organigramme en juillet 2012. En tant que l'un des directeurs régionaux de ce ministère au niveau de la région de l'Est, pouvez-vous nous dire à quoi répond cette nouvelle organisation ?*

En juin 2007, la recomposition du gouvernement s'est traduite par la création du ministère de l'Economie et des Finances (MEF), avec la fusion des anciens ministères chargés respectivement des Finances et du Budget (MFB) et de l'Economie et du Développement (MEDEV). Chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière d'économie, de finances et de planification stratégique, le MEF est fortement sollicité au regard de son caractère transversal. Aussi, le contexte international marqué par la globalisation des crises financière et économique et les risques de répercussions sur la conjoncture intérieure imposait de nouveaux défis qui interpetaient constamment notre ministère. Pour une plus grande cohérence et une synergie d'action dans la conduite efficace et efficiente des réformes et changements attendus dans le secteur, le MEF s'est donc doté, en 2011, d'une nouvelle politique sectorielle (POSEF). Un des instruments d'opérationnalisation de cette politique est le Plan stratégique institutionnel (PSI-MEF), qui était d'autant plus nécessaire que l'importance et la rapidité des changements enregistrés, ces dernières années, appelaient une nécessaire revue des cadres organisationnel et institutionnel ainsi que des processus internes de mise en cohérence et d'amélioration de l'efficacité et de l'efficiency du département. Concrètement, cette réorganisation devrait permettre, entre autre, la suppression des doublons et chevauchements qui existaient entre certaines structures du ministère et permettrait, par effet direct, la célérité dans le traitement des dossiers.

*Le ministère a engagé une campagne de communication au niveau régional sur cette nouvelle organisation. Quel est le contenu de ce plan de communication ?*

Pour mieux faire connaître les principes et les résultats de la réorganisation du MEF, un plan de communication a, en effet, été élaboré. Sa mise en œuvre permet l'information des différents acteurs et partenaires du secteur de l'économie et des finances sur les différents changements intervenus ainsi que sur les avantages de la réorganisation. Ce plan de communication a déjà permis la réalisation de plusieurs actions au niveau central et, notamment : l'organisation et la tenue d'un atelier de lancement le 03 septembre dernier à Ouagadougou, marquant la mise en vigueur de l'organigramme du MEF et institutions ainsi que les partenaires du MEF ; l'animation de plusieurs points de presse et la réalisation d'interviews en ligne par le ministre de l'Economie et des Finances ; l'animation d'une émission radio diffusée et la réalisation d'interviews dans les journaux par les responsables des structures ; la mise en ligne, sur le site-web du MEF, de l'ensemble des documents sur la réorganisation. Au niveau régional, des actions ont été aussi menées et d'autres sont à venir. En l'occurrence, une mis-



Poda Sambessoa Aurélien,  
directeur régional du Budget de l'Est

sion d'information par une équipe du MEF, comme celle tenue le lundi 29 octobre dernier à Fada et, précédée la veille dimanche 28 octobre, par la diffusion sur les ondes de la RTB-Est, d'une émission de sensibilisation et d'information sur cette réforme. Des missions provinciales de sensibilisation et d'information sont également prévues pour se dérouler dans les tous prochains jours, tout comme des émissions radio et des publications dans la presse écrite.

*Quelles sont les conséquences de cette réorganisation sur les attributions de la direction régionale du Budget ?*

La direction régionale du Budget (DRB) avait pour mission d'assurer, dans les limites de sa circonscription budgétaire, l'ordonnancement des dépenses au titre des crédits délégués. A ce titre, elle était chargée, notamment, de l'émission des mandats de paiement ; d'organiser les revues à mi parcours de l'exécution du budget ; de produire les statistiques et les rapports sur les prévisions et l'exécution du budget au titre des crédits délégués ; de la représentation de la direction générale du Budget (DGB) dans les commissions d'attribution des marchés ; d'appuyer les collectivités territoriales dans l'élaboration de leur budget. La réorganisation du MEF entraîne une reconsideration de ces attributions régaliennes. C'est ainsi que la DRB a également en charge l'exercice des attributions de la Direction générale de l'aménagement du territoire et de l'appui à la décentralisation (DGAT-AD), de la Direction générale des affaires immobilières et de l'équipement de l'Etat (DGAIE) et de la Direction générale des services informatiques (DGSI). Dans ce cadre, elle va assurer :

**•pour le compte de la DGAIE:** le suivi de la mise en œuvre de la stratégie de rationalisation des dépenses de fonctionnement du budget de l'Etat ; la gestion des baux administratifs et des biens immobiliers détenus en propriété par l'Etat et les établissements ; et, la supervision de la tenue de la comptabilité matière.

**•pour le compte de la DGAT-AD :** le suivi de la mise en œuvre de la réglementation budgétaire applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics locaux et la formulation de recommandations d'amélioration du cadre réglementaire ; le suivi du processus d'adoption

cières et économiques de ces dernières années, au plan mondial et conséquemment au Burkina. Le contexte appelait une nécessaire revue des cadres organisationnel et institutionnel ainsi que des processus internes de mise en cohérence et d'amélioration de l'efficacité et de l'efficiency de ce département tentaculaire des Finances, du Budget, de l'Economie, du Développement. Pour mieux comprendre la démarche, nous avons sollicité le concours d'un administrateur des services financiers, en l'occurrence Poda Sambessoa Aurélien, directeur régional du Budget de l'Est depuis le 16 mars 2011. Le DR Budget de l'Est est d'autant plus interpellé que sa structure doit se mettre en phase avec la nouvelle orientation. Extrait de son intervention dans l'émission "Face à la Presse locale" dont il était l'invité le samedi 3 novembre dernier.

des budgets des collectivités territoriales ; la centralisation des statistiques budgétaires des collectivités territoriales et des établissements publics locaux ; le renforcement des capacités des acteurs de la décentralisation en matière de gestion budgétaire.

**•pour le compte de la DGSI :** la maintenance des équipements informatiques des clients ; le déploiement de logiciels métiers de gestion des finances publiques ; la formation et l'assistance

des utilisateurs des logiciels métiers et des outils bureautiques et de collaboration ; le respect des référentiels techniques lors des acquisitions de matériel informatique ; l'animation du réseau des correspondants informatiques.

C'est dire que la DRB est réorganisée en 5 services : ordonnancement ; budget ; solde ; affaires immobilières et de l'équipement ; et, service informatique.

## Les grandes orientations

Les changements attendus interpellent le ministère de l'Economie et des Finances sur de nouveaux défis et à plus d'engagement dans les domaines suivants :

1. les procédures d'exécution des dépenses publiques ;
2. la fiscalité ;
3. la déconcentration du ministère vers les autres départements et les régions ;
4. les relations avec les usagers et les partenaires ;
5. la bonne gouvernance ;
6. le climat social au sein du ministère.

### Au titre des procédures d'exécution des dépenses publiques

- Rationalisation (allégement) du circuit de la dépense par une réduction, voire l'élimination des redondances de contrôle accompagnée d'un réaménagement des responsabilités des acteurs ;
- suppression des transferts physiques des supports papiers au profit de la transmission électronique.

La mesure d'accompagnement est la relecture de la législation et de la réglementation en matière de gestion des finances publiques.

### Au titre de la fiscalité

•Limitation, voire réduction des taux d'imposition, avec accent sur l'élargissement de l'assiette, la lutte contre la fraude et le faux et, une meilleure organisation des régies de recettes.

### Au titre de la déconcentration

#### Vers les ministères et institutions

- Accélération du processus de création des perceptions spécialisées et des unités de vérification ;
- mise en place de cellules d'appui-conseil spécialisées.

#### Vers les collectivités territoriales

- Nomination, auprès de chaque gouverneur de région, de conseillers en finances publiques et en économie du développement ;
- accélération du processus de création des services déconcentrés du Trésor et du contrôle financier avec, comme objectif, un ratio de couverture d'un perceuteur et d'un contrôleur financier pour trois (03) communes au maximum ;
- création de services spécialisés de la Direction Générale des Impôts pour la fiscalité locale avec un redéploiement territorial conséquent.

### Au titre de l'amélioration des relations avec les usagers

- Extension, à tous les services centraux et déconcentrés du ministère de l'Economie et des Finances, des guichets d'accueil et de renseignements ;
- mise en service de numéros verts ;
- organisation régulière, par les services centraux et déconcentrés, de journées portes ouvertes ainsi que de semaines d'information et de sensibilisation ;
- amélioration des sites web des services du ministère ;
- consolidation de l'émission éco-finance.

### Au titre de la gouvernance économique et financière

- Mise en œuvre effective des directoires ;
- mise en place, dans chaque structure du ministère, d'un contrôle interne ;
- mise en place, dans certaines grandes structures, de cellules anti-corruption ;
- élaboration et mise en œuvre d'un code de déontologie dans chaque direction générale et centrale.

### Au titre du climat social

- Renforcement du climat social ;
- accroissement du professionnalisme et du rendement des agents, à travers la formation et l'équipement des structures, tant au niveau central que déconcentré.

### Conclusion

La mise en œuvre de ces orientations constitue un facteur de succès au renforcement de l'action du ministère de l'Economie et des Finances.

## 3 questions à ...

Dramane Yaro,

conseiller technique au ministère de l'Economie et des Finances  
auprès du ministre délégué chargé du Budget

## "Mieux participer au développement"

Pouvez-vous nous indiquer en quoi cette rencontre est pertinente ?

Disons que cette rencontre vient à point nommé quand on sait qu'il ya un certain nombre d'années que notre ministère était bicéphale. A savoir que c'était le ministère des Finances et du Budget et, le ministère de l'Economie et du Développement. Aujourd'hui, le volet Economie et Finances se trouve concentré au niveau d'un seul département qu'on appelle le ministère de l'Economie et des Finances. Il fallait donc procéder à une relecture pour bien situer les missions réelles et essentielles du ministère de l'Economie et des Finances pour éviter notamment les doublons, les chevauchements de l'attribution et, confier une et une seule mission à chaque structure technique acteur de ce processus. Ceci fait, il était nécessaire de partager cette réforme avec tous les acteurs impliqués dans le processus de développement afin qu'ils comprennent et soutiennent l'action du ministère de l'Economie et des Finances qui est un département transversal,

puisque il est au début et à la fin de chaque processus.

Qu'est-ce qui fait l'essence de cette mission sur laquelle vous insitez ?

L'essence même de la mission est d'amener tous les acteurs à être au même niveau d'information que le département du ministère de l'Economie et des Finances. La mission que nous effectuons ici, c'est donc pour partager nos nouveaux objectifs et nos nouvelles ambitions pour que tous les acteurs comprennent et sachent où nous allons, afin de mieux nous soutenir. C'est un processus qui doit nous amener à mieux participer au développement économique et social de notre pays, le Burkina Faso, afin que nous soyons effectivement un pays émergeant.

Êtes-vous satisfait de la transmission du message à cette étape de Fada ?

## L'organigramme de la création de nouvelles structures

N°	Structures nouvelles	Justification
1	Direction des archives et de la documentation (DAD)	Gestion intégrée des archives du ministère
2	Direction générale du contrôle des marchés publics et des engagements financiers (DG-CMEF)	Rationalisation du contrôle à priori
3	Direction générale des affaires immobilière et de l'équipement de l'Etat (DGAIE)	Définition d'une stratégie en matière immobilière et de baux administratifs. Amélioration des conditions de travail au sein de l'administration publique et rationalisation des dépenses de fonctionnement du budget de l'Etat.
4	Direction générale de l'aménagement du territoire et de l'appui à la décentralisation (DGAT-AD)	Promotion du développement local à travers une plus grande synergie d'action entre l'aménagement du territoire, l'accompagnement des collectivités et les pôles de croissance.
5	Secrétariat permanent pour la promotion de la micro finance (SP/PMF)	Promotion et développement des Systèmes financiers décentralisés au Burkina Faso.
6	Secrétariat technique national de la stratégie de croissance accélérée et de développement durable (STN-SCADD)	Animation du dispositif de suivi et d'évaluation de la SCADD.
7	Bureau de développement institutionnel et d'évaluation des performances (BUDIEP)	Développement institutionnel et organisationnel et promotion de la culture de la gestion axée sur les résultats .

## L'organigramme du redéploiement des structures

N°	Structures redéployées	Structure(s) d'accueil	Attributions redéployées
1	Secrétariat permanent pour le suivi des politiques et programmes financiers (SP-PPF)	Direction générale de la coopération (DG COOP)	• Revue de programme avec le FMI et les PTF
2	Secrétariat permanent pour le suivi des politiques et programmes financiers (SP-PPF)	Direction générale du trésor et de la comptabilité publique (DGTCP)	• Production du TOFE
3	Secrétariat permanent pour le suivi des politiques et programmes financiers (SP-PPF)	Direction des études et de la planification (DEP)	Suivi de la politique sectorielle
4	Secrétariat permanent du Conseil national de la population (SP-CO NAPO)	Direction générale de l'économie et de la Planification (DGEPE)	Insérer la Politique nationale de population dans les stratégies de Développement
5	Secrétariat permanent du cadre national de concertation des partenaires du développement rural (SP-CNCPDR)	Direction générale de l'aménagement du territoire et de l'appui à la décentralisation (DGAT-AD)	Insérer le cadre de concertation des partenaires du développement rural dans le développement local
6	Secrétariat permanent du conseil national de la statistique (SP-CNS)	Institut national de la statistique et de la démographie (INSD)	Toutes les attributions (rationalisation du dispositif de pilotage et de gestion de la statistique)
7	Direction générale des marchés publics (DGMP)	Direction générale du contrôle des marchés publics et des engagements financiers (DG-MEF)	• Toutes les attributions
8	Direction générale du contrôle financier (DGCF)	Direction générale du contrôle des marchés publics et des engagements financiers (DG-MEF)	Toutes les attributions
9	Direction générale du patrimoine de l'Etat (DGPE)	Direction générale des affaires immobilière et de l'équipement de l'Etat (DGAIE)	Toutes les attributions
10	Direction générale de l'aménagement du territoire DGAT	Direction générale de l'aménagement du territoire et de l'appui à la décentralisation (DGAT-AD)	Toutes les attributions
11	Direction de l'organisation, de la méthode et de l'évaluation (DOME)	Bureau de développement institutionnel et d'évaluation des performances (BUDIEP)	Evaluation des performances

## L'organigramme du renforcement des structures

N°	Structures renforcées	Structures redéployées	Attributions
1	Direction générale de la coopération (DG COOP)	▪ SP-PPF	coordination des missions de revue de programme avec le FMI et les PTF
2	Direction générale de l'économie et de la planification (DGEPE)	▪ DGCOP	suivi des projets et programmes de développement
		▪ SP-CONAPO	Toutes les attributions
3	Direction générale du trésor et de la comptabilité publique (DGTCP)	▪ SP-PPF	Production du TOFE
4	Institut national de la statistique et de la démographie (INSD)	▪ SP/CNS	Toutes les attributions pour une rationalisation du dispositif de pilotage et de gestion de la statistique
5	Direction des études et de la planification (DEP)	Direction de l'organisation de la méthode et de l'évaluation (DOME)	Production des programmes et rapports d'activités
		Secrétariat permanent pour le suivi des politiques et programmes financiers (SP-PPF)	Suivi de la politique sectorielle

Jean Noël Sawadogo,

coordonnateur du Bureau de développement institutionnel et d'évaluation des performances (BUDIEP).

## "Questions de transparence"

Où situez-vous la pertinence de cet atelier ?

L'atelier de Fada visait essentiellement l'information des acteurs, au niveau local, sur les principes de la réorganisation de notre ministère et ses implications. Ils sont des acteurs à part entière dans l'exécution des missions du ministère, à savoir la gestion des Finances publiques et celle de l'Economie. En tant que ministère transversal, nous accompagnons le processus de décentralisation et il était important de justifier cette réorganisation. Tout comme les autres ministères, le nôtre participe aux actions du gouvernement en matière de développement et, c'est dans ce cadre qu'il a élaboré sa politique sectorielle pour contribuer à la mise en œuvre de la SCADD. Pour opérationnaliser cette politique sectorielle, le ministère se devait donc de mieux s'organiser, de revoir son cadre institutionnel et organisationnel pour être plus efficace. Là, se situe le point de justification fondamental de la réorganisation. Ensuite, dans son fonctionnement, notre ministère effectue des évaluations périodiques qui ont révélé des attentes et des préoccupations de la part de nos usagers et partenaires, notamment en ce qui concerne la lourdeur de nos procédures, les questions de transparence... A



travers la réorganisation, le ministère se devait d'apporter des réponses idoines à ces préoccupations. Ces réponses ont été apportées à travers la réorganisation et la création de directoires et, il était important qu'après le niveau central, nous venions au niveau régional, auprès des acteurs locaux, pour leur porter également cette information afin qu'ils puissent contribuer et nous accompagner dans la mise en œuvre.

Pensez-vous que cet objectif de porter l'information au niveau local a été atteint ?

L'objectif a été largement atteint dans la mesure où la majorité du public qui a été visé pour participer était présent. Il y a ensuite la qualité des communications. Les uns et les autres ont pu s'approprier le contenu de la réforme, il y a eu des questions et des réponses satisfaisantes et, dans l'ensemble nous pensons que les objectifs ont été largement atteints. Je pense que les participants de ce matin seront les porte-flambeau de cette réorganisation auprès des autres acteurs qui n'ont pas pu assister. Nous avons, à cet effet, élaboré des kits qui contiennent l'ensemble des informations sur la réorganisation et qui ont été remis aux différents participants.

Quel est le profil des participants que vous avez ciblés ?

Cette question est extrêmement importante. Il faut savoir que notre ministère est transversal et nous travaillons avec tous les départements ministériels. Ainsi donc, tous les départements ministériels représentés au niveau de la région ici, ont été invités à travers leurs 1ers responsables. Ensuite, il y a nos structures du ministère de l'Economie et des Finances. Toutes les directions régionales ont été invitées, sans oublier les acteurs locaux, notamment les collectivités à travers les communes et la région. Tous ces acteurs ont été invités à cette rencontre.