



La sécurité dans les villes frontières du sud du Burkina Faso

Etude de suivi d'impact du projet

Feuille de route de la sécurité au Sénégal et au Burkina Faso



Publié par :

Association Coginta
Maison Internationale de l'Environnement (MIE2)
7 chemin de Balexert, Châtelaine
CH-1219 Genève - Suisse

Contact : admin@coginta.org

www.coginta.org

www.securitymap.org

Auteur : Dominique Wisler
Cartographe : Rafael Avila Coya
Design : Studio Agrumes

© Coginta 2020



Cette publication a été rendue possible grâce au généreux soutien du département d'État, des États-Unis et la coopération avec le gouvernement du Burkina Faso.

Les opinions exprimées dans cette publication sont uniquement celles des auteurs et ne reflètent pas les politiques ou les opinions des gouvernements des États-Unis et du Burkina Faso.



Equipes impliquées dans l'étude et remerciements

Cette étude a été coordonnée et rédigée par Dominique Wisler.

Rafael Avila Coya a œuvré sans relâche pour construire les échantillons à partir de l'imagerie satellitaire des villes étudiées, préparer les questionnaires électroniques dans l'application KoBo, confectionner une carte installée dans des Androïdes pour permettre aux équipes d'enquêteurs de repérer les ménages à interviewer, former ces mêmes équipes et, finalement, développer les magnifiques cartes avec QGIS qui sont présentées dans ce rapport. Rafael a également coordonné l'équipe d'enquêteurs en 2019 sur le terrain, chose que Siba Théodore Koropogui avait faite avant lui lors de l'enquête de base de 2018. Tous deux ont pris des notes durant les enquêtes qui ont alimenté le rapport et permis aussi d'améliorer la cartographie des villes étudiées en situant des points d'intérêt et en traçant, grosso modo, également les limites administratives des quartiers de Pô et de Léo. Tout ce travail cartographique est public désormais sur OpenStreetMap.

Nous tenons aussi à remercier les équipes d'enquêteurs et d'enquêtrices dont dépend naturellement la qualité des données d'entretien. Les équipes de 2018 et de 2019, d'ailleurs pratiquement identiques puisque la plupart des enquêteurs de la campagne de 2018 ont rejoint l'équipe de 2019, ont été aussi joyeuses que consciencieuses. Même une crise de paludisme qu'il a fallu traiter à l'hôpital à coût de Larinate le 22 octobre à Léo n'a pas réussi à dissuader l'une des enquêtrices – Asmaou Kabore – d'insister pour reprendre le travail le lendemain contre l'avis de tous ! Ces équipes ont sillonné inlassablement les rues des villes du sud du Burkina Faso à la recherche des ménages des échantillons, interviewé souvent pendant 30 à 40 minutes les répondants et enregistré des points GPS de lieux marquants dans ces villes. Quelques-uns d'entre eux ont également réalisé les entretiens avec les chefs des associations de Koglweogo qui ne parlaient pas le français. La première équipe a œuvré du 23 mars et le 25 avril 2018 et la seconde du 17 octobre au 15 novembre 2019. Les enquêteurs et enquêtrices ont été recrutés par la FOSEC qui en a également assuré avec efficacité l'administration.

La FOSEC a joué un rôle déterminant dans la réussite des enquêtes en obtenant les autorisations officielles pour nous permettre de réaliser les entretiens avec les forces de sécurité intérieure. La direction de la FOSEC - Dr. Emile Ouédraogo, Dr. Blandine Billa, ainsi que le secrétaire général de la FOSEC, Sanoussa Gansonré - ont commenté le questionnaire d'enquête qui a bénéficié également des conseils du comité de pilotage du projet. Une fois adapté, le questionnaire a pu s'ancrer dans les réalités sociologiques et administratives du pays. Le soutien administratif de Sylvain Robert Bationo, l'administrateur de la FOSEC, fut superbe et crucial car Sylvain s'est occupé de toute la logistique des enquêteurs sans aucune faille.

Nous tenons à remercier les autorités locales, les forces de sécurité intérieure, les directeurs d'établissement scolaire ainsi que les Koglweogo qui ont accueilli nos équipes avec bienveillance et dont la coopération a permis à l'enquête de se dérouler dans de bonnes conditions. Les résidents des villes ont pris le temps, parfois jusqu'à une heure, pour répondre aux questions des enquêteurs qui, souvent, étaient aussi invités à partager un repas à l'heure de midi avec eux. Nous les remercions chaleureusement.

Finalement, nous tenons à remercier la direction de projet de PartnersGlobal qui nous a fait confiance depuis le début. Nous avons bénéficié de discussions régulières sur les avancées du projet et des conseils avec Kate Ravin sur la méthodologie à adopter pour réaliser cette étude.

Equipe Coginta

Dr Dominique Wisler
Directeur de Coginta

Coordination scientifique, conception du questionnaire, analyses et auteur de l'étude

Rafael Avila Coya
Expert GIS

- Coordination terrain de l'enquête 2019
- Formation des enquêteurs, mise en place du questionnaire dans les smartphones, cartographie, confection des échantillons, contrôle qualité de la collecte de données

Siba Théodore Koropogui
Chargé de recherche

Formation des enquêteurs et coordination de l'enquête terrain de 2018

Equipe de la FOSEC

Dr. Blandine Bila
Professeur

Coordination de l'équipe de la FOSEC 2018, participation à la conception du questionnaire

Sylvain Robert Bationo

Administration des enquêteurs 2018 et 2019

**Dr. Hamadou Ouédraogo,
Sanoussa Gansonre et
Paul Sondo**

Participation à la conception du questionnaire et la conception de l'enquête

Equipe d'enquêteurs 2018

Aoua Kayendé

Asmaou Kuilia Kaboré

Nina Edwige Bamboré

Téswédé-Cida Valérie
Soubeiga

Hamado Paitni
Ouédraogo

Omer Sidkayandé
Ouédraogo

Assibidi Yarga

Hortense Pouya

Soulehimane Ouédraogo

Assita Gouo

Ibrahim Yaro

Fousseni Paul Ouédraogo

Estelle Solange Toe

Issa Nana

Equipe d'enquêteur 2019

Aoua Kayendé

Hortense Pouya

Omer Sidkayandé Ouédraogo

Asmaou Kaboré

Housou-Issa Nana

Zacharia Zongo

Assibidi Yarga

Nina Edwige Bamboré

Zonabo Ouédraogo

Fousseni Paul
Ouédraogo

Paitni Hamado
Ouédraogo

Hounsou-Hon Boseline Darga

Table des matières

Equipes impliquées dans l'étude et remerciements	4
Liste des tableaux	7
Liste des figures	8
Liste des cartes	9
Partie I Contexte, méthodologie et plan de l'étude	11
Chapitre 1. Introduction	13
Chapitre 2. Le projet Feuille de route en résumé	16
Chapitre 3. Théorie du changement et méthode	18
Théorie du changement	18
Méthode quasi-expérimentale	20
Méthodologie de sondage	21
Chapitre 4. Caractéristiques des trois villes frontières	27
Cinkansé	27
Pô	30
Léo	32
Série de tableaux sociodémographiques	32
Partie II Rapprochement entre les forces de sécurité intérieure et la population	36
Chapitre 5. La pertinence des thèmes de l'insécurité et du rapprochement entre les FSI et la population	37
L'insécurité et le terrorisme, une préoccupation qui s'installe dans le quotidien des résidents	37
Le rapprochement avec les populations comme priorité des FSI	41
Le rapprochement avec les populations comme priorité des FSI	46
Chapitre 6. La satisfaction avec les activités sur le rapprochement entre les FSI et la population	50
Chapitre 7. L'impact sur le comportement des FSI, la police de proximité et la coordination	50
L'intégrité	53
La police de proximité	53
La collaboration interservices	53
La collaboration avec les Koglweogo	54
Réactiver les anciens CLS	57
Chapitre 8. Impact sur le rapprochement avec les populations (Niveau 2)	57
La proximité des FSI	58
La visibilité des FSI	59
L'intégrité des FSI	59
Le partenariat FSI-population	59
Les taux de plainte aux FSI	62
Chapitre 9. Conclusion	
Partie III La sécurité routière	63
Chapitre 10. La sécurité routière dans les villes frontières du sud du Burkina Faso	64
Chapitre 11. Pertinence du thème de l'insécurité routière	70
Chapitre 12. La satisfaction avec les activités du projet en matière de sécurité routière	73
Chapitre 13. Impact sur le civisme des élèves et de la population (niveau 1)	78
Chapitre 14. Impact sur la sécurité routière (niveau 2)	80
Chapitre 15. Conclusion	83
Partie IV Considérations finales et leçons apprises	84

Liste des tableaux

Tableau 1 : Les localités de l'enquête par zone	21
Tableau 2 : Le niveau économique du foyer des résidents selon leur propre estimation par ville (en %)	32
Tableau 3 : Catégories socioprofessionnelles par ville (en %)	32
Tableau 4 : Catégories socioprofessionnelles selon le genre par ville (en %)	33
Tableau 5 : Catégories socioprofessionnelles des hommes de Cinkansé (en %)	33
Tableau 6 : Catégories socioprofessionnelles des femmes de Cinkansé (en %)	34
Tableau 7 : Niveau d'éducation par ville (en %)	34
Tableau 8 : Niveau d'éducation selon le genre par ville (en %)	35
Tableau 9 : Langue parlée dans le foyer par localité (en %)	35
Tableau 10 : Le problème prioritaire dans la localité selon les résidents par zone (en %)	37
Tableau 11 : L'évolution du sentiment d'insécurité de jour et de nuit dans les villes du sud frontalier (en %)	38
Tableau 12 : Les priorités souhaitées par les résidents pour les FSI dans leur localité par ville (en %)	40
Tableau 13 : Taux de criminalité sur trois ans précédant l'interview (en %)	41
Tableau 14 : Les forces qui assurent le mieux la sécurité dans les quartiers selon les résidents par ville (en %)	45
Tableau 15 : Les mesures pour améliorer le travail des Koglweogo par localité (en %)	45
Tableau 16 : Estimation de l'impact du projet sur l'opinion des résidents sur la proximité des FSI avec la population (en %)	57
Tableau 17 : Estimation de l'impact du projet sur la visibilité des FSI en uniforme dans les quartiers (en %)	58
Tableau 18 : Estimation de l'impact du projet sur l'intégrité des FSI (en %)	59
Tableau 19 : Estimation de l'impact du projet sur le partenariat police-population (en %)	59
Tableau 20 : Taux de plainte pour cambriolage sur neuf mois par période et enquête (en %)	60
Tableau 21 : Le moyen de locomotion habituel selon sexe dans les villes du sud frontalier du Burkina Faso	66
Tableau 22 : Les types d'accidents à moto dans les villes du sud du Burkina Faso (en %)	67
Tableau 23 : Les préoccupations des résidents (en %)	70
Tableau 24 : Les priorités souhaitées par les résidents en matière de police par ville (en %)	71
Tableau 25 : Le constat d'excès de vitesse dans la quartier par ville (en %)	79
Tableau 26 : Taux d'accidents de la route sur une période de neuf mois (en %)	80
Tableau 27 : Score obtenu sur une échelle de 10 par la sécurité routière	81
Tableau 28 : L'inquiétude face au risque d'accident de la route (en %)	88
Tableau 29 : Opinion sur la probabilité d'être victime d'un accident de la route (en %)	82

Liste des figures

Figure 1 : Nombre d'attaques contre des civils au Burkina Faso	13
Figure 2 : Les niveaux d'impact	18
Figure 3 : Outcomes et objectifs dans les deux axes du projet Feuille de route	19
Figure 4 : La différence dans la différence	20
Figure 5 : Les heures de la journée avec le plus d'accidents de la route (moyenne des trois localités, en %)	65

Liste des cartes

Carte 1 : Foyers de terrorisme au Burkina Faso depuis 2015	14
Carte 2 : Evolution annuelle des attaques contre des civils au Burkina Faso depuis 2015	14
Carte 3 : Géolocalisation des entretiens dans la ville de Pô (en 2019)	23
Carte 4 : Géolocalisation des entretiens dans la ville de Léo (en 2019)	24
Carte 5 : Géolocalisation des entretiens dans la ville de Cinkansé (en 2019)	24
Carte 6 : Evolution du sentiment d'insécurité la nuit dans la ville de Pô	39
Carte 7 : Evolution du sentiment d'insécurité la nuit dans la ville de Cinkansé	39
Carte 8 : Les accidents de la route à Léo (échantillon, 2016-2019)	68
Carte 9 : Les accidents de la route à Pô (échantillon, 2016-2019)	69
Carte 10 : Les accidents de la route à Cinkansé (échantillon, 2016-2019)	69

Partie I

—

Contexte, méthodologie et plan de l'étude

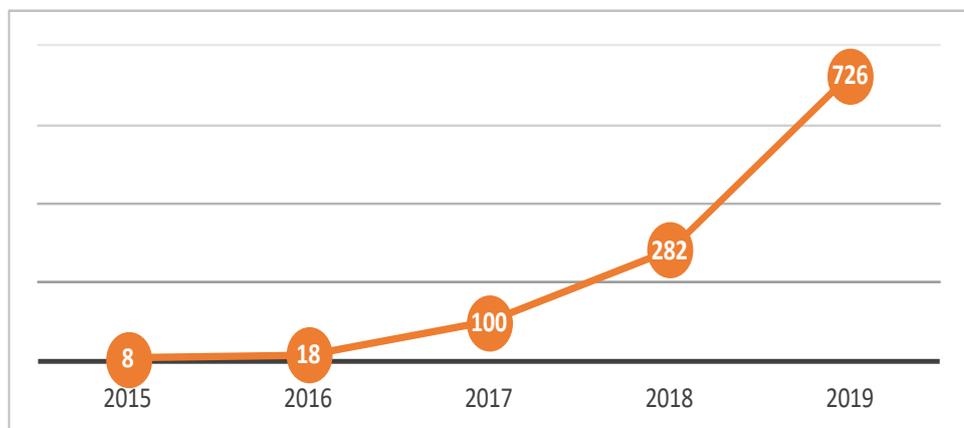


Chapitre I.

Introduction

Le projet *Feuille de route pour la sécurité au Sénégal et au Burkina Faso (Feuille de route)* a été lancé en août 2017 dans un contexte de dégradation fulgurante de la situation sécuritaire au Burkina. Depuis 2017, le pays subit de plein fouet la contagion de la crise sahélienne à partir de ses régions du nord (Mali) et du nord-ouest (Niger) et l'émergence d'un radicalisme local. Les chiffres parlent d'eux-mêmes (cf. Figure 1). En 2015, on dénombrait 8 attaques contre des civils dans tout le pays. En 2017 déjà, 100 cas étaient recensés. Fin 2019, alors que le projet *Feuille de route* s'achève, le nombre d'attaques a bondi à 726 cas sur les 11 premiers mois de l'année. Les enlèvements sont passés de 2 recensés en 2016 à 106 en 2019. L'ampleur de la déstabilisation est inédite. En 2019, pratiquement 2'000 personnes ont péri à la suite d'attaques au Burkina Faso, soit 6 fois plus qu'en 2018 et le nombre de victimes est désormais plus élevé qu'au Mali voisin¹. On compte désormais 700'000 réfugiés internes à la suite de la crise. Avec des affrontements sporadiques au nord du pays entre communautés peuls et mossi, le conflit menace de prendre une tournure communautaire similaire à ce qu'on a pu observer au Mali voisin. Ces derniers mois ont vu une recrudescence d'attaques contre des églises, des assassinats ciblés contre des chefs coutumiers qui refusent de s'aligner sur les groupes jihadistes, des attaques complexes contre des institutions ou des convois miniers ou encore des affrontements avec des Koglweogo².

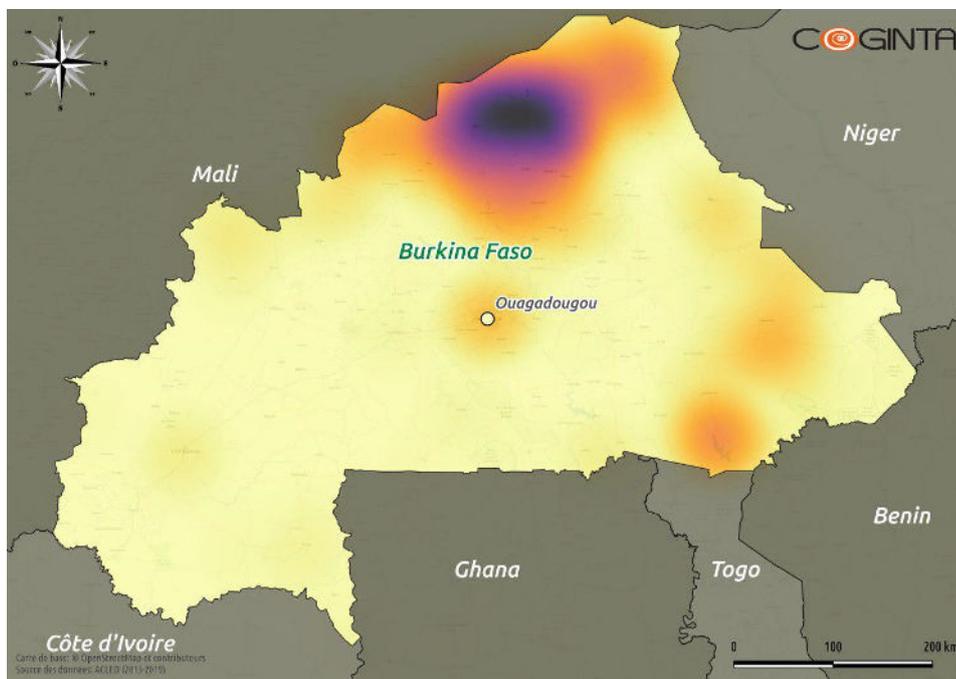
FIGURE 1 :
Nombre d'attaques
contre des civils au
Burkina Faso (janvier
2015-novembre 2019)



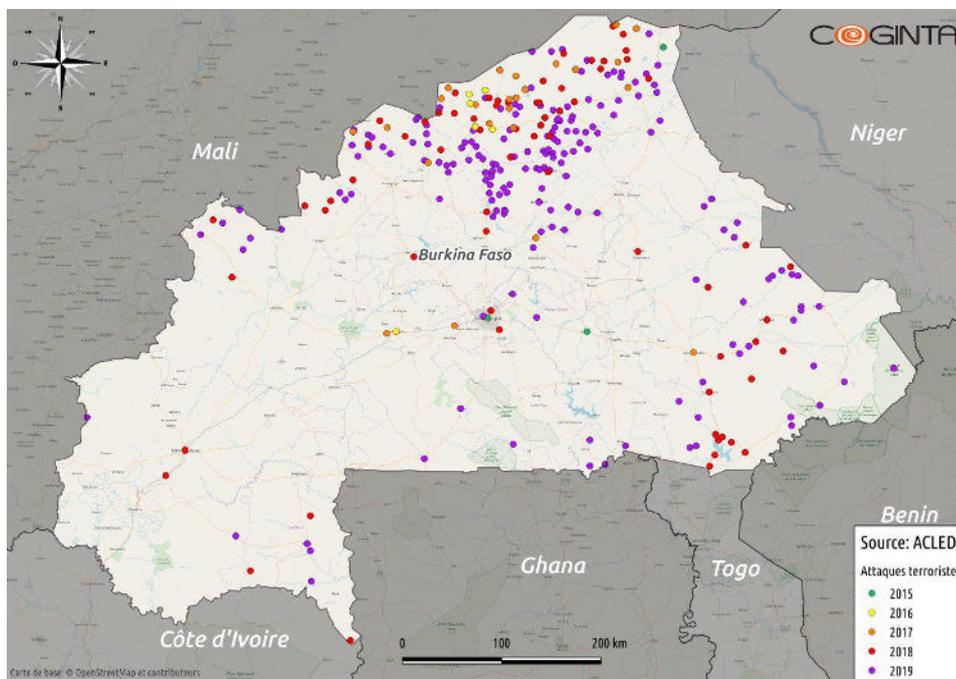
La crise se propage de son foyer d'origine des provinces du centre-nord du pays pour, dès 2018, s'étendre dans tout l'est du pays et gagner désormais les zones frontalières sud voisines du Bénin, du Togo et du Ghana. Les deux cartes suivantes (cartes 1 et 2) permettent de visualiser les foyers de terrorisme et leur inexorable progression d'année en année.

¹ Cf. Henry Wilkins, *Mystery behind Burkina Faso violence hampering response to crisis*, Aljazeera, 13 décembre 2019 (<https://www.aljazeera.com/news/2019/12/mystery-burkina-faso-violence-hampering-response-crisis-191211133949957.html>)

² Autour du 15 décembre, un raid a été mené par des groupes radicaux dans le village de Kantari dans l'est du pays provoquant un clash avec les Koglweogo faisant 7 morts.



CARTE 1 :
Foyers de terrorisme
au Burkina Faso
depuis 2015



CARTE 2 :
Evolution annuelle des
attaques contre des
civils au Burkina Faso
depuis 2015

C'est donc dans un contexte se dégradant rapidement que le projet Feuille de route a été mis en œuvre à partir d'août 2017. A l'origine, le projet envisageait de se déployer dans les villes frontières des 4 corridors principaux de transit transfrontalier que sont Niangoloko (vers la Côte d'Ivoire), Koloko (vers le Mali), Pô (vers le Ghana) et Cinkansé (vers le Togo) avant de décider de se limiter finalement aux villes frontières de Pô et de Cinkansé uniquement. Le Burkina Faso n'ayant pas de façade maritime, les corridors routiers internationaux induisent un trafic très intense du fait que 90% des importations du pays transitent par la route dans le pays. Dans un contexte d'échanges transfrontaliers en constante croissance, la problématique de la sécurité routière est un sujet de préoccupation quotidien pour les résidents. Les routes y sont dangereuses et les accidents très fréquents. Ce transit international génère son lot de taxation informelle, de corruption, qui défraient régulièrement les médias sociaux et complique la relation avec les résidents. Les villes frontières de Pô, et surtout de Cinkansé, n'échappent pas non plus au phénomène de la criminalité transfrontalière itinérante qui caractérise l'ensemble de l'espace frontalier au Burkina Faso. Léo, Pô et Cinkansé sont encore relativement épargnées par la montée du terrorisme même si plusieurs attaques contre des civils se sont déroulées dans le périmètre rapproché de la ville de Cinkansé en 2019. L'état d'urgence a été déclaré en décembre 2018 dans la province de Koulpélogo à l'extrême sud de laquelle se trouve Cinkansé.

Le projet Feuille de route a ciblé les villes frontières de Pô et de Cinkansé pour accompagner les autorités dans l'amélioration des relations entre les forces de sécurité intérieure et les populations locales et réaliser des progrès en matière de sécurité routière.

Géré par PartnersGlobal et financé par le département d'Etat américain (INL), le projet a été mis en œuvre par la Fondation pour la sécurité du citoyen (FOSEC), une ONG burkinabé spécialisée dans la sécurité publique. La première année du projet fut entièrement dédiée à l'analyse de la sécurité routière, au développement d'outils de sensibilisation et à la programmation d'un catalogue d'activités qui fut ensuite déployé progressivement et de manière très intensive dès avril 2019. Le projet s'achève en janvier 2020.

L'association Coginta a été mandatée pour faire le suivi d'impact des activités du projet Feuille de route au Burkina Faso. Une étude de base sur la sécurité routière à Niangoloko, Koloko, Pô, Cinkansé et Léo avait été conduite par Coginta en mars/avril 2018 pour analyser la sécurité routière dans ces villes ; avec d'autres études, elle servit à imaginer le portefeuille d'activités du projet sur la sécurité routière et développa des indicateurs de suivi. L'étude que nous présentons ici réplique le sondage réalisé pour l'étude de base afin d'examiner comment ont évolué les indicateurs. Elle recourt également, on le verra, à des entretiens avec les bénéficiaires. L'étude entend déterminer si les objectifs sont restés pertinents face à la montée de l'insécurité, comment les différents acteurs ont perçu la pertinence et l'intérêt des différentes activités menées et si ces activités sont parvenues à impacter positivement sur les objectifs de départ.

Dans la première partie de ce rapport, nous introduisons les activités du projet de manière succincte et présentons ensuite l'approche méthodologique ainsi que les villes pilotes dans lesquelles se sont déroulées les activités.

La deuxième partie traite de l'axe du projet sur le rapprochement entre les FSI et les populations locales.

La troisième partie aborde l'axe de la sécurité routière.

La conclusion synthétise les résultats et se veut également prospective.

Chapitre 2.

Le projet Feuille de route en résumé

Débuté officiellement en août 2017, le projet a généré dans sa première année une base de connaissances solide sur la problématique sécuritaire affectant les villes frontalières méridionales du pays à travers plusieurs études dont un sondage représentatif des résidents des villes pilotes. Le but de ces études était de développer un programme d'activités pertinent, ancré dans les réalités de terrain, pour atteindre les objectifs généraux fixés par le projet. Cette campagne d'études a débouché sur catalogue d'activités s'articulant autour des axes du « rapprochement » et de la « sécurité routière ».

1. L'axe du rapprochement entre les forces de sécurité intérieure et la population s'est matérialisé sous la forme d'une campagne d'activités comprenant des formations des forces de sécurité intérieure (FSI) sur l'intégrité et la déontologie, la promotion de la police de proximité, des séances de sensibilisation de la population sur le rôle et la fonction des FSI, de l'information sur des thématiques particulières (sur la consommation de la drogue à l'école par exemple), des pièces de théâtre permettant de diffuser des messages de prévention, des activités récréatives conviviales comme des matchs de foot et de joggings matinaux impliquant la population et les FSI afin de « briser la glace » entre les deux et, finalement, des séances de coordination et de sensibilisation à la coordination entre les FSI et les populations en matière de renseignement. Concrètement, les activités menées ont été les suivantes :

- La confection d'un manuel sur l'intégrité, la déontologie et l'intégration sociale (réalisée par le Réseau national de lutte anticorruption) à l'usage des forces de sécurité
- À l'aide du manuel et de la doctrine de police de proximité, des formations/sensibilisations de deux jours des forces de sécurité intérieure locales
- Des sensibilisations des populations lors de conférences publiques animées souvent par des cadres des FSI également pour améliorer le renseignement sur des actes délictueux et suspects
- Des sensibilisations des populations et des écoliers sur le rôle des forces de sécurité intérieure à travers des :
 - Visites dans les écoles,
 - Journées portes ouvertes
 - Matchs de football entre policiers et enseignants
 - Pièces de théâtre et conférences publiques
- L'animation de séances de pilotage qui étaient, en même temps, des sensibilisations à la coordination des FSI avec les polices informelles locales, à savoir les Koglweogo

2. L'axe 2 du projet a visé une amélioration de la sécurité routière à travers

- Des actions de sensibilisation dans les écoles sur la sécurité routière par des journées portes ouvertes
- Des animations dans les écoles avec des pièces de théâtre (sketchs) sur des thématiques de prévention
- Des conférences thématiques publiques animées par des cadres de police et l'équipe de projet
- Des formations d'une petite sélection d'enseignants (et d'élèves) sur la sécurité routière pour diffuser des messages de prévention au sein des écoles.

Ce catalogue d'activités s'est décliné localement en s'adaptant aux contextes particuliers de chacune des deux villes pilotes. Ainsi, par exemple, la douane et la police des frontières de Cinkansé ont participé aux formations sur l'intégrité. A Pô, qui dispose d'une police municipale contrairement à Cinkansé, cette dernière a été impliquée dans les activités. A Pô, les sensibilisations ont inclus les Koglweogo dont le premier sondage avait démontré l'importance aux yeux des résidents dans ces villes frontalières. En effet, environ la moitié des répondants des villes du sud frontalier considéraient alors que ces polices informelles étaient le mieux à même d'assurer la sécurité des quartiers.

Chapitre 3.

Théorie du changement et méthode

Théorie du changement

L'étude que nous présentons ici cherche à isoler les impacts du projet *Feuille de route* en matière 1) de rapprochement entre les FSI et les populations et 2) de sécurité routière. Pour ce faire, nous utilisons le cadre de référence proposé par Knill et Tosun (2012)³ qui distingue deux niveaux d'impact dans un cycle de projet :

- Niveau 1. Les impacts sur les bénéficiaires immédiats à l'échelon des *outcomes*.
- Niveau 2. Les impacts sur les bénéficiaires finaux à l'échelon des objectifs finaux poursuivis par le projet.

Ces deux niveaux d'impact sont liés entre eux par une théorie du changement et une chaîne de causalité. La théorie du changement d'un projet formule l'hypothèse que les objectifs finaux du projet sont atteints si un changement intervient préalablement au niveau des *outcomes*, appelés aussi très souvent « objectifs spécifiques ». Aucun de ces deux niveaux n'est « contrôlé » ou « maîtrisé » par le projet. Ils échappent en ce sens au gestionnaire du projet qui ne contrôle que les activités et résultats du projet. Les changements au niveau des *outcomes* sont attendus dans des délais à plus ou moins court terme tandis que l'impact sur les objectifs s'inscrit plutôt dans le plus long terme (Cf. Figure 2).

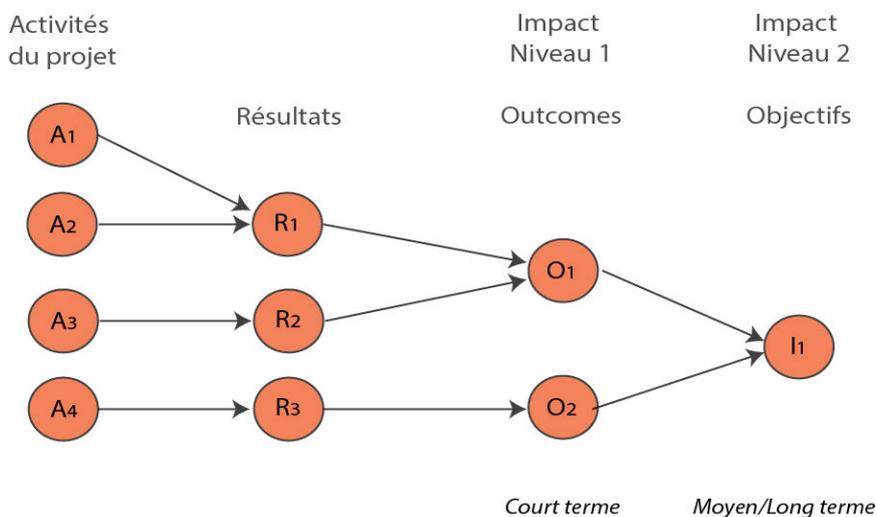


FIGURE 2 :
Les niveaux d'impact

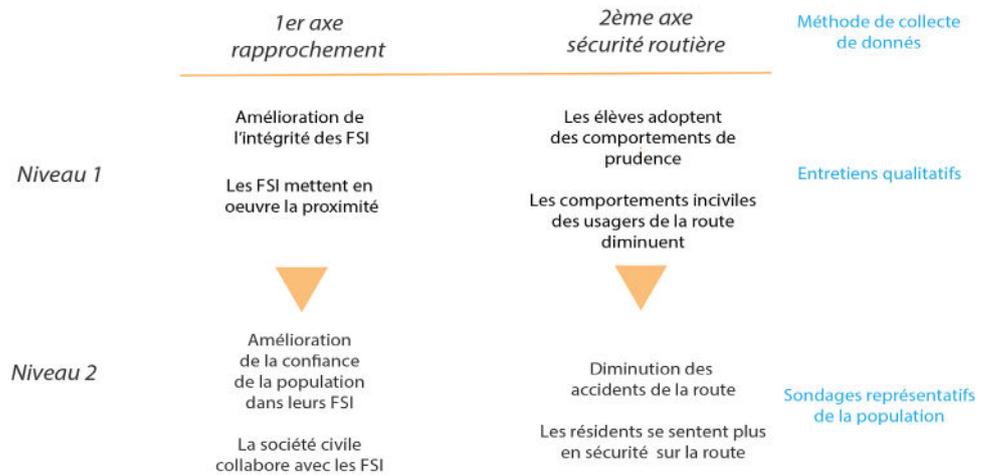
Comme le projet *Feuille de route* comprend deux axes bien distincts – le rapprochement entre les FSI et les populations ainsi que la sécurité routière –, chaque axe est gouverné par une théorie du changement qui lui est propre.

Dans le premier axe du projet *Feuille de route*, le niveau 1 d'impact correspond aux changements escomptés en matière d'intégrité, de proximité et d'intégration sociale des FSI tandis que le niveau 2 du rapprochement peut être mesuré à travers l'amélioration de la confiance des résidents dans leurs FSI et de la collaboration des résidents avec ces forces.

³ Knill, Ch., & Tosun, J. (2012). *Public policy: A new introduction*. London: Macmillan

Dans son second axe, le niveau 1 correspond au changement de comportement en matière de prudence et de civisme sur la route des écoliers et des usagers de la route tandis que le niveau 2 est celui de l'impact sur la sécurité routière, celle-ci pouvant se mesurer à l'aide des taux d'accidents de la route et du sentiment de sécurité sur la route.

FIGURE 3 :
Outcomes et objectifs
dans les deux axes du
projet Feuille de route



Pour obtenir de l'information au niveau 1 d'impact, nous avons mené des séries d'entretiens qualitatifs semi dirigés et de mini focus group avec les bénéficiaires des activités du projet (FSI, écoles, mairie) dans les villes pilotes en octobre et novembre 2019.

Pour mesurer le niveau 2 d'impact, nous exploitons essentiellement deux sondages représentatifs de la population que Coginta a menés avec la FOSEC en mars/avril 2018 et octobre/novembre 2019 dans les villes pilotes de Pô et de Cinkansé et dans une ville de contrôle – Léo. Pour mesurer la sécurité routière, les statistiques policières sur les accidents n'ont pas été utilisées en raison du fait que peu de résidents font constater les accidents de la route par la police ou la gendarmerie. Selon nos données de sondage, les taux de constat d'accident par la police nationale sont faibles. Ils sont les plus élevés à Léo (8.6%), suivi de Pô (5.1%) et enfin de Cinkansé (2.6%) pour ce qui est de la police nationale. Les taux de constat par la gendarmerie nationale sont des 1.1% à Léo, 2.1% à Pô et 1.8% à Cinkansé. Selon nos données, la police municipale de Pô n'est pas sollicitée par les victimes d'accident pour réaliser des constats. Les sondages offrent une bonne alternative aux statistiques policières déficientes pour mesurer le niveau de sécurité routière, comme on le verra par la suite.

Les activités du projet Feuille de route ont été décrites de manière succincte plus haut et ces descriptions nous ont été fournies par l'équipe de projet qui nous a remis des rapports trimestriels ainsi qu'une brève description des activités du projet sous forme de PowerPoint. Lors des entretiens qualitatifs avec les bénéficiaires immédiats du projet, nous avons également recueilli des informations sur la mise en œuvre des activités. Celles-ci seront exploitées dans ce rapport.

Outre la thématique des impacts, nous nous intéressons à plusieurs autres questions dans ce rapport.

Il s'agit d'évaluer aussi la pertinence des objectifs, des outcomes et des activités. Il peut être intéressant en effet de s'interroger sur la pertinence des objectifs poursuivis par le projet dans le contexte de dégradation de la sécurité au Burkina Faso. Ceux-ci sont-ils toujours d'actualité ? A l'échelon des activités, nous tentons de déterminer si certaines activités sont plus pertinentes que d'autres aux yeux des bénéficiaires.

Nous nous interrogeons sur la pérennité des outcomes. Le projet arrivant en fin de cycle, quelle est la solidité du changement obtenu ? Le projet a-t-il suffisamment tenu compte de la question de la durabilité du changement dans sa conception ? Le projet a-t-il transmis des savoirs qui seront répliqués par les bénéficiaires sans appui à l'avenir ? Les activités seront-elles reprises par les bénéficiaires ? Quelles sont les chances du changement induit par le projet de s'installer dans la durée alors que le projet cesse ?

Finalement, l'étude s'intéresse aux perspectives d'appui ou, en d'autres termes, il tente d'identifier les besoins qui se manifestent encore à l'issue du projet.

Méthode quasi-expérimentale

Pour mesurer l'impact des activités du projet sur les objectifs finaux (niveau 2), nous adoptons un design de recherche quasi-expérimental. L'illustration (Figure 4) suivante montre comment se calcule l'impact d'un projet avec un tel design de recherche. Au temps t_0 , avant le début des activités du projet, on mesure le niveau des indicateurs d'impact à la fois dans la zone pilote X et la zone de contrôle Y. A la fin du cycle de projet, au temps t_1 , on mesure à nouveau les niveaux de ces indicateurs dans les deux types de zone. Le changement net que l'on attribue projet soustrait le changement « B » observé dans la zone de contrôle Y du changement total observé dans la zone pilote X. Dans la Figure 4 ci-dessous, il soustrait « B » du changement total pour ne retenir que « A » comme changement net. Cette méthode de calcul classique dans les sciences sociales est appelée la différence dans la différence ou DiD. Dans notre étude, le sondage de base a été réalisé à Pô et Cinkansé (les deux villes pilotes) et à Léo (la ville de contrôle) en mars/avril 2018 tandis que le sondage d'impact a été réalisé à nouveau dans ces trois villes en octobre/novembre 2019.

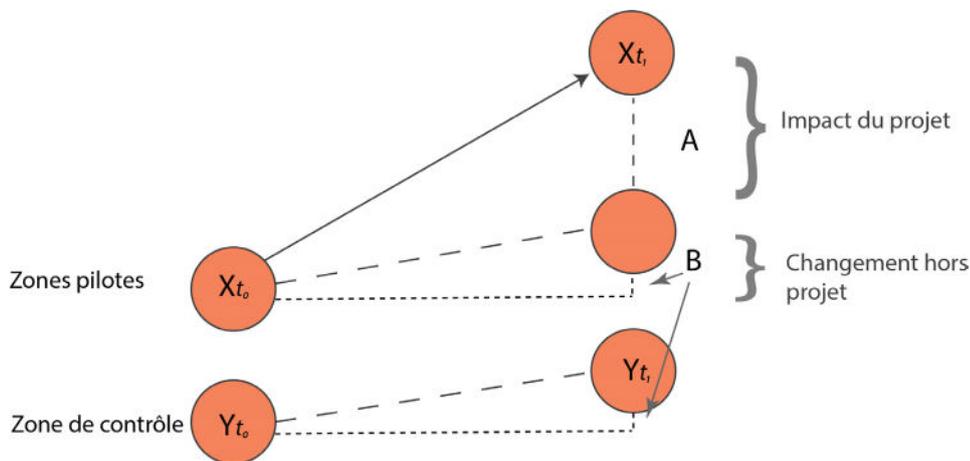


FIGURE 4 :
La différence dans la différence

La DiD présuppose que l'évolution dans les villes pilotes aurait été la même que dans la ville de contrôle sans l'intervention du projet. On appelle cela l'hypothèse de « l'évolution parallèle ». Autrement dit, on présuppose que sans l'intervention du projet l'évolution dans la zone pilote aurait été parallèle à celle observée dans la zone de contrôle. Nous considérons cette hypothèse comme assez vraisemblable dans le cas d'espère de cette étude. L'espace frontalier du sud du Burkina Faso est relativement homogène même si Cinkansé, il est vrai, est plus proche de zones devenues instables sous la pression terroriste. Dans ce rapport, les coefficients d'impact sont donc tous estimés à partir de la DiD.

Méthodologie de sondage

Pour les deux enquêtes – l'enquête de base de 2018 et l'enquête d'impact de 2019 -, les échantillons ont été constitués à l'aide d'estimations de la population dans des zones habitables situées dans un périmètre de 1 km le long des axes routiers internationaux traversant les villes. Les entretiens ont été distribués territorialement de manière proportionnelle à l'estimation du nombre d'habitants dans le périmètre des zones sélectionnées. Les marges d'erreur des échantillons varient entre 5% pour la ville de Cinkansé et 4% pour les autres villes avec un intervalle de confiance de 95%. Les chiffres de la population indiqués dans le Tableau 1 ci-dessous datent de 2006 lors du dernier recensement et sont vraisemblablement en dessous des réalités d'aujourd'hui.

TABLEAU 1 :
Les localités de
l'enquête par zone

	Nombre d'entretiens valides	Population selon le recensement de 2006	Marge d'erreur
2018			
Cinkansé	449	9'500	5%
Pô	598	24'320	4%
Léo	599	37'000	4%
Niangoloko	594	26'000	4%
Koloko	449	3'500	4%
2019			
Cinkansé	555	9'500	5%
Pô	926	24'320	4%
Léo	768	37'000	4%

Les sondages ont été réalisés par des équipes mixtes de 12 à 14 enquêteurs – dont la moitié était des femmes - préalablement formées au questionnaire, à la technique d'entretien face à face et à la navigation à l'aide du GPS. Les ménages à enquêter étaient en effet représentés par un point GPS sur des cartes offline préalablement confectionnées par nos soins et enregistrées dans les Androïdes des enquêteurs. Lors des formations de trois jours qui ont précédé chaque enquête, les enquêteurs et enquêtrices ont appris à s'orienter à l'aide du GPS. La plupart des enquêteurs du second sondage avaient déjà participé à la première enquête et tous avaient un bagage d'enquêteur préalable ainsi qu'un diplôme universitaire.

PHOTO 1 :
Journée de formation,
octobre 2019

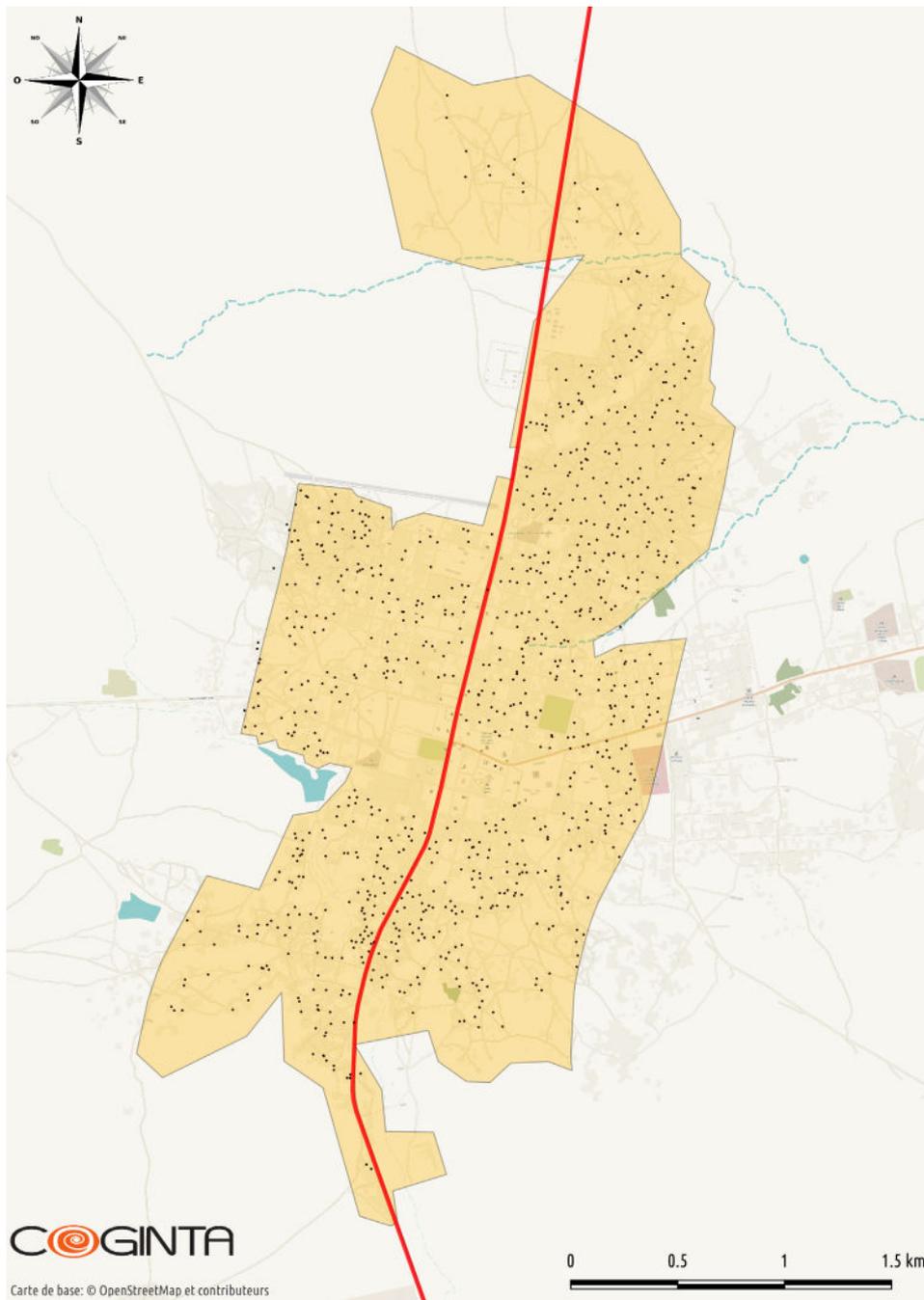


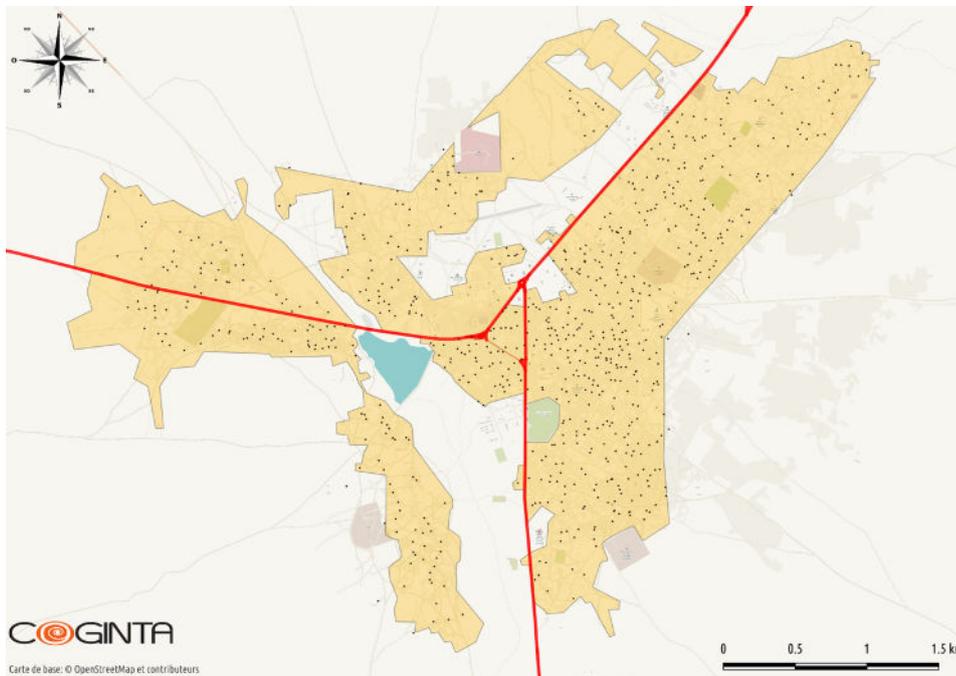
Les entretiens ont été réalisés numériquement à l'aide d'Androïdes sous la supervision d'un coordonnateur de terrain. Avant d'être enregistrés sur le cloud quotidiennement, les entretiens du jour étaient validés par le coordonnateur terrain qui faisait le premier contrôle qualité. Une fois synchronisés dans la base de données centrale, un second contrôle qualité des entretiens était réalisé par le gestionnaire de l'enquête au siège de Coginta. Chaque matin, le coordonnateur terrain élaborait le plan d'échantillonnage du jour après avoir pris connaissance des notes de contrôle des entretiens reçues du siège de Coginta. Pour identifier les personnes à interroger au sein des ménages, les enquêteurs disposaient d'une application permettant de sélectionner le répondant au hasard. Les femmes interviewaient les femmes et les hommes interviewaient les hommes.

La série de cartes ci-après (cartes 3 à 5) présente la géolocalisation des entretiens réalisés par ville lors de l'enquête de 2019. 768 entretiens ont été réalisés à Léo (carte 3), 926 à Pô (carte 4) et 555 à Cinkansé.

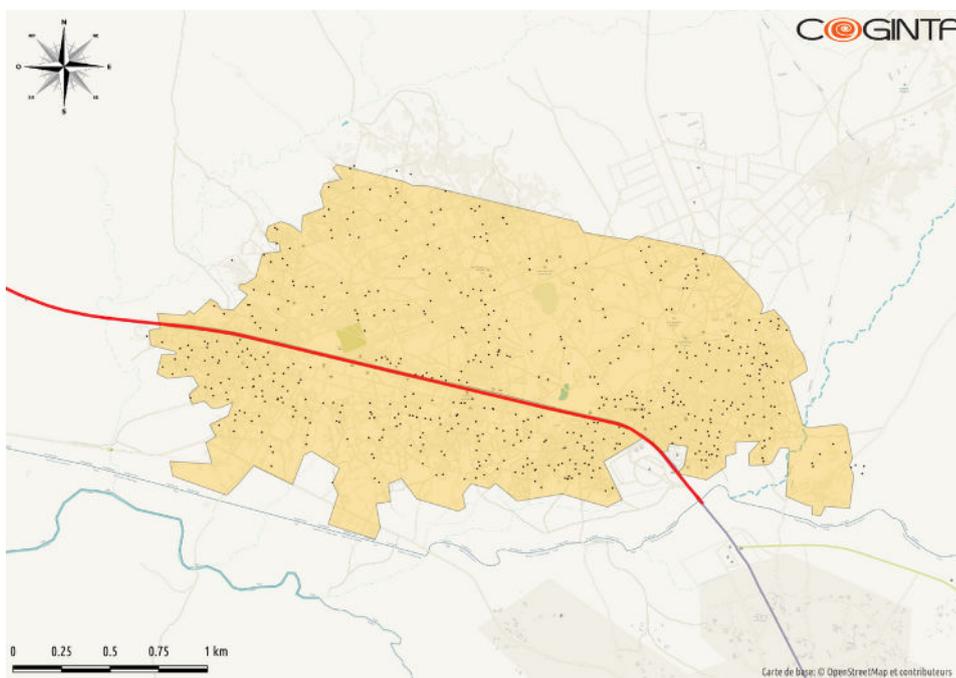
Lors de l'enquête d'octobre/novembre 2019, des entretiens semi-dirigés ont été réalisés par le coordonnateur terrain avec les autorités locales, les chefs de police des forces de sécurité locaux ainsi que les Koglweogo et des directeurs d'école. Les entretiens avec les chefs de Koglweogo, lesquels ne s'exprimaient pas en français, ont été réalisés par deux membres de l'équipe d'enquêteurs en mooré. Par ville, deux mini focus groups ont été organisés avec des policiers ayant bénéficié des formations en matière d'intégrité du projet. Tous les entretiens ont fait l'objet d'une retranscription électronique pour être exploités dans le présent rapport.

CARTE 3 :
Géolocalisation des
entretiens dans la ville
de Pô (en 2019)





CARTE 4 :
Géolocalisation des entretiens dans la ville de Léo (en 2019)



CARTE 5 :
Géolocalisation des entretiens dans la ville de Cinkansé (en 2019)

PHOTO 2 :
L'équipe d'enquêteurs
du sondage de mars/
avril 2018, lors d'une
séance de briefing
matinale



PHOTO 3 :
L'équipe d'enquêteurs
au départ de
Ouagadougou en
octobre 2019



PHOTO 4 :
A l'hôtel, chargement
quotidien des
Androïdes
utilisés pour
enregistrer les
entretiens

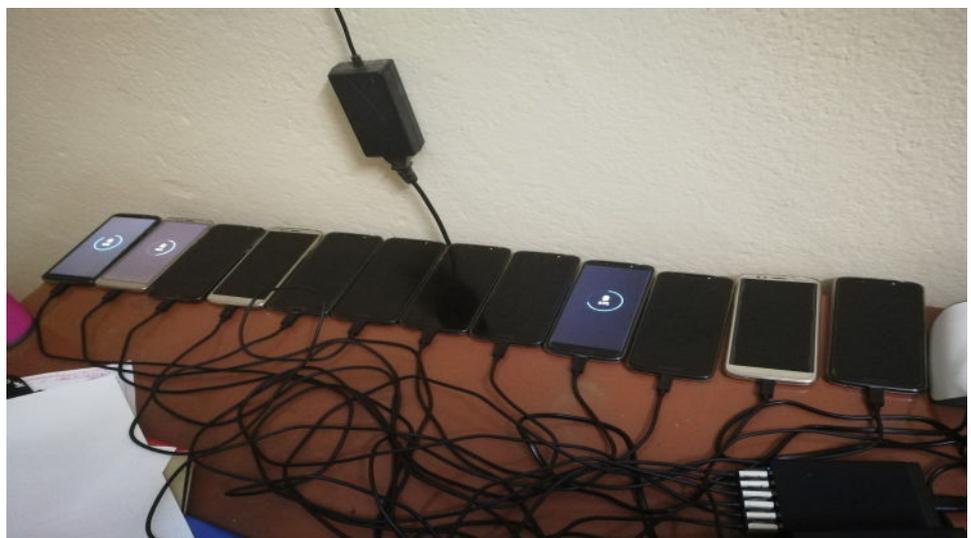




PHOTO 5 :
Aoua Kayende réalise
un entretien sous un
manguiier à Léo

Chapitre 4.

Caractéristiques des trois villes frontières

Les villes de l'enquête – Léo, Pô et Cinkansé - présentent un certain nombre de similarités de par leur statut de villes de province et du fait qu'elles soient situées sur des axes routiers à grand trafic et qu'elles bordent la frontière sud du Burkina Faso. Mais chacune d'elle est bien particulière également. Ce chapitre tente de brosser un rapide portrait de ces villes à l'aide de données sociodémographiques obtenues via les enquêtes de ménage que nous avons menées en 2018 et 2019 et de sources secondaires consultées.

Cinkansé

Cinkansé est une ville de la région du Centre-Est du Burkina Faso qui chevauche la frontière avec le Togo. Elle fait partie de la province de Koulpélogo et du département de Yargatenga dont le chef-lieu est la petite bourgade de Yargatenga. Cinkansé est la plus grande ville du département et comptait, selon le recensement de 2006, environ 10'000 habitants. Contrairement à Pô ou Léo, la ville n'est pas subdivisée administrativement en quartiers.

Cinkansé occupe une position géographique unique à plusieurs titres. Le flanc sud de la ville se situe au Togo et y est connu comme sous l'appellation de Cinkassé. Son flanc nord est au Burkina Faso. En raison du découpage de la frontière un peu particulier, la ville n'est qu'à 2 km du Ghana voisin. La ville est le poste frontière du plus important des quatre corridors routiers stratégiques du pays. L'amélioration de la N16 reliant Ouagadougou au port togolais de Lomé figurant dans le plan de développement du Burkina Faso, cet axe majeur a bénéficié d'investissements très importants notamment de la Banque africaine de développement et jouit d'une bonne collaboration transfrontalière avec le Togo. La douane de Cinkansé est d'ailleurs conjointe, ce qui facilite les démarches administratives⁴. Environ 38% des importations du pays passent par ce poste frontière et génère du même coup un trafic quotidien de poids lourds très dense. Les échanges commerciaux internationaux du Burkina Faso ayant pratiquement triplé en dix ans⁵, ce trafic routier est en constante augmentation.

La N16 coupant la ville en deux, l'insécurité routière est une préoccupation majeure des résidents. La présence des douanes et de postes de contrôle sur la N16 est également une source de corruption des agents. Une étude financée par USAID en 2012 estimait à environ 7% le surcoût des transporteurs dus à la taxation informelle qui s'opère dans les ports, aux douanes et sur les quelques 20 points de contrôle policiers et gendarmiques sur les 1000 km du corridor Ouagadougou-Lomé⁶.

⁴ En 2016, le transit entre Ouagadougou et Lomé était réduit de 6 jours à 3 jours. Depuis mai 2018, les systèmes informatiques des douanes des deux pays sont interconnectés dans le poste douanier conjoint de Cinkansé réduisant les formalités douanières de 1 jour à 2 heures. Depuis mars 2019, la portion de route longue de 150 km de Cinkansé à Tenkodogo est réaménagée grâce à des financements de la banque africaine de développement. Des aménagements côté togolais pour fluidifier le trafic sont également en cours.

⁵ Cf. p. 21, Tableau de bord de l'économie, 1er trimestre 2018, Ministère de l'économie, des finances et du développement, comité de prévision et de conjoncture, publié par l'Institut national de la statistique et de la démographie.

⁶ USAID, 2018. Coûts du transport et de la logistique sur le corridor Lomé-Ouagadougou. Rapport technique #47 du West Africa Trade Hub.

La position stratégique sur cet axe confère à Cinkansé un dynamisme économique certain. Très commerçante, elle joue un rôle dans l'échange et la distribution régionale des biens et marchandises. Sur le versant togolais, la ville passe même pour un centre commercial, logistique et financier important mais encore sous-doté en infrastructures. Son dynamisme est tel qu'on l'appelle le Dubaï togolais. Selon le recensement de 2010, la partie togolaise de la ville comptait 27'000 habitants. Le gouvernement togolais projette d'y installer un port sec pour desservir toute la région et contribuer au développement économique de l'extrême nord du pays. Versant Burkina Faso, Cinkansé comptait environ 10'000 habitants en 2006 (dernier recensement), mais sans doute beaucoup plus aujourd'hui, et abrite des dépôts pharmaceutiques, un marché transfrontalier de bétail depuis 2017 et la majeure partie des habitants – 62% - vivent de l'artisanat et du commerce⁷. Ce dynamisme économique et la proximité avec le Togo et le Ghana entraînent non seulement un trafic routier permanent mais, on le verra, aussi une criminalité itinérante qui préoccupe fortement les résidents de la ville.



PHOTO 6 :
**La N16 traversant
Cinkansé avec son
trafic de poids lourds
incessant**

Bien que la ville bénéficie d'une croissance économique incontestable, la pauvreté y est plus élevée qu'à Pô et Léo. Selon notre sondage, 28.5% des résidents vivent dans un foyer pauvre et 48.1% un foyer modeste. La pauvreté s'explique par à un taux d'analphabétisme dans la ville nettement plus élevé qu'ailleurs. Pas loin de la moitié des résidents de Cinkansé - 43.9% - n'ont pas fréquenté l'école primaire alors qu'à Pô, par exemple, ce taux est de 26.1% et qu'il est de 27.5% à Léo. 53.4% des femmes et de 34.3% pour les hommes de Cinkansé n'ont pas fréquenté l'école primaire. Le taux d'habitants ayant fréquenté une école coranique à Cinkansé est aussi nettement plus élevé qu'ailleurs : 12.7% des résidents (6.7% pour les femmes et 18.7% pour les hommes) contre seulement

⁷ Si l'agriculture et l'élevage jouaient jadis un rôle important à Cinkansé, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Ce secteur primaire concerne actuellement moins d'un cinquième de la population active (18.8%). Cette mutation se perçoit dans le fossé générationnel dans les données démographiques de la ville. 70.3% des hommes de plus de 65 ans sont agriculteurs ; mais ce taux tombe à 12.1% pour les hommes de 18-35 ans. 55.1% de hommes de la tranche d'âge 18-35 ans vivent du commerce, 5.1% sont ouvriers et 13.1 employés dans le secteur des services, ce dernier secteur étant en forte augmentation récemment.

4% à Pô. Les jeunes qui fréquentent des écoles coraniques au Burkina Faso sont avant tout issus du milieu rural : ils travaillent aux champs la journée et suivent l'enseignement d'un marabout le soir. La ville passe aussi pour être plutôt conservatrice. Seul 1.7% des 18 ans et plus de Cinkansé sont au bénéfice d'un diplôme universitaire alors qu'à Pô ce taux est de 4.6% et à Léo de 4%.

PHOTO 7 :
Un métier à tissé en
plein air à Cinkansé



La ville présente également une relative mixité ethnique mais très régionale. L'ethnie dominante est celle des Mossi ; ils forment environ 42% des habitants de Cinkansé. 24% sont Yana et 23.4% Bissa. Les Yana sont originaires de la province voisine de Gourma plus au nord. Les Bissa quant à eux sont majoritaires un peu plus au nord dans les villes de Garango, Tenkodogo et Zabré.

Pô

Pô est une ville frontalière traversée par le corridor routier de la N5 reliant Ouagadougou au port de Tema au Ghana. La ville est également traversée par une route régionale non goudronnée reliant Zabré à l'Est (R14) et Léo à l'Ouest (R15). Un tronçon de 4 km en direction de Tiébélé dans Pô est goudronné. La ville est à 145 km de Ouagadougou. Lors du recensement de 2006, on y dénombrait 24'000 habitants environ.

Avec la crise ivoirienne, Pô a connu un boom économique du fait de l'intensification du transit routier par la ville. Contrairement à Cinkansé, la ville est en retrait de la frontière située elle-même à une quinzaine de kilomètres au sud de la ville. Pô est un centre administratif étant le chef-lieu à la fois du département de Pô et de la province de Nahouri dans la région du Centre-Sud du pays. La ville est à proximité d'un parc national – le parc national de Kabore - et profite du tourisme avec un petit secteur hôtelier.



PHOTO 8 :
**Retour des écoliers sur
le corridor routier de
la N5**

Comme centre administratif provincial, et du fait qu'elle abrite une académie militaire de renom – l'académie Georges Namoano – ainsi qu'une garnison de parachutistes, un nombre important de fonctionnaires résident à Pô. 13% des personnes interrogées dans le sondage sont des fonctionnaires. L'agriculture reste un secteur économique important pour la ville puisqu'elle occupe environ un quart de ses résidents. Mais comme ailleurs dans ces villes frontalières, l'agriculture est en recul. Si environ 50% des hommes de plus de 45 ans se déclarent encore agriculteurs ou éleveurs, cette proportion chute à environ 20% pour les hommes de moins de 45 ans. Selon le sondage, aujourd'hui, 42.8% des résidents vivent du commerce et de l'artisanat, 6.5% sont employés dans le secteur des services, 4.1% sont des ouvriers et 3.5% sont chauffeurs (dont 0.5% de taxi moto). Pô avait autrefois un marché central florissant, mais attire aujourd'hui moins les commerçants de la région. Sur le marché central, l'activité reste cependant importante et il s'y échange des marchandises très diversifiées. La ville comprend plusieurs établissements d'enseignement secondaire, publics et privés. Les établissements publics sont le lycée municipal et le lycée provincial. Elle compte aussi 6 collèges privés et deux établissements d'enseignement

technique, le lycée des techniques appliquées et le complexe scolaire PK Victor⁸. Ethniquement, Pô est plutôt homogène. Située au cœur du territoire ancestral Kasséna - un groupe proche des Gurunsi qui s'exprime en langue kasséna ou kassém -, elle est peuplée essentiellement de Kasséna (près de 60%) et de Gurunsi pour 4.6%. Les Mossi forment environ un quart des habitants de la ville.

La pauvreté affecte 24% des résidents alors que près de la moitié – 47.9% - déclarent leur foyer comme étant modeste. Le taux d'habitants qui n'ont pas été sur les bancs de l'école primaire est nettement plus bas qu'à Cinkansé : 26.1% n'ont pas fréquenté l'école primaire tandis que 4% ont suivi les cours de base dans une école coranique. Le taux de résidents au bénéfice d'une éducation secondaire est de 12.2% tandis que 4.6% ont un diplôme universitaire. Le niveau moyen d'éducation est le plus élevé des 3 villes étudiées.

PHOTO 9 :
Entrée sud du marché
permanent de Pô



Pô étant à la fois une zone de transit pour les troupeaux en partance pour le Ghana et une zone agricole fertile, les conflits entre éleveurs et agriculteurs y sont fréquents. Il manque des pistes pour l'accès des troupeaux aux pâturages et les dégâts causés aux cultures sont un motif récurrent de conflits.

La ville de Pô a été épargnée jusqu'ici par le terrorisme et l'instabilité qui affecte une bonne partie du pays. Etant située à plusieurs dizaines de kilomètres de la frontière, elle est également moins vulnérable à la criminalité transfrontalière que Cinkansé.

⁸ Cf. Plan communal de développement de la commune urbaine de Pô, 2010, pp. 26-27.

Léo

La ville de Léo est le siège du gouvernement de la province de Sissili. Le recensement de 2006 estimait sa population à environ 37'000 habitants cette année-là. C'est une ville carrefour à la croisée de routes nationales qui traversent la ville : la Nationale N6 reliant Ouagadougou au Ghana, la Nationale N20 et la Nationale N13 par lesquelles on rallie Bobo-Dioulasso à l'Ouest. La frontière ghanéenne est à moins de 20 km.

La démographie de Léo est très similaire à celle de Pô avec un taux de pauvreté moins élevé cependant. Comme à Pô, l'agriculture occupe un quart de la population et le commerce 42%. Les Mossi sont le groupe majoritaire (41.7%) suivis des Nouni (près de 20%).

Série de tableaux sociodémographiques

	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%
Pauvre	28.5	24	16.1
Modeste	48.1	47.9	53.3
Moyen	22.3	25.7	28
Supérieur	1.1	2.4	2.6
Total	100%	100%	100%
N	555	925	765

Source : Sondage 2019

TABLEAU 2 :
Le niveau économique
du foyer des résidents
selon leur propre
estimation par ville
(en %)

	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%
Profession libérale (avocat, médecin)	0.3	0.6	1.6
Patron d'entreprise	0.3	0.3	0.5
Artisan, commerçant	62.5	42.8	42.2
Agriculteur, éleveur	18.8	25.0	25.4
Fonctionnaire	5.5	13.3	10.3
Ouvrier	2.7	4.1	4.0
Chauffeur	1.5	3.5	1.2
Employé du secteur privé	6.7	6.5	7.0
Pas de profession	1.8	4.0	7.8
Total	100%	100%	100%
N	778	1053	1014

Source : Sondages 2018 et 2019

TABLEAU 3 :
Catégories
socioprofessionnelles
par ville (en %)

TABLEAU 4 :
Catégories
socioprofessionnelles
selon le genre par ville
(en %)

	Cinkansé		Pô		Léo	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
	%	%	%	%	%	%
Profession libérale (avocat, médecin)	34.3	53.4	20.9	31.2	23	32.1
Patron d'entreprise	4.4	8.9	3.9	10.1	5.7	11.1
Artisan, commerçant	16.9	12.9	27.1	25.1	20.9	23.3
Agriculteur, éleveur	14.3	11.7	19.1	17.5	19.6	18.3
Fonctionnaire	1	1.8	2	1.3	3.1	0.9
Ouvrier	7	4.6	13.3	11.2	9.6	10
Chauffeur	3.4	0	6.8	2.4	6.2	1.8
Employé du secteur privé	18.7	6.7	6.8	1.2	11.9	2.6
Pas de profession	34.3	53.4	20.9	31.2	23	32.1
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N	498	498	760	462	679	683

Source : Sondages 2018 et 2019

TABLEAU 5 :
Catégories
socioprofessionnelles
des hommes de
Cinkansé (en %)

	18-35	36-45	46-65	plus que 65
	%	%	%	%
Profession libérale (avocat, médecin)	0	1	0	0
Patron d'entreprise	1	0	0	0
Artisan, commerçant	55.1	50.5	48.6	21.6
Agriculteur, éleveur	12.1	16.8	41.1	70.3
Fonctionnaire	8.1	8.9	5.6	2.7
Ouvrier	5.1	6.9	0.9	2.7
Chauffeur	1.5	1	0	0
Employé du secteur privé	2.5	3	0	0
Pas de profession	13.1	11.9	0.9	0
Total	100%	100%	100%	100%
N	198	101	107	37

Source : Sondages 2018 et 2019

	18-35	36-45	46-65	plus que 65
	%	%	%	%
Profession libérale (avocat, médecin)	0.5	0	0	0
Patron d'entreprise	0	0	0	0
Artisan, commerçant	79.8	81.2	77.8	66.7
Agriculteur, éleveur	6.4	13	18.5	33.3
Fonctionnaire	3.9	2.9	1.9	0
Ouvrier	1	0	0	0
Chauffeur	0	0	0	0
Employé du secteur privé	0	0	0	0
Pas de profession	5.4	2.9	0	0
Total	100%	100%	100%	100%
N	203	69	54	9

TABLEAU 6 :
Catégories
socioprofessionnelles
des femmes de
Cinkansé (en %)

Source : Sondages 2018 et 2019

	Cinkansé	Pò	Léo
	%	%	%
N'a pas fréquenté l'école primaire	43.9	26.1	27.5
N'a pas terminé l'école primaire	6.7	7	8.4
A suivi une école d'alphabétisation	14.9	26.1	22.1
A achevé l'école primaire	13	18.3	18.9
A un certificat d'apprentissage ou d'école professionnelle	1.4	1.6	2
A achevé l'école secondaire (diplôme d'Etat)	5.8	12.2	9.8
A un diplôme universitaire	1.7	4.6	4
A suivi une école coranique	12.7	4.0	7.3
Total	100%	100%	100%
N	1002	1052	1362

TABLEAU 7 :
Niveau d'éducation par
ville (en %)

Source : Sondages 2018 et 2019

TABLEAU 8 :
Niveau d'éducation
selon le genre par ville
(en %)

	Cinkansé		Pô		Léo	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
	%	%	%	%	%	%
N'a pas fréquenté l'école primaire	34.3	53.4	20.9	31.2	23	32.1
N'a pas terminé l'école primaire	4.4	8.9	3.9	10.1	5.7	11.1
A suivi une école d'alphabétisation	16.9	12.9	27.1	25.1	20.9	23.3
A achevé l'école primaire	14.3	11.7	19.1	17.5	19.6	18.3
A un certificat d'apprentissage ou d'école professionnelle	1	1.8	2	1.3	3.1	0.9
A achevé l'école secondaire (diplôme d'Etat)	7	4.6	13.3	11.2	9.6	10
A un diplôme universitaire	3.4	0	6.8	2.4	6.2	1.8
A suivi une école coranique	18.7	6.7	6.8	1.2	11.9	2.6
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N	498	498	760	462	679	683

Source : Sondages 2018 et 2019

TABLEAU 9 :
Langue parlée dans le
foyer par localité
(en %)

	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%
Kasséna	0	59.8	2.2
Mossi	42.0	26.0	41.7
Peuls	2.3	1.0	3.9
Gouroussi	0	4.6	12.9
Bissa	23.4	0.9	0.1
Nouni	0	0.1	19.9
Yana	24	0	0
Autre	8.3	7.6	19.3
Total	100%	100%	100%
N	555	926	768

Source : Sondage 2019

Partie II

Rapprochement entre les forces de sécurité intérieure et la population



Chapitre 5.

La pertinence des thèmes de l'insécurité et du rapprochement entre les FSI et la population

Ce chapitre se penche sur la question de la pertinence des thématiques de la sécurité et de l'axe du rapprochement entre les FSI et les populations.

L'insécurité et le terrorisme, une préoccupation qui s'installe dans le quotidien des résidents

A Cinkansé, l'insécurité et la criminalité venaient en tête des préoccupations de 15.2% des résidents en mars/avril 2018. 18 mois plus tard, en octobre/novembre 2019, ce taux grimpe à 20%. A Pô et Léo, l'insécurité et la criminalité sont un thème plus marginal pour les résidents. Cependant, là aussi, la problématique concerne toujours plus d'habitants dont le nombre augmente. Respectivement 8.7% à Pô et 5.7% à Léo se disent prioritairement concernés par l'insécurité en 2019. En 2018, ils n'étaient encore que 3% et 3.9% à le faire. Le thème de l'insécurité progresse donc partout dans l'ordre des préoccupations des résidents des villes frontières du sud du Burkina Faso.

Les autres préoccupations majeures des résidents de ces villes frontalières sont les problèmes de chômage, l'accès à l'eau, les aménagements routiers ainsi que l'insécurité routière.

TABLEAU 10 :
Le problème prioritaire dans la localité selon les résidents par zone (en %)

	Mars / avril 2018			Octobre/ / novembre 2019		
	Cinkansé	Pô	Léo	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%	%	%	%
La situation économique et le chômage	33.1	22.0	20.9	25.4	21.1	14.0
L'accès à l'eau	18.1	55.9	49.1	13.6	27.5	34.0
L'insécurité et la criminalité	15.2	3.0	2.9	19.7	8.7	5.7
L'insécurité routière	14.7	7.6	6.2	19.9	15.2	7.0
L'accès à l'électricité	7.5	2.9	6.8	6.7	3.3	6.7
L'accès à la santé	4.5	12.9	5.7	6.5	4.7	5.9
L'aménagement des voies d'accès				4.6	9.1	18.7
Autre	6.8	9.7	8.4	4.6	9.1	8.0
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N	441	592	584	552	907	759

Source : Sondages 2018 et 2019



Le sentiment d'insécurité est également à la hausse partout (cf. Tableau 11). 39.5% des résidents de Cinkansé ne se sentent pas en sécurité de jour lorsqu'ils marchent seuls dans les rues de leur quartier en 2019 ; en 2018, ils étaient 33.4% à le dire. De nuit, le sentiment d'insécurité bondit dans la ville. 66.2% des résidents de Cinkansé ne se sentent pas en sécurité la nuit dans les rues de leur quartier contre 53% 18 mois plus tôt. Ces chiffres sont le reflet de l'insécurité grandissante dans la région. Il y a peu de différences entre les sexes et selon l'âge. Le sentiment d'insécurité touche tout le monde.

Pô et Léo ne sont pas épargnées par cette montée du sentiment d'insécurité. Grosso modo, 34% des résidents des deux villes ne se sentaient pas en sécurité de nuit en mars/avril 2018. En octobre/novembre 2019, près de 50% d'entre eux sont désormais insécurisés de nuit à Pô et Léo. De jour, le sentiment d'insécurité grimpe également.

	2018	2019
Insécurité de jour	%	%
Cinkansé	33.4	39.5
Pô	18.0	24.0
Léo	11.1	17.4
Insécurité de nuit	%	%
Cinkansé	53.1	66.2
Pô	34.2	47.9
Léo	34.1	48.9

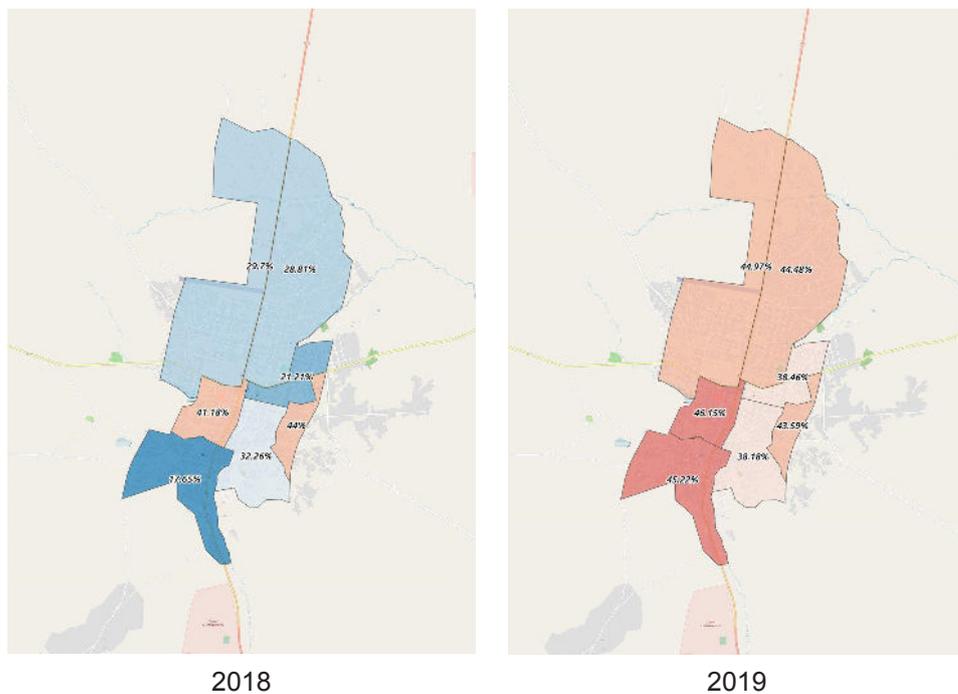
TABLEAU 11 :
L'évolution du
sentiment d'insécurité
de jour et de nuit
dans les villes du sud
frontalier (en %)

Source : Sondages 2018 et 2019

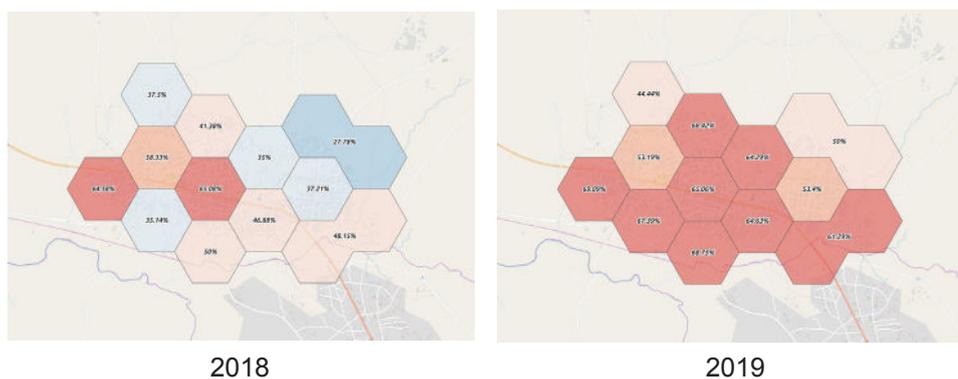
Les cartes 6 et 7 suivantes présentent l'évolution du sentiment d'insécurité de nuit entre les deux sondages de mars/avril 2018 et d'octobre/novembre 2019 quartier par quartier des villes de Pô et de Cinkansé. Pour les réaliser, nous avons estimé les limites administratives des quartiers de Pô⁹ et avons créé des quartiers artificiellement sous forme d'hexagones pour la ville de Cinkansé sachant qu'elle n'est pas subdivisée officiellement en quartiers. Nous avons calculé le niveau moyen de sécurité de nuit par quartier à Pô et par hexagone à Cinkansé. Les quartiers en bleu sont les plus sûrs selon leurs résidents ; les zones rouges sont les moins sûres. Ces cartes permettent d'observer que la progression du sentiment d'insécurité touche pratiquement tous les quartiers. En 2019, les quartiers sud, à savoir les plus proches des frontières, semblent cependant un peu plus insécurisés que les autres.

⁹ Ces estimations ont été faites à partir d'informations données par les répondants aux sondages de 2018 et de 2019 que nous avons réalisés.

CARTE 6 :
Evolution du sentiment
d'insécurité la nuit
dans la ville de Pô



CARTE 7 :
Evolution du sentiment
d'insécurité la nuit
dans la ville de
Cinkansé



A Cinkansé, la proximité avec la région Est du pays sévèrement touchée par le terrorisme n'est pas la seule explication au fort sentiment d'insécurité qui y règne¹⁰. La ville a récemment été confrontée à un cas de trafic d'organe qui a profondément affecté l'imaginaire des résidents. Etant à proximité du Togo et du Ghana, la ville est souvent la cible d'une criminalité transfrontalière itinérante de bandes organisées qui profitent de la faiblesse de la surveillance des frontières. A ce propos, le chef de la gendarmerie de Cinkansé nous confiait ceci :

« Les attaques à main armée, ça c'est fréquent. Il n'est pas rare de voir que les bandits du Ghana ils rentrent ici, souvent en pleine journée, ils viennent et ils attaquent, et à moins de 2 kilomètres, ils sont chez eux. Les attaques à mains armée dans la ville et la campagne, c'est fréquent. »

(Entretien avec le chef de la gendarmerie locale, Cinkansé, 11 novembre 2019)

¹⁰ On sait que l'Etat d'urgence a été instauré fin 2018 dans la province de Cinkansé en raison de la poussée terroriste à l'est du Burkina Faso. Les régions du Centre Sud (Pô) et du Centre Ouest (Léo) ne sont pas concernés par cette mesure. Au moment même où se déroulait l'enquête, le mercredi 6 novembre 2019, une attaque complexe contre un convoi minier s'est produite à environ 5 heures de route de Cinkansé au Nord-Est faisant tragiquement une quarantaine de morts. Plusieurs mois plus tôt, le 15 février 2019, une attaque avait été perpétré par un groupe jihadiste à quelque 30 km à l'ouest de Cinkansé contre un poste douanier mobile. L'attentat faisait 5 morts, dont un prêtre espagnol.

Si l'on en croit le Tableau 12 ci-dessous, plus d'un quart des résidents de Cinkansé (26.8%) font de la lutte contre les cambriolages et les braquages la priorité numéro 1 des FSI alors que moins de 10% le font à Pô et Léo. C'est le reflet de la criminalité transfrontalière violente à laquelle le chef de la gendarmerie de Cinkansé fait justement référence.

La lutte contre le terrorisme apparaît comme la première priorité dans toutes les villes étudiées, mais elle est talonnée par la lutte contre les cambriolages et les braquages à Cinkansé. Entre 30% environ des résidents (Cinkansé) et 40% (Pô et Léo) estiment que la lutte contre le terrorisme doit être la priorité numéro 1 des FSI dans leur zone.

	Cinkansé	Pô	Léo
Lutte contre les cambriolages et les braquages	26.8	4.8	6.8
Lutte contre le terrorisme	29.4	41.4	43.6
Lutte contre la drogue	8	13.5	7.3
Poursuite des infractions routières	27.9	23.9	22.7
Prévention des violences sexuelles	0.2	0.1	0.0
Lutte contre les agressions physiques	0.5	1.4	1.6
Lutte contre l'incivilité	4.0	7.7	8.5
Lutte contre l'insalubrité et les atteintes à l'environnement	2.6	6.4	6.4
Lutte contre les violences scolaires	0.4	0.3	1.7
Autre	0.2	0.4	1.3
Total	100%	100%	100%
N	442	593	582

TABEAU 12 :
Les priorités
souhaitées par les
résidents pour les FSI
dans leur localité par
ville (en %)

Source : Sondage 2019

La ville de Pô, plus en retrait de la frontière, est moins affectée à la fois par la criminalité transfrontalière violente, la criminalité en bandes et par la menace jihadiste jusqu'ici. Cela dit, les taux de criminalité (cambriolage, agressions et coupeurs de route) sont remarquablement similaires dans toutes les villes étudiées. En 2019, pratiquement 20% des résidents ont déclaré avoir été victimes d'un cambriolage sur trois ans à Pô, Cinkansé comme à Léo (cf. Tableau 13). Les agressions sont très légèrement plus fréquentes à Léo qu'ailleurs. En 2019, les résidents font état de moins de coupeurs de route que 18 mois plus tôt, sauf à Cinkansé.

TABLEAU 13 :
Taux de criminalité sur
trois ans précédant
l'interview (en %)

Cambrjolages	Cinkansé	Pô	Léo
2018	23.6	27.0	25.4
2019	20.2	20.3	20.1
N	449/554	597/924	599/767
Agressions			
2018	1.8	2.8	3.2
2019	2.2	2.1	2.7
N	449/554	598/926	597/767
Coupeurs de route			
2018	1.1	4.2	3.2
2019	1.1	0.3	0.5
N	449/555	597/926	593/768

Source : Sondages 2018 et 2019

Le rapprochement avec les populations comme priorité des FSI

Les entretiens avec les cadres des FSI révèlent que ces dernières sont convaincues qu'elles ne gagneront pas la guerre contre le terrorisme sans un appui des populations. Le rapprochement avec les populations est devenu, dans le contexte de crise, un enjeu stratégique dont elles ne sous-estiment pas l'importance. Cela souligne la pertinence de cet axe du projet Feuille de route dans le contexte de la grave crise sécuritaire que traverse le pays.

Le thème du rapprochement n'est cependant pas nouveau au Burkina et s'ancre dans une histoire de plus de 15 ans de police de proximité (cf. Encadré sur la police de proximité). Aujourd'hui, le thème du rapprochement entre les FSI et les populations se réfère moins à un cadre normatif de bonne gouvernance de la sécurité publique et au grand banditisme qu'aux bénéfices opérationnels escomptés d'une meilleure collaboration avec les populations dans le cadre de la lutte contre le terrorisme. C'est ce qui ressort des entretiens que nous avons menés. Selon les FSI, faute de confiance, les populations ne leur fourniront pas de renseignement et cela leur manque cruellement dans la lutte contre le terrorisme. C'est le point de vue qu'exprime le chef de la gendarmerie locale de Cinkansé dans l'extrait d'entretien suivant :

(...) les forces de sécurité intérieure que nous sommes, nous ne pouvons pas nous seules mener la sécurité. Il faut aujourd'hui la collaboration de la population.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)



Son collègue de la gendarmerie de Pô exprime la même idée :

Naturellement, pour renforcer le rapprochement entre la population et les FDS, c'est comme je l'ai dit : si nous sommes bien formés et on a pris confiance, ça va renforcer la confiance entre nous et la population. Et certainement la formation nous va donner de la qualité sur comment porter attraction de la population sur les FDS, pour qu'ils amènent de l'information, ou viennent poser leurs problèmes. Plus aussi savoir les accueillir, savoir les écouter, devenir comme une grande famille. Donc c'est toujours travailler, organiser des cadres de concertation où les FDS et la population se frôlent, se communiquent et se parlent. On ne doit pas se fatiguer de faire ça.

Encadré. La police de proximité au Burkina Faso

La thématique du rapprochement entre les FSI et la population avait gagné ses lettres de noblesse avec l'inauguration, en 2003, de la police de proximité. Le Burkina Faso passe en effet pour être un pionnier de la police de proximité en Afrique. Inspirés de l'expérience française, les premiers comités locaux de sécurité (CLS) ont vu le jour par décret en 2005. Sous l'égide des maires, ces CLS réunissant à la même table FSI et société civile à l'échelon des villes et des villages ont été progressivement mis en place pour promouvoir le dialogue, le consensus sur la sécurité publique et la coopération avec les populations dans la lutte contre le banditisme de grand chemin qui sévissait alors au Burkina Faso. Ces CLS ont fonctionné pendant plusieurs années avant de tomber, semble-t-il, en désuétude malgré les résultats encourageants qu'on leur prêtait. Les jetons de présence pour les séances ne sont plus venus de Ouagadougou entraînant leur désaffection. Aujourd'hui, par exemple, les FSI nous ont affirmé que le CLS de Cinkansé n'est plus opérationnel depuis des lustres.

Encadré 2. Les polices informelles au Burkina Faso

L'émergence des polices informelles – et notamment le nouveau phénomène des Koglweogo - s'inscrit sociologiquement dans la logique d'éloignement des FSI des communautés, de la crise des services de sécurité de l'Etat après la transition de 2014 et de la faiblesse opérationnelle des FSI. Pour protéger leurs biens et leurs troupeaux, les « gardiens de la brousse », ou Koglweogo en langue mooré, se sont organisés d'abord dans les provinces du centre avant de rapidement se diffuser dans les zones sud et est du pays depuis 2015. Les polices informelles, dont certaines sont traditionnelles comme pour les associations de chasseurs Dozo, ont su cependant profiter de la tolérance et même de la bienveillance de l'Etat qui les a légitimées à travers la doctrine de police de proximité. La version burkinabé de cette doctrine, dès le début, reconnaissait leur utilité et l'intérêt de collaborer avec les polices informelles. Au Burkina Faso, l'Etat les reconnaît sous l'appellation officielle de « initiative locale de sécurité » (ILS) ou, plus récemment, de « structures communautaires locales ». Les groupes de chasseurs traditionnels Dozo plus à l'ouest du pays à la frontière avec le Mali et les Koglweogo plus étroitement liés au groupe ethnique des Mossi, sont reconnus et régimentés par l'Etat sous réserve de délivrance d'un certificat d'établissement et de conformité à des règles de collaboration avec l'Etat. La plus récente législation sur le sujet date de 2016.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Pô, 6 novembre 2019)

Le chef de la gendarmerie de Cinkansé renchérit sur le thème du renseignement :

La collaboration avec la population est un point capital. Parce que sans collaboration avec la population on ne peut pas avoir les renseignements. Et ça nous permet d'anticiper certaines actions des bandits.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

Le chef de la police nationale à Pô partage son avis :

Il y a le problème du terrorisme, qui est nouveau, et sans l'implication de la population ça serait difficile de résoudre ce problème. Donc la collaboration de la population est très importante.

(Entretien avec le chef de la police nationale, Pô, 29 octobre 2019)

Ce besoin de rapprochement et de collaboration s'étend aux polices informelles (Cf. Encadré 2), comme nous l'ont expliqué les cadres des FSI rencontrés. Ces polices informelles sont des émanations de communautés. Dans les villes du sud du Burkina Faso, les seules polices informelles à l'œuvre sont rattachées au mouvement national des Koglweogo. Pour le chef de la gendarmerie de Cinkansé, les Koglweogo, étant des natifs, ont une connaissance supérieure du terrain tandis que les effectifs des FSI sont en constante rotation à l'échelon national :

D'abord il faudrait que les Koglweogo soient reconnus légalement par l'état. Et il faut faire de la formation avec eux, les encadrer. Ils peuvent être efficaces, parce qu'ils sont nombreux, ils sont natifs d'ici, ils connaissent mieux le terrain que même les FDS. Nous, nous sommes là pour 3 ou 4 ans, tu vas changer encore de poste ; mais eux ils sont d'ici et ont grandi ici. Ils maîtrisent la zone. Donc ils sont efficaces, mais ils ont besoin d'être réorganisés et encadrés.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

Tous les intervenants ont cependant souligné l'importance de « formations » et la nécessité d'un « encadrement » par les FSI de ces polices informelles pour éviter les dérapages et structurer la collaboration. Dans les villes étudiées, les FSI n'ont pas donné de formations aux Koglweogo jusqu'ici. A Léo, par exemple, le chef de la gendarmerie locale pense que c'est à la société civile – et non aux FSI - de former ces unités et estime « bizarre » la demande de formation que les Koglweogo locaux lui ont adressée :

Pour les Koglweogo il faut une formation. Bizarrement, ils sont venus ici pour nous demander de la formation. Au début il n'y avait pas de collaboration, mais maintenant ça va. Le souci est que pas tous les Koglweogo sont assez instruits, et donc des épisodes de violence qu'on doit éviter. Mais à part de cela quand ils attrapent quelqu'un ils le déposent ici. La collaboration avec les Koglweogo à Léo est très bonne, et il n'y a pas de problème avec eux.

Pour la formation il faut plutôt l'implication de la société civile, mieux que le gouvernement, car c'est la société civile qui peut donner des solutions. Si c'est bien encadré, ça marche bien, mais il y a des fois où les formations ne sont bien encadrées et donc elles ne donnent pas de bons résultats.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Léo, 25 octobre 2019)



Le chef de la police municipale de Pô souhaite également des formations pour les Koglweogo :

La collaboration avec les Koglweogo est bonne. Ils ont besoin de beaucoup d'encadrement dans les activités qu'ils mènent. Ils ont besoin de formation, d'arrêter avec des conduites qui portent torture ou sévices, de prendre la justice de sa main et amener les malfaiteurs à la police.

(Entretien avec le chef de la police municipale, Pô, 31 octobre 2019)

Les mairies ont manifesté un intérêt pour les sensibilisation aux Koglweogo qui ont été données par le projet Feuille de route et la FOSEC :

Je voudrais aussi ajouter que on pouvait les (les Koglweogo) former, parce que le Koglweogo travaillent bien mais ils manquent de formation, et ils torturaient de temps en temps par mauvaise connaissance de la loi, mais avec la sensibilisation de la FOSEC maintenant quand ils capturent un malfaiteur ils le rendent aux FDS. On doit les guider sur le droit civile, que s'ils prennent quelqu'un il faut automatiquement le reverser aux FDS, que si vous maltraitez quelqu'un voilà ce que la loi condamne, etc. Après ça vous verrez qu'ils sont droits, qu'ils travaillent au bénéfice de tous. C'est une manque de connaissance ; beaucoup ne sont pas allés à l'école.

(Entretien avec le 2ème adjoint de la mairie, Yargatenga, 8 novembre 2019)

Les Koglweogo rencontrés affirment ne pas avoir reçu de formations, excepté, comme le déclare le chef de l'association des Koglweogo de Cinkansé, des « autoformations ». A Pô, le chef des Koglweogo locaux a rappelé que « au début le gouvernement avait promis des formations aux Koglweogo et nous avons désigné des représentants mais finalement les formations n'ont pas eu lieu ». Les chefs des Koglweogo de Pô et de Cinkansé que nous avons rencontrés ont tous deux relevé qu'ils souhaitent des formations dans divers domaines comme « l'interpellation », la « gestion des conflits » ou encore « la collaboration avec les FSI ».

En termes de besoin de formation nous pouvons dire que nous souhaitons qu'il ait des formations spécifiques avec les Koglweogo ou bien des formations avec une forte participation des Koglweogo. Je pense qu'on peut initier des formations pour renforcer la collaboration entre les Koglweogo et les forces de défense et de sécurité.

(Entretien avec le chef de l'association des Koglweogo de Pô, Pô, 31 octobre 2019)

Dans les villes trois frontières du sud du Burkina Faso étudiée, l'implantation des Koglweogo est très solide et c'est un fait reconnu par les FSI elles-mêmes. La plupart des résidents interrogés lors des sondages considèrent même que ce sont ces polices informelles qui assurent le mieux la sécurité dans les quartiers (cf. tableau ci-dessous) comme à Pô et à Léo où les Koglweogo sont les plus intégrés. Mais même à Cinkansé, où ils le sont un peu moins, 40.5% des résidents considèrent que ce sont ces structures qui assurent le mieux la sécurité dans les quartiers de la ville. Nos données de sondage montrent que soutien aux Koglweogo n'est pas limité à l'ethnie mossi ; tous les groupes ethniques de la région expriment une opinion similaire à leur endroit.

TABLEAU 14 :
Les forces qui
assurent le mieux
la sécurité dans les
quartiers selon les
résidents par ville (en
%)

	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%
Police	5.1	15.9	13.9
Gendarmerie	44.6	19.7	19.9
Police municipale	0.9	4.6	2.1
Koglweogo	40.5	48.4	56.0
Chefs de quartier	5.1	3.1	4.8
Personne	1.5	1.8	0.3
Autre	2.4	6.6	2.9
Total	100%	100%	100%
N	551	912	753

Source : Sondage 2019

Dans leur très grande majorité, les résidents interrogés dans les villes étudiées sont d'avis qu'il n'est pas souhaitable de supprimer les Koglweogo. A Cinkansé, 6.6% des résidents souhaiteraient les supprimer ; à Pô ils ne sont que 3.4% et à Léo que 3.1% à exprimer cet avis. Les résidents souhaitent au contraire maintenir ces structures et les renforcer. Ils souhaitent également un appui en matière de formation technique, professionnelle et en droits humains. Près d'un résident sur deux à Pô et Léo est de l'avis que ces polices informelles doivent bénéficier de formations. L'amélioration des équipements des polices informelles est également une priorité aux yeux des résidents

TABLEAU 15 :
Les mesures pour
améliorer le travail des
Koglweogo par localité
(en %)

	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%
Formation technique et professionnelle	20.6	30.6	30.4
Formation en droits humains	14.5	18.3	17.1
Augmentation du nombre	1.7	0.9	0.9
Mieux collaborer avec les FSI	11.7	7.4	7.8
Mieux les payer	14.9	13.7	9.2
Améliorer leurs moyens	16.2	18.2	30.8
Les supprimer	6.6	3.4	3.1
Leur fournir des armes	11.5	5.7	0
Leur interdire les armes	0.2	0.8	0
Autre	2.1	1.1	0.8
Total	100%	100%	100%
N	530	913	754

Source : Sondages 2019



Chapitre 6.

La satisfaction avec les activités sur le rapprochement entre les FSI et la population

Si la nécessité du rapprochement avec les populations et la collaboration avec les polices informelles ne fait aucun doute aux yeux des FSI, qu'ont pensé les FSI des activités concrètes déployées à cet effet par le projet Feuille de route ? Les FSI ont-elles été satisfaites des activités menées par le projet pour améliorer les relations des FSI avec les populations locales ? Ces activités ont-elles convaincu les FSI et, au-delà, les autorités locales ? Pensent-elles qu'il faudrait poursuivre ces activités ? Ont-elles des suggestions d'amélioration ? Ce sont les questions que nous leur avons posées.

Tous les acteurs impliqués dans les activités du projet ont reconnu leur pertinence. Le chef de la gendarmerie nationale à Pô nous a déclaré ceci :

Ç'était une première et ça a été bien organisé. C'est la première fois qu'un projet se penche sur la question sécuritaire en rapprochant les populations et les forces de défense et de sécurité. Ça a encouragé et nous, nous avons apprécié ça.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie nationale, Pô, 6 novembre 2019)

Les cadres des FSI de la ville de Pô ont été particulièrement intéressés par les formations de leurs unités sur le thème de l'identification des cas suspects qui leur ont paru le plus utile. Cela, notamment parce que, comme l'explique le chef de la police de Pô, la priorité aujourd'hui pour les FSI est la lutte contre le terrorisme. Son collègue de la gendarmerie de Pô considère quant à lui que le projet a su combiner des formations de FSI et des sensibilisations des populations sur la question de la collaboration. Dans cet esprit, les conférences publiques et les journées portes ouvertes lui ont paru également très pertinentes. Le chef de la gendarmerie de Pô répond ceci à l'enquêteur qui lui demande quelles sont les activités qu'il faudrait poursuivre absolument :

La formation des policiers. Aussi les conférences publiques. Cela va permettre aussi à la population de savoir... ça va les impliquer. Même quand un citoyen voit une situation qui n'est pas normale, ça va lui permettre d'appeler les policiers. Comme ça la population va comprendre que la situation de la sécurité n'est pas une question des policiers seulement ou des gendarmes.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Pô, 6 novembre 2019)

A Cinkansé, les FSI ont préféré mettre l'accent sur les activités du projet qui avaient un impact direct sur la confiance des populations comme les journées portes ouvertes, les activités sportives et les conférences publiques. Le chef de la gendarmerie de Cinkansé considère par exemple que les conférences étaient le meilleur outil pour sensibiliser les gens :

Les activités qu'il faut toujours poursuivre c'est surtout les conférences. Pourquoi je dis les conférences ? Je donne ma raison : les conférences permettent d'abord de rassembler un grand monde, et les conférences permettent de communiquer avec la population. Les gens vous écoutent, ils posent des questions et, finalement, les débats sont enrichissants.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

A Cinkansé, les FSI ont suggéré que, à l'avenir, il s'agirait de réfléchir aux meilleurs moyens de « toucher encore plus de monde ». Les idées foisonnent déjà à ce sujet. Ils ont signalé qu'il faut éviter la saison agricole car les gens sont au champ. En dehors de cette saison, les gens ont du temps. Ils ont évoqué des émissions radiophoniques. Le chef de la gendarmerie de Cinkansé a souhaité la projection de films sur la sécurité :

Mettre l'accent sur les projections de films. Parce que si tu regardes le film d'un pays c'est un échange d'expérience, ça permet de prendre conscience du danger du phénomène. Projeter des films, par exemple « La sécurité : comment les gens la prennent à bras le corps », par exemple dans d'autres pays, tel que les États Unis. Comment la sécurité est perçue. Si on arrive à faire des projections dans les lieux publics, tout le monde viens assister et ça peut constituer une ouverture d'esprit pour les populations.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

Les activités sportives, comme les matchs de foot, ont certes été moins souvent citées spontanément que d'autres mais tous les cadres des FSI interrogés étaient unanimes pour les trouver pertinentes. Pour eux, ces activités sportives, conviviales, sont utiles pour rapprocher les FSI des populations et chacun y a été de sa proposition pour les rendre encore plus attractives à l'avenir ! Le chef de la gendarmerie de Pô a ainsi proposé des « tournois de foot de 48 heures » ; son collègue de Cinkansé propose des « jeux de société » comme le « scrabble et le jeu de boule » ! Un autre a mentionné un « cross populaire sous forme de footing matinal à travers les artères de la ville ».

Les formations sur l'intégrité et la déontologie ont été peu mentionnées spontanément par les cadres des FSI car, on va le voir plus loin, ils restent sceptiques en général sur l'impact de ces formations sur le comportement des policiers même s'ils en acceptent le bienfondé.

Dans les mairies, le dialogue entre les FSI et les populations à travers les « causeries de base », les « conférences publiques » et, plus généralement, les « journées portes ouvertes » ont séduit. Parole au 2ème adjoint du maire de Yargatenga (Cinkansé) :

Ce que moi j'aimerais c'est que l'on maximise surtout les journées portes ouvertes entre la population et les FDS. Ça fera que la population pourra savoir que les FDS sont de la même nature qu'eux-mêmes, que seulement la tenue les différencie. Avant, la population avait peur des FDS. Souvent, quand quelqu'un voyait les FDS, il venait dire : « il faut faire attention parce qu'il y a les FDS ! ». Mais s'il y a tellement le rapprochement entre eux, ça fait qu'ils comprennent qu'ils ne sont pas là pour leur mal mais pour sauvegarder leurs vies.

(Entretien avec le 2ème adjoint du maire de Yargatenga, 8 novembre 2019)

Dans les entretiens avec les FSI, l'idée de toucher du monde à travers des émissions radiophoniques a été évoqué à plusieurs reprises. Le chef de la police municipale de Pô s'en explique :

Si j'avais de l'influence sur le programme, j'allais organiser des émissions radio, étendre le programme aux autres forces de sécurité et avoir des journées portes-ouvertes dans les villages des communes.

(Entretien avec le chef de la police municipale, Pô, 31 octobre 2019)

Les policiers de base réunis en focus group à Cinkansé ont exprimé la même opinion :

Concernant la sensibilisation de la population, pour toucher toute la population c'est difficile. Donc ce que moi peut-être je peux vous proposer c'est des campagnes de sensibilisation à travers la radio, parce que tout le monde l'écoute. Par exemple, on peut faire à travers la radio de la publicité. Comme nous sommes dans une petite localité, à travers les médias, je pense que l'impact sera plus ressenti. Pour réunir toute une population, c'est compliqué.

(Focus group avec la police nationale, Cinkansé, 9 novembre 2019)

Les policiers et gendarmes de base ont apprécié les formations qu'ils ont reçues et les conférences suivies et qui, selon eux, ont touché la question de la corruption, la question de la police de proximité ainsi que celle de la dénonciation des cas suspects. A Cinkansé, les policiers de base ont exprimé le souhait d'obtenir des formations plus longues – d'une semaine plutôt que de deux jours – sur les thématiques du projet. Les gendarmes ont eux aussi souhaité une reprogrammation des activités du fait que trop peu de gendarmes – 5 en tout – ont, selon eux, bénéficié des formations.

Mais s'il y a quelque chose qui est fait, il y a un certain nombre de personnes pour poursuivre. La prochaine fois, si c'est la même formation qui vient, on va travailler pour que ceux qui n'ont pas pu prendre part là, pour qu'ils puissent aller. Là, à ce moment, nous serons au même niveau de connaissance. Sinon, bon... nous étions combien ? Nous étions cinq ? En ce que nous concerne ici, alors que nous sommes un certain nombre ici, même si vous revenez, il faut qu'on touche le maximum de personnes pour que ça puisse nous aider. Donc c'est une activité qu'on aimerait qu'elle soit reprogrammée.

Maintenant, pour la formation, d'habitude on l'a fait à 48 heures, 2 jours. Est-ce qu'il y a la possibilité de temps en temps d'avoir des formations d'une durée d'une semaine ? 48 heures, c'est vrai qu'on fait une formation concentrée et continue, on a déjà vu le béaba. Mais le problème avec une formation de 48 heures est que le temps de faire l'ouverture, la clôture, les pauses café, on trouve que la formation n'est pas plus que 10 heures effectives. Donc ça serait plus judicieux, de temps en temps, d'avoir une formation de 4 ou 5 jours, ça serait mieux, avec beaucoup de modules et beaucoup de cas pratiques.

(Focus group avec la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

Pour les gendarmes du focus group de Cinkansé, il y a un grand travail de sensibilisation à réaliser auprès des populations sur la dénonciation des cas suspects. L'un d'eux mentionne notamment le travail de sensibilisation avec les taxis-motos.

La population a besoin d'être sensibilisée sur certaines choses. Parce qu'ici à la frontière il y a beaucoup de choses qui se passent. Ça veut dire que la population, dans leur ignorance, peut être complice de beaucoup de choses. Mais si on les éduque dans ce sens-là, ça va leur permettre de faire ces choses. Si je prends par exemple le cas des conducteurs de taxi-moto, ils contribuent à aider les gens à contourner les différents postes-là, pour aller, pour rentrer dans la capitale. Alors qu'avec le phénomène que nous connaissons, où on ne sait pas qui est qui, il dit « Bon, il n'a pas cette pièce¹¹, il ne veut pas passer par là, est-ce que tu peux l'aider à contourner ? ». Quand même si tu es sensibilisé, tu vas éviter de faire ça. Donc ce que la FOSEC est venue organiser comme activité dans ce sens-là, ça a permis à certains de comprendre.

(Focus group avec la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

¹¹ Document d'identité.

Chapitre 7.

L'impact sur le comportement des FSI, la police de proximité et la coordination

Dans la partie précédente, nous avons vu que les FSI ont apprécié les activités du projet les concernant, telles que les formations sur les cas suspects, bien qu'elles n'aient pas spontanément mentionné volontiers la problématique de la corruption au sein de leurs rangs et qu'un certain scepticisme sur l'impact des formations – et non sur la qualité des formations qui a été jugée bonne - à ce sujet ait été exprimé. Quel a été l'impact de ces activités sur le changement de comportement au sein des FSI ?

L'intégrité

Commençons par les formations sur l'intégrité. Les FSI sont mitigées à propos de l'effet réel des formations tout en reconnaissant cependant - et tout le monde était unanime sur la question - que le thème est important et qu'il faut poursuivre les formations. Tous considèrent qu'il y a eu des effets positifs, en tout cas pour ce qui est de la « prise de conscience ». Pour le chef de la police nationale à Pô, l'effet réel des formations sur l'intégrité est susceptible cependant de prendre du temps dès lors que l'on parle des comportements :

Bon, sur ce point je dirais qu'il y a déjà la prise de conscience, mais pour l'effet réel ça se verra plutôt à long terme. Mais la vision des choses a changé déjà.

(Entretien avec le chef de la police nationale, Pô, 29 octobre 2019)

A Cinkansé, le commissaire de police note qu'il reçoit cependant moins d'appels rapportant une « tracasserie » depuis les formations et en conclut que la notion d'intégrité fait son chemin dans ses forces.

Il y a un changement de comportement sur la tracasserie. Nous on a une structure qu'on l'appelle police de police qui est chargée de faire le contrôle. Les chauffeurs, quand il y a un problème, il y a un numéro gratuit : ils appellent directement là-bas. Comme j'ai dit, avant il y avait beaucoup des appels. Quand il y a un appel je sors pour demander qui a fait quoi et régler le problème. Mais actuellement ils ne m'appellent pas comme ça. C'est rare. Pendant le mois ils peuvent faire deux appels seulement. Donc il y a eu un vrai changement.

(Entretien avec le commissaire en charge du poste de police à la douane, Cinkansé, 9 novembre 2019)

Nous verrons plus loin que les résidents ont également perçu un léger mieux dans les comportements des FSI en matière d'intégrité à Pô et Cinkansé.

Les cadres des FSI de Pô et de Cinkansé ont tous tenu à nous rendre attentifs au fait qu'il existe, selon eux, plusieurs obstacles au changement. Certains obstacles sont purement techniques, comme celui de la rotation des personnels, d'autres plus organisationnels et culturels, comme ceux liés aux « conditions de vie » des FSI.

Tout d'abord, en raison de la rotation assez rapide des effectifs dans les deux institutions, les effets sont forcément de courte durée. Environ un tiers des effectifs est renouvelé chaque année. En l'espace de trois ans, l'ensemble des effectifs d'un poste est renouvelé entièrement. L'effet d'une formation ponctuelle dans une des localités pilotes, automatiquement, ne peut pas s'installer dans la durée pour cette seule raison. Outre cela, tous les effectifs n'ont pas participé aux formations. A Pô, on estime à une vingtaine les éléments formés sur plus d'une centaine dans la zone. Le chef de la gendarmerie de Pô a mentionné la participation de 4 gendarmes aux formations sur l'intégrité. Le chef de la police municipale de Pô en revanche a vu pratiquement tous ses effectifs formés (5 sur 6). A Cinkansé, la participation a été plus ou moins identique puisqu'une quinzaine de personnels ont suivi la formation sur l'intégrité, selon nos interlocuteurs. Les policiers de base réunis en focus group ont évoqué l'intérêt qu'il y aurait à faire des formations sur l'intégrité au niveau des écoles de police pour toucher l'ensemble des personnels. Mais il y a d'autres obstacles de fond à un effet des formations sur l'intégrité. Ceux-ci ont été relevés notamment dans les focus groups avec les éléments de la police et de la gendarmerie. A Pô, les policiers de base nous ont fait part d'une certaine omerta, ou loi du silence, au sein de la police sur la question de la corruption qui rend pratiquement impossible pour un policier de dénoncer un collègue. Ils expliquent cela en ces termes :

Par rapport de la dénonciation, il n'y a pas de protection. La corruption a plusieurs formes, et pour quelque type de corruption que ce soit, il n'est pas facile de dénoncer tranquillement. Il devrait avoir derrière nous un cadre qui protège la population mais aussi spécialement les policiers dénonciateurs. Ils n'auraient pas peur de dénoncer. Les policiers voient de la corruption, mais ils ne peuvent pas en parler. Et cela va en tous cas contre le développement et le bien-être de l'Etat.

(Focus group avec des policiers de la police nationale, Pô, 29 octobre 2019)

Pour les policiers municipaux aussi, les questions de corruption passent par le renforcement du contrôle interne et la sanction de la corruption. A la question « Est-ce qu'elles (les formations sur l'intégrité) sont réalistes, c'est-à-dire qu'elles peuvent être appliquées ? », ils ont répondu ceci :

Oui. Seulement s'il y avait des agents de contrôle pour sanctionner les agents qui sont corrompus, ça nous aiderait beaucoup. Mais oui, nous pouvons bien sûr l'appliquer tous les jours (...) Par exemple beaucoup des éléments ont arrêté la corruption. Il y a eu un changement de comportement sur la voie publique.

(Focus group avec des policiers municipaux, Pô, 31 octobre 2019)

Le chef de la gendarmerie à Pô lie le problème de l'intégrité aux conditions de vies des éléments. Il répond comme suit à la question « Les formations à l'aide du manuel sur l'intégrité, la prévention de la corruption et l'intégration sociale, pensez-vous poursuivre ces formations à l'avenir ? » :

Bon, par rapport de cette question-là, il faut dissocier plusieurs choses, car quand on parle de corruption, elle est liée souvent à la réalité de la vie qu'ils mènent. Puisque les gens ont besoin, ils sont plus exposés à la corruption. Donc, effectivement c'est bien de continuer le programme sur la prévention de la corruption et l'intégration sociale, mais il faut accompagner les gens, comment faire pour améliorer leurs conditions de vie. Et dans un certain niveau, elle est liée à la volonté de devenir riche.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Pô, 6 novembre 2019)

Même son de cloche à la police municipale de Pô :

En règle générale, pour améliorer la situation il faut améliorer les conditions de vie et de travail des agents.

(Entretien avec le chef de la police municipale, Pô, 31 octobre 2019)

A Cinkansé, les éléments de la police nationale et de la gendarmerie à la frontière ont également émis des réserves sur les formations sur l'intégrité en parlant d'obstacles « socioculturels » et de la nécessité de « sensibiliser les populations » car, selon eux, la corruption vient également des pratiques des résidents qui ne sont pas forcément en règle :

C'est l'idéal de toute formation. On nous forme sous cet idéal. Mais dans notre contexte, dans notre milieu socioculturel, il y a au moins certains paramètres qui entravent quand même la mise en application directe de ce qu'on a appris dans la formation.

(Focus group avec la police nationale, Cinkansé, 9 novembre 2019)

Au sein du focus group avec la gendarmerie de Cinkansé, un gendarme nous confiait ceci :

Moi personnellement ce que j'allais ajouter c'est que j'ai participé à une formation sur la corruption, et je voudrais savoir ce que la FOSEC fait à l'endroit de la population pour que ce phénomène de la corruption ça puisse vraiment trouver une solution durable.

(Focus group avec la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

Pour le chef de la police nationale de Pô, les tracasseries sont aussi provoquées par le fait que les populations trop souvent ne sont pas en conformité avec les règles :

Aussi il faudrait de sensibilisation au sein de la population. Il y a de tracasserie, oui, mais c'est aussi la population qui cause que la situation perdure, car ils n'ont pas leur documentation en règle. Si la population est plus sensibilisée sur ses droits je pense qu'on pourrait éviter certaines tracasseries.

Pour plusieurs intervenants des FSI, la société civile joue un rôle particulièrement important dans le contrôle civil des FSI. Ils ont fait allusion aux réseaux sociaux, à des organisations comme la FOSEC et des projets comme le projet Feuille de route qui permettent de faire passer des messages et instaurer un contrôle externe, civil, des FSI. Pour eux, le contrôle civil est important et devrait se dédoubler d'un contrôle par la justice.

Ici souvent la société civile joue un grand rôle contre la corruption. Donc nous voudrions que la FOSEC puisse aider sur le sujet de la dénonciation et la suite juridictionnelle. La population aussi est réticente, a peur d'aller à la justice.

(Entretien avec le chef de la police municipale, Pô, 31 octobre 2019)

La police de proximité

Qu'en est-il de l'impact sur la mise en œuvre des principes de la police de proximité ? Les participants des FSI aux formations ont rappelé que les formations sur l'intégrité et la déontologie ont évoqué les principes de base de la police de proximité et de l'intégration sociale des éléments des FSI dans les populations. Dans les entretiens qualitatifs, il n'est pas ressorti que les FSI aient adopté de nouvelles pratiques de police de proximité bien que, on le verra plus loin, les résidents aient noté des changements dans la présence policière dans les quartiers et qu'ils aient remarqué une plus grande proximité des FSI depuis les débuts du projet Feuille de route. L'essentiel des « nouvelles pratiques » de police de proximité semble s'être déroulé dans le cadre des activités du projet : les conférences, les journées portes ouvertes et l'organisation d'événements sportifs qui, comme on l'a vu plus haut, étaient une « première » pour les FSI de Pô et de Cinkansé. Ces activités où les FSI avaient les premiers rôles ont, on va le voir, réussi à impacter positivement l'opinion publique dans ces villes.

La collaboration interservices

La collaboration interservices et la collaboration avec les Koglweogo a été abordée par les activités du projet de manière plus latérale. Plusieurs membres des FSI ont déclaré que le projet avait permis une meilleure collaboration entre les services en partie comme un effet subsidiaire positif du projet.

Les policiers municipaux de Pô ont déclaré que les formations conjointes ont « permis aux différents corps de collaborer plus entre eux » (Focus group du 31 octobre, Pô). Les gendarmes de Pô, réunis en focus group, ont également relevé que le projet a eu une valeur ajoutée en réunissant tous les corps dans une même formation et, ce faisant, a créé des liens entre les services qui n'existaient pas forcément auparavant. Ils nous ont déclaré :

Il (le projet) a permis aussi de mieux nous connaître entre les policiers et les gendarmes. Sans ces activités, tu peux passer 3 ans dans un poste de gendarmerie sans vraiment connaître les policiers là-bas.

(Focus group avec la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

La collaboration avec les Koglweogo

A Pô, en règle générale, la collaboration avec les Koglweogo est jugée plutôt bonne par les FSI. C'est également le cas dans la localité de Léo par exemple. Le projet a cependant, selon les paroles mêmes du chef des Koglweogo de Pô, provoqué un changement dans leur attitude envers les FSI. Le chef nous a déclaré désormais partager plus d'informations avec les FSI.

Le projet Roadmap nous a permis de prendre conscience de l'importance de la collaboration avec les Forces de Défense et de Sécurité. On a plus peur de s'approcher des FDS. C'est vrai que le projet est à ses débuts mais les acquis sont déjà très importants. Au début le gouvernement avait promis des formations aux Koglweogo et nous avons désigné des représentants mais finalement les formations n'ont pas eu lieu. En résumé ce sont aux activités que le projet Roadmap a mises en place que nous avons participé.

(Entretien avec le chef des Koglweogo, Pô, 31 octobre 2019)

Le chef des Koglweego de Pô poursuit :

Avant les activités avec les forces de défense et de sécurité, nous avons peur de nous approcher d'eux. Même si nous voyons quelqu'un qui a fait quelque chose de mal nous ne dénonçons pas. Mais maintenant avec les activités de FOSEC nous collaborons avec les Forces de défense et de sécurité.

Réactiver les anciens CLS

Pour tous les intervenants, la coopération avec les Koglweego nécessite de réactiver les défunts comités locaux de sécurité devenus, sur le papier pour ce qui est des villes du sud, des coordinations communales de sécurité (CCS) en vertu du décret de 2016 sur la participation des polices informelles à la police de proximité. A Pô, la CCS semble plus ou moins exister formellement alors qu'elle est moribonde à Cinkansé. Le chef de la police municipale de Pô estime cependant que même à Pô, la coordination entre les services en matière de sécurité routière n'est que « passable ». Il dit :

Le fonctionnement de la coordination, en matière de sécurité routière est passable (...) Ça serait bien de mettre en place la CCS. Elle serait très utile.

(Entretien avec le chef de la police municipale, Pô, 31 octobre 2019)

Pour lui, la CCS n'est pas en place. Le chef de la gendarmerie de Pô est d'un avis contraire et affirme, quant à lui, que la CCS de Pô fonctionne :

La coordination communale est une coordination d'information entre nous et les autorités de la place. On se communique constamment. Par rapport à la température sécuritaire, il y a une bonne coordination, car on n'a pas de choix. Cependant les formations peuvent aider à renforcer cette coordination. Aussi toutes les autorités ne s'y connaissent pas en matière de sécurité. Par exemple les maires peuvent être formés sur les questions sécuritaires. Ça va être bien.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Pô, 6 novembre 2019)

A la mairie de Pô, on est aussi moins formel sur le fonctionnement officiel de la CCS qui, à ce jour, est surtout une coordination interservices et non une coordination avec la société civile :

Cela (la CCS) n'existe pas dans notre commune, mais ça serait très bien, d'avoir la collaboration entre les différents acteurs. Il y a naturellement des contacts, mais d'une façon spontanée, sur la sécurité en générale. Nous savons des conflits intercommunautaires entre les Mossi et les Peuls, spécialement au nord du pays, mais cela n'existe pas ici à Pô, donc c'est difficile pour moi de donner des idées.

(Entretien avec le secrétaire général de la commune, Pô, 30 octobre 2019)

A Cinkansé, la CCS n'est pas mise en place, si l'on en croit la mairie de Yargatenga. La mairie nous a déclaré ceci :

Oui, bien sûr. La loi (l'adjoint au maire pense ici au décret de 2016 sur les CCS) a été votée, mais ils ne sont pas mis en place. Tout ça il devrait être le gouvernement qui devrait mettre en œuvre pour la mise en place des CLS. Donc si la FOSEC pouvait redynamiser tous ces CLS-là, la sécurité au Burkina Faso reviendrait parfaite. (...) Donc la collaboration serait efficace quand on dynamise les CLS, et les FDS viennent au CLS de la localité, pour causer avec la population, et ça renforce la collaboration entre la population et les FDS.

(Entretien avec le 2ème adjoint au maire, Yargatenga, 8 novembre 2019)

Il existe une collaboration entre les services de sécurité pour des cas opérationnels mais elle ne s'étend pas, à Cinkansé, aux Koglweogo. Le chef de la gendarmerie de Cinkansé juge la CCS non fonctionnelle voire simplement inexistante. Il estime qu'il serait utile de la créer :

Il y en avait, mais à un moment donné ces comités locaux de sécurité sont pratiquement morts, ça ne fonctionne plus. Je crois que dans le début il y avait des projets qui ont intervenu en faveur de ces comités-là, et ces projets, quand le contrat est fini, ils ont cessé leurs activités. Même s'ils existent, ils ne sont pas fonctionnels. (...) Oui, c'est bien bout de créer un tel comité. Mais il faut les encadrer. Sinon c'est parfait. Mais s'ils ne sont pas encadrés là, on va revenir à la case départ.

(Entretien avec le chef de la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

Pratiquement tous les intervenants, que ce soient les mairies ou les FSI, ont souligné leur intérêt pour un appui futur afin de mettre en place des coordinations communales de sécurité telles que prévues dans le décret du 22 décembre 2016 portant définition des modalités de participation des populations à la mise en œuvre de la police de proximité et qui, dans l'esprit de la loi, auraient notamment pour rôle d'encadrer la collaboration des FSI avec les Koglweogo. Les éléments de gendarmerie à Cinkansé nous ont déclaré eux aussi souhaiter des formations sur le décret de 2016 en ces termes :

Moi j'allais vraiment aimer que on nous amène le décret présidentiel qui parle de l'organisation de la police de proximité, le décret de 2016 qui est actuellement en vigueur. Moi j'aimerais que si une prochaine fois on va parler de la police de proximité j'aimerais qu'on amène ce texte-là, le texte de la loi qui parle du sujet pour lequel nous allons suivre un renforcement des capacités. La police de proximité est là pour amener la population à trouver la solution aux problèmes qui se posent à eux. Ici on a parlé de ce qu'on appelle les comités locaux de sécurité (CLS). Sûrement vous avez écouté parler des Koglweogo et des initiatives locales de sécurité (ILS). Seulement il y a un texte de loi qui est là, qui existe mais qui est mal connu.

(Focus group avec la gendarmerie, Cinkansé, 11 novembre 2019)

A la mairie de Cinkansé, le 2ème adjoint au maire nous a confiés que la mairie souhaiterait en priorité qu'il y ait un appui au niveau de la coordination communautaire de sécurité qu'il appelle de son ancien nom, le CLS ou comité local de sécurité :

Ce que nous demandons du projet est de la formation sur le CLS, et aussi si nous pourrions avoir un local de CLS, bien connu par le public, et avec quelques équipements comme le vidéoprojecteur, les baffles et de petits matériels pour aider le CLS à la sensibilisation. Et si on pouvait donner des expériences d'autres CLS, par exemple celles des CLS au Sénégal - s'il y a des CLS au Sénégal, naturellement - que nous n'avons pas au Burkina Faso, ou naturellement de partager notre expérience que le Sénégal n'a pas. Si les deux pouvaient de partager des idées des CLS ça serait très bon.

(Entretien avec le 2ème adjoint au maire, Yargatenga, 8 novembre 2019)

Très intéressé à faire revivre les anciens CLS, l'adjoint au maire de Yargatenga s'est expliqué sur son utilité :

Aussi, quand nous parlons du numéro vert, il s'agit que si tu vas appeler le numéro vert là, ils vont raccrocher à Ouagadougou, ils vont nous demander où c'est, vous l'indiquez, mais ça peut prendre au moins deux heures avant que ceux qui sont à côté viennent à l'aide, mais les malfaiteurs sont déjà partis il y a longtemps. Mais avec le CLS-là, par exemple chaque village a son coordinateur qui est FDS, et qui a son numéro de contact, et donc quand vous avez un problème, au lieu du numéro vert on l'appelle directement pour lui informer, et il va partager avec son supérieur, et dans rien de temps l'assistance est là. Mais si vous appelez le numéro vert à Ouagadougou, ils vont demander votre localisation approximative, et puis ils vont contacter les FDS-là, et quand ils sont arrivés sur le terrain c'est parti. Donc la collaboration serait efficace quand on dynamise les CLS, et les FDS viennent au CLS de la localité, pour causer avec la population, et ça renforce la collaboration entre la population et les FDS.

(Entretien avec le 2ème adjoint au maire, Yargatenga, 8 novembre 2019)

Chapitre 8.

Impact sur le rapprochement avec les populations (Niveau 2)

Nous avons vu au chapitre précédent que le projet a induit des changements dans les comportements d'intégrité des FSI et permis de développer la collaboration avec les Koglweogo. Il n'y a cependant pas eu d'appui structuré aux CCS qui ne sont pas fonctionnelles et pourtant permettraient d'institutionnaliser la collaboration entre les FSI et les Koglweogo et de les encadrer.

Dans ce chapitre, il s'agit maintenant d'examiner l'impact de ces nouvelles pratiques sur les communautés locales. Les populations bénéficient-elles du changement ? Celui-ci est-il perçu ? La confiance dans les FSI progresse-t-elle ? Les communautés ont-elles commencé à plus interagir avec les FSI ?

Pour l'examiner, nous recourons dans cette partie aux sondages de la population réalisés en amont du projet en mars/avril 2018 et en fin de cycle du projet, soit en octobre/novembre 2019. Nous examinons dans quelle mesure il est possible d'observer des progrès avec quelques indicateurs d'impact. Nous avons retenu les indicateurs suivants : la proximité globale des FSI selon les résidents, la visibilité des FSI dans les quartiers, la perception de l'intégrité des FSI, l'opinion sur le partenariat entre FSI et les communautés locales et, finalement, les comportements de plainte pour délit auprès des FSI. Les coefficients d'impact du projet pour chaque indicateur sont indiqués dans la série de tableaux ci-dessous. Ils ont été obtenus à partir de la méthode de la différence dans la différence (DiD) que nous avons introduite dans la partie méthodologique de cette étude.

La proximité des FSI

Interrogés sur le degré de proximité des FSI, les résidents avaient une opinion très similaire dans toutes les villes frontalières du sud du Burkina Faso étudiées lors de l'enquête de base de 2018. Environ un résident sur deux estimait alors les FSI (très ou assez) proches de la population. Après 18 mois d'intervention du projet, en octobre/novembre 2019, les FSI ont gagné de précieux points dans les deux villes pilotes – 9.5 points à Cinkansé et 9 points à Pô – alors que dans la ville de contrôle de Léo elles ne progressent que faiblement (2.3 points). La progression nette de Cinkansé que l'on peut raisonnablement attribuer aux activités du projet est estimée à 15.2% et 13% à Pô. En d'autres termes, on peut affirmer que le projet a permis de rapprocher un peu plus les FSI des résidents. Les coefficients d'impact sont positifs.

TABLEAU 16 :
Estimation de l'impact
du projet sur l'opinion
des résidents sur la
proximité des FSI avec
la population (en %)

	Ville pilote 1	Ville pilote 2	Ville de contrôle
	Cinkansé	Pô	Léo
Mars/avril 2018	47.8	51.4	49.0
Octobre/novembre 2019	57.3	60.5	51.3
Changement (n)	9.5	9.1	2.3
Changement (en %)	19.9	17.7	4.7
Coefficient d'impact (en %)	15.2	13.0	
N	425/534	576/899	545/51.3

Source : Sondages 2018 et 2019

L'amélioration des relations entre FSI et la population s'est traduite parfois de manière assez touchante par le simple fait que les écoliers ont commencé à saluer la police. Le chef de la police municipale de Pô nous le confiait en ces termes :

Le programme est parvenu à rapprocher un peu la population aux forces de sécurité intérieure, parce que les élèves ne passent plus devant le service sans nous saluer. Il y a aussi une élève qui est venue nous expliquer son problème familial et nous avons trouvé une solution pour elle.

(Entretien avec le chef de la police communale, Pô, 31 octobre 2019)

Toujours à Pô, réunis en focus group, des policiers municipaux ont fait part du même changement chez les élèves :

Avant la formation, la population avait peur de se rapprocher à la police municipale, mais maintenant ils nous saluent, on échange les numéros de téléphone, etc. Ils connaissent maintenant notre rôle. Avant, ils pensaient que nous étions leurs ennemis (...) Avant, les élèves avaient peur de nous, mais maintenant ils nous saluent, ils sont contents et proches.

(Entretien avec des policiers municipaux, focus group, Pô, 31 octobre 2019)

Les visites de policiers dans les écoles, les journées portes ouvertes ou encore l'organisation de manifestations sportives avec les policiers ont été pour beaucoup dans ce rapprochement.

La visibilité des FSI

Selon les chiffres des sondages, les forces de sécurité intérieure ont également gagné en visibilité dans les quartiers en 2019. Elles semblent patrouiller plus souvent qu'avant dans les quartiers. Cette visibilité est une marque de fabrique des polices de proximité qui visent à rassurer les populations. Pour cet indicateur de proximité, la situation de départ était très similaire entre les villes du sud étudiées en 2018. Grosso modo, 20% des résidents affirmaient alors voir des patrouilles de police en uniforme dans leur quartier. 18 mois plus tard, en 2019, la progression est de 12.3 points à Cinkansé et de 7.2 points à Pô contre 5.6 points à Léo. Les coefficients d'impact du projet sont positifs et estimés à 34.1% à Cinkansé et 5.4% à Pô.

	Cinkansé	Pô	Léo
Mars/avril 2018	19	20	18.3
Octobre/novembre 2019	31.3	27.2	23.9
Changement (n)	12.3	7.2	5.6
Changement (en %)	64.7	36.0	30.6
Coefficient d'impact (en %)	34.1	5.4	
N	441/732	589/917	574/756

Source : Sondages 2018 et 2019

TABLEAU 17 :
Estimation de l'impact
du projet sur la
visibilité des FSI en
uniforme dans les
quartiers (en %)

L'intégrité des FSI

Selon les chiffres des sondages, l'intégrité des forces de sécurité s'est améliorée légèrement d'après les expériences des résidents dans les villes pilotes en 2019. L'intégrité a été un cheval de bataille du projet Feuille de route qui a organisé des séances de formation des policiers à ce sujet. Comme pour les autres indicateurs, la situation de départ en 2018 est assez similaire entre les villes du sud frontalier étudiées : 75% à 80% des résidents jugeaient assez ou très intègres les FSI. Seules les villes pilotes ont connu une amélioration de cet indicateur en 2019 alors que les chiffres sont restés stables à Léo. L'effet net du projet sur l'opinion des résidents sur l'intégrité des FSI est de 5.6% à Cinkansé et de 6.9% à Pô.

TABLEAU 18 :
Estimation de l'impact
du projet sur l'intégrité
des FSI (en %)

	Cinkansé	Pô	Léo
Mars/avril 2018	80.6	74.9	76.9
Octobre/novembre 2019	85.1	80.1	76.9
Changement (n)	4.5	5.2	0.0
Changement (en %)	5.6	6.9	0.0
Coefficient d'impact (en %)	5.6	6.9	
N	441/732	589/917	574/756

Source : Sondages 2018 et 2019

Le partenariat FSI-population

Nous disposons dans les enquêtes d'un indicateur sur le partenariat police-population. Entre 37% et 44% des résidents estimaient assez ou très bon ce partenariat en 2018. Ce camp a progressé plus fortement dans les villes pilotes que dans la zone de contrôle de Léo. L'impact attribuable à l'intervention du projet est de 11.8% à Cinkansé et de 8.3% à Pô selon le Tableau 19.

TABLEAU 19 :
Estimation de l'impact
du projet sur le
partenariat police-
population (en %)

	Cinkansé	Pô	Léo
Mars/avril 2018	44.2	43.9	37.2
Octobre/novembre 2019	51.2	49.3	38.7
Différence	7.0	5.4	1.5
Changement en %	15.8	12.3	4.0
Coefficient d'impact (en %)	11.8	8.3	
N	441/732	589/917	574/756

Source : Sondages 2018 et 2019

Les taux de plainte aux FSI

Ce rapprochement des forces de sécurité ne s'est cependant pas (encore) répercuté dans une plus grande collaboration des résidents avec les FSI, du moins si l'on se fie à l'évolution des taux de plainte. Via des conférences publiques et des sketches lors de présentations théâtrales publiques, le projet a réalisé des sensibilisations auprès de la population pour encourager cette dernière à collaborer avec les forces de sécurité en matière de renseignement. Les taux de plainte - très faibles dans toutes les villes -, sont cependant restés inchangés entre les neuf premiers mois de 2017 et la même période en 2019. On enregistre même une sensible

baisse des taux de plainte pour cambriolage assez généralisée auprès des FSI. A Pô, par exemple, le taux de plainte pour cambriolage auprès de la police était de 12.1% en 2017 et il tombe à 9.6% en 2019 ; le taux de plainte à la gendarmerie de Pô chute lui aussi et passe de 10.6% en 2018 à 6.8% en 2019 (cf. Tableau 20 ci-dessous).

	Cinkansé	Pô	Léo
Janvier à septembre 2017	%	%	%
Police	4.1	12.1	13.5
Gendarmerie	12.2	10.6	9.6
Chef de quartier	0.0	0.0	0.0
Koglweogo	6.1	7.6	9.6
Janvier à septembre 2019	%	%	%
Police	5.9	9.6	8.5
Gendarmerie	11.8	6.8	7.0
Chef de quartier	3.9	1.4	0.0
Koglweogo	9.8	17.8	18.3

TABLEAU 20 :
Taux de plainte pour cambriolage sur neuf mois par période et enquête (en %)

Source : Sondages 2018 et 2019

Il faut peut-être tempérer le propos sachant que les gendarmes de Pô, réunis en focus group, ont mentionné recevoir plus d'appels de la population pour des dénonciations de cas suspects.

Actuellement, avec l'initiative de la FOSEC, il y a la collaboration entre la population et les FDS. Maintenant la population a compris notre rôle et nous recevons plus d'appels pour des dénonciations.

(Focus group avec la gendarmerie de Pô, 6 novembre 2019)

Le Tableau 20 sur la dénonciation jette nous éclaire sur une singularité du phénomène de la dénonciation. On y observe en effet que les taux de dénonciation augmentent entre 2017 et 2019 pour les Koglweogo. Si les résidents ne rapportent toujours pas plus de délits aux FSI, ils semblent désormais se tourner plus fréquemment vers les Koglweogo pour rapporter des vols et des cambriolages. On sait que les Koglweogo, dans les zones sud du Burkina Faso, disposent d'un fort capital social de confiance et passent pour les forces qui assurent le mieux la sécurité des quartiers, du moins à Pô et à Léo. En conséquence, les résidents tendent à se tourner assez naturellement vers eux lorsqu'ils sont victimes d'un cambriolage et à les en informer. Comme les cambriolages se déroulent en principe de nuit, et que seuls les Koglweogo font des patrouilles de nuit, ces comportements de dénonciation semblent rationnels. Les résidents dénoncent de plus en plus aux Koglweogo, notamment à Pô et Léo où près de 20% des cambriolages sont portés à la connaissance de ces derniers. Ce fait souligne l'importance, pour les FSI, d'une bonne coordination avec les polices informelles locales. Via ces polices informelles, l'information est susceptible de leur remonter. Elle ne leur remonte pas forcément directement. C'est une réalité dont sont très conscients les chefs de police et de gendarmerie interrogés. Le commandant de la brigade territoriale de Cinkansé nous confiait ceci à propos de l'intégration sociale des Koglweogo et de leur connaissance du terrain :

Ils peuvent être efficaces, parce qu'ils sont nombreux, ils sont natifs d'ici, ils connaissent mieux le terrain que même les FDS. Nous, nous sommes là pour 3 ou 4 ans, tu vas changer encore de point, mais eux ils sont d'ici et ont grandi ici. Ils maîtrisent la zone.

*(Entretien avec le commandant de la brigade territoriale de Pô,
11 novembre 2019)*

I

II

III

IV

Chapitre 9.

Conclusion

Pour conclure cette partie sur le rapprochement entre FSI et population, on peut affirmer que le projet Feuille de route a séduit les FSI et les mairies parce qu'il s'est attaqué à une problématique devenue encore plus centrale avec la crise sécuritaire que traverse le pays. Les activités du projet ont elle aussi été jugées pertinentes et généré un nombre de propositions pour l'avenir dont le foisonnement témoigne de l'intérêt que les FSI ont porté au projet.

Le changement de comportements escompté au sein des FSI est susceptible cependant de prendre du temps et exigera encore des efforts, si l'on en croit les différents acteurs eux-mêmes. Les formations sur l'intégrité ont donné des résultats susceptible de s'estomper rapidement en raison de la rotation très rapide des effectifs de la police nationale et de la gendarmerie dans les villes pilotes. En l'espace de trois ans seulement, l'intégralité des effectifs de ces deux institutions change dans un commissariat.

Les activités de rapprochement menées tambour battant par le projet devront être reprises à leur compte et poursuivies par les FSI. Sans l'impulsion de la FOSEC, il n'est cependant pas garanti que les journées portes ouvertes, les conférences et les pièces de théâtre continuent au-delà du projet. Ce qu'on peut dire à ce stade c'est que les esprits ont été réveillés, que l'intérêt a été suscité et que tous les acteurs interrogés ont manifesté l'envie de poursuivre ces activités.

La collaboration avec les Koglweogo n'a pas encore trouvé de cadre institutionnel stable par le biais de l'établissement de CCS. Les mairies et les cadres des FSI sont cependant favorables à ces structures mais souhaitent un appui pour leur donner une première impulsion.

Mesuré à travers les sondages représentatifs, l'impact du projet sur les populations est bien identifié. Les résidents font plus confiance aux FSI aujourd'hui, notent que le partenariat police-population s'est amélioré, que la police est plus visible dans les quartiers et font état d'une amélioration des comportements en matière d'intégrité sur le terrain. La confiance revient timidement mais pas encore au point de se traduire par des taux de dénonciation pour délit à la hausse, du moins nous n'avons pas décelé cela dans les données.

La dénonciation progresse, mais elle progresse seulement pour les Koglweogo qui reçoivent plus de plaintes en 2019 qu'en 2018. Du fait de leur présence permanente, des patrouilles de nuit que les Koglweogo organisent dans les quartiers, ils entretiennent avec les populations des relations privilégiées qui s'approfondissent avec la crise sécuritaire. L'ensemble des acteurs qui opèrent dans les villes du sud, de la mairie aux populations en passant par les FSI, sont de l'avis que les Koglweogo ont leur rôle à jouer à l'avenir, qu'il doit être encadré, que des formations doivent être prodiguées. Les coordinations communautaires de sécurité – les CCS – pourraient jouer un rôle important à l'avenir pour améliorer le système multi-acteurs de sécurité dans ces villes. L'ensemble des acteurs étatiques appellent de leurs vœux l'établissement et la formation de ces structures.

Partie III

— La sécurité routière



Chapitre 10.

La sécurité routière dans les villes frontières du sud du Burkina Faso

L'insécurité routière touche l'Afrique de plein fouet. Avec 26.6 décès sur 100'000 habitants par an par suite d'un accident de la route, le continent détient le record de mortalité à l'échelle mondiale. Les accidents de la route sont la cause principale de mortalité chez les 15-29 ans, lesquels sont les principales victimes d'accidents¹². Un tiers des admissions dans les hôpitaux d'Afrique subsaharienne, selon une étude scientifique récente, est dû à un accident de la route¹³.

Les villes du sud du Burkina n'échappent pas à cette dure réalité. Les accidents de la circulation y sont une réalité quotidienne. Selon nos données de sondage, sur une période de trois ans, 11.4% des résidents de Cinkansé ont été victimes d'un accident de la route ; 15.6% à Pô et 13.7% à Léo. Lors du sondage de mars/avril 2018, nous avons pu constater que ces taux étaient de deux à trois fois supérieurs à ceux des villes de l'ouest frontalier du Burkina Faso comme Niangoloko et Koloko, deux villes situées elles aussi sur des corridors de transit international de marchandises. Ces chiffres ne se reflètent pas dans la statistique officielle des accidents de la route simplement en raison du fait que les résidents ne les font pratiquement pas constater par la police.

En matière d'accidents de la route, les facteurs de risque principaux que nous avons identifiés à partir des données de sondage dans les villes du sud frontalier du Burkina Faso sont les suivants :

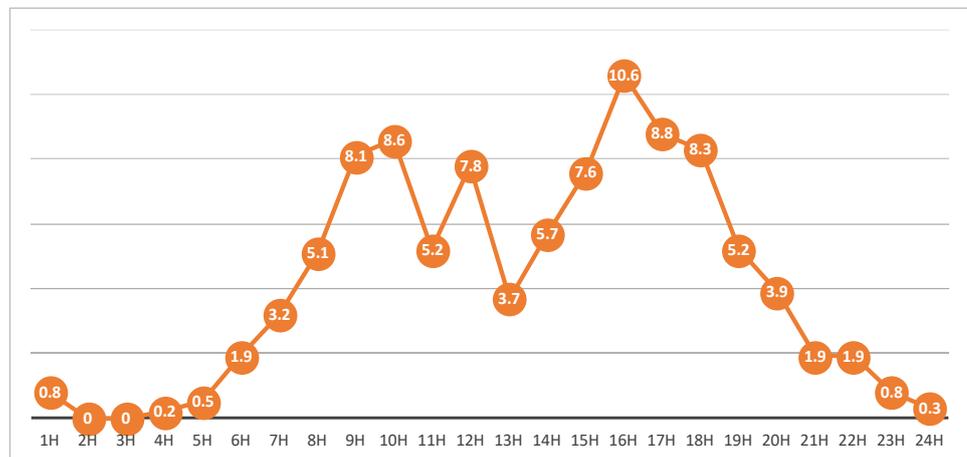
- **L'âge.** Les accidents de la route touchent d'abord et avant tout les plus jeunes. Ils en sont très souvent aussi les auteurs. Sur les 494 victimes d'accidents répertoriées à travers le sondage, les plus jeunes payent le plus lourd tribut : 31.2% appartiennent à la classe d'âge des 18-25 ans et 28.1% sont de la classe d'âge des 26-35 ans. A elles deux, ces deux classes d'âge totalisent environ 60% des victimes d'accident. Côté auteurs, la proportion des 18-35 ans est encore plus élevée et grimpe jusqu'à 70%. 37.3% sont en effet des jeunes de 18-25 ans et 33.3% ont entre 26 et 35 ans.
- **Le sexe.** Les hommes sont près de deux fois plus souvent victimes d'accidents de la route (66%) que les femmes (34%) ; ils en sont également plus fréquemment les auteurs (54.9%) que les femmes (45.1%). Ayant interrogé uniquement les 18 ans et plus, nos données quantitatives ne comportent malheureusement pas d'informations sur l'insécurité routière des enfants, écoliers ou autres adolescents.
- **Rouler à moto.** Selon le sondage, la très grande majorité des accidents de la route – 88.5% - impliquent au moins une moto. Pas loin du tiers - 29.5% - des accidents résultent d'une collision entre deux motos. Rouler à moto régulièrement est donc un facteur de risque prépondérant.

¹² Bonnet E, Lechat L, Ridde V (2018). „What interventions are required to reduce road traffic injuries in Africa? A scoping review of the literature”. PLoS ONE 13 (11): <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0208195> .

¹³ Vissoci J, Shogilev D, Krebs E, Andrade L, Veira I, Toomey N, et al. « Road traffic injury in sub-Saharan African countries: A systematic review and summary of observational studies ». Traffic Inj. Prev., vol. 18, no 7, p. 767-773, oct. 2017.

- Les routes goudronnées, où l'on fait de la vitesse. A Cinkansé, par exemple, la majeure partie des accidents de la route ont lieu sur la seule route goudronnée de la ville, l'axe international de la N16.
- Les jonctions routières et les ronds-points, où se posent les questions de priorité et de civilités.
- Les lieux fréquentés, comme les marchés, les stations-services, les écoles. A Pô, le marché central et le petit marché de Zabré Daaga sont des lieux de concentration d'accidents par exemple.
- L'heure à laquelle on circule, les heures de la journée où l'on circule le plus étant les plus dangereuses, avec trois pics dans la journée (cf. Figure 5). Le premier pic se situe entre 8h et 9h du matin, lorsque les résidents se rendent au travail et les élèves à l'école. Le deuxième pic se situe à l'heure de la pause déjeuner de midi. Le troisième – le plus élevé de tous - culmine entre 15h et 18h, à la rentrée du travail et des classes. Au total, 35.3% des accidents de la route des trois villes étudiées ont lieu durant ces quatre heures de fin d'après-midi.

FIGURE 5 :
les heures de la
journée avec le plus
d'accidents de la route
(moyenne des trois
localités, en %)



Source : sondages 2018 et 2019

Selon les données de sondage, ce sont essentiellement les hommes actifs entre 26 et 65 ans qui se déplacent à moto (cf. Tableau 21). Globalement, deux tiers d'entre eux se déplacent principalement à moto dans les villes du sud du Burkina Faso contre 25% environ des femmes de la même tranche d'âge. Une femme sur deux (49.4%) de cette tranche se déplace plutôt à pied alors que seuls 11.4% des hommes le font. Dans la tranche d'âge des actifs de 26 à 65 ans, une proportion assez similaire 20% environ d'hommes et de femmes se déplacent à vélo. Les plus jeunes, notamment les élèves, se déplacent essentiellement à vélo.

	Femmes		Hommes	
	26-65 ans	Autre	26-65 ans	Autre
	%	%	%	%
A pied	49.2	49.8	11.4	26.6
Voiture ou camion	0.6	0	2.7	0.6
Moto	25.9	14.4	66.2	27.9
Tricycle	0	0.2	0.4	0.5
Charrette	0.5	0	0.4	0.1
A dos d'âne ou cheval	0.2	0.1	0	0
A vélo	23.6	35.2	18.9	43.9
Autre	0.1	0.2	0.1	0.4
Total	100%	100%	100%	100%
N	1600	874	838	1632

Source : sondage 2018 et 2019

TABLEAU 21 :
Le moyen de locomotion habituel selon sexe dans les villes du sud frontalier du Burkina Faso



PHOTO 10 :
Tricycle à Pô

PHOTO 11 :
Engins roulant sur la
Nationale à Pô



Après les motos ce sont les vélos qui sont le plus souvent impliqués dans des accidents. 18.3% des accidents de la route impliquent un vélo. 95% des accidents de vélo impliquent une collision avec une moto. Selon le sondage, les accidents impliquant des voitures ou des camions sont plutôt rares bien qu'ils soient plus meurtriers. Ils concernent moins que 5% des accidents répertoriés dans le sondage.

TABLEAU 22 :
Les types d'accidents
à moto dans les villes
du sud du Burkina
Faso (en %)

Type	N	%
Moto contre moto	177	29.5
Moto seule	84	14.0
Moto contre animal	51	8.5
Moto contre vélo	96	16.0
Moto contre piéton	47	7.8
Moto contre voiture	17	2.8
Moto contre camion	8	1.3
Moto contre tricycle	26	4.3
Moto contre autre	38	15.8
Total	538	100%

Source : Sondages 2018 et 2019

Des accidents le plus souvent graves. Le sondage ne comporte pas d'informations fiables sur la mortalité lors des accidents du fait qu'il interroge les victimes. En revanche, il permet d'établir que la plupart des accidents mentionnés par les répondants du sondage ont provoqué des blessés. En 2019, sur les trois dernières années, 80.6% des accidents de la route de Cinkansé ont fait des blessés ; cette proportion d'accidents avec blessés est de 69.5% à Pô et de 70.8% à Léo. Interrogés sur les causes des accidents dans lesquels les résidents étaient impliqués, ces derniers font état de quatre causes principales :

- L'excès de vitesse,
- Le comportement dangereux du conducteur,
- Le non-respect de la signalisation ou de la priorité et
- La malvoyance.

PARTIE III : LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les résidents mentionnent plus rarement l'état des routes, l'état des véhicules ou encore des problèmes liés à la signalisation comme causes d'accident. C'est uniquement à Léo, où les routes sont notoirement en mauvais état, que les résidents mettent en cause la problématique de l'état des routes. A Léo, le mauvais état de la route est même la première cause des accidents de l'avis des résidents. La divagation d'animaux est également une cause relativement fréquente d'accidents à Pô et Léo.

Pour beaucoup de résidents, l'amélioration de la sécurité routière passe par la répression des comportements dangereux. Les résidents souhaitent l'application des lois en priorité avec la contravention des infractions routières. 45.1% des résidents de Cinkansé le souhaitent contre 41.7% à Pô et 38.1% à Léo. Les résidents soutiennent également les actions de prévention des infractions : 23.3% à Cinkansé, 31.8% à Pô et 31.9% à Léo.

Dans la série de cartes suivantes (cartes 8 à 10), il est possible de visualiser la localisation des accidents de la route dans les trois villes étudiées. Ces cartes ont été constituées à partir de la description du lieu des accidents dont ont été victimes les personnes interrogées dans les sondages de 2018 et de 2019. Ces cartes représentent 4 ans d'accidents environ, de 2016 à 2019. Comme les sondages ne sont basés que sur des échantillons, il faut se représenter que le nombre d'accidents représentés sur ces cartes n'est qu'une fraction de la réalité. Même si les résidents attribuent nombre d'accidents au mauvais état de la route à Léo, on observe grâce à la carte 8 que l'essentiel des accidents dans la ville se déroule sur la route nationale goudronnée qui traverse Léo du nord au sud pour rejoindre la frontière. Les accidents se concentrent sur les ronds-points ou les jonctions de la route goudronnée.

La cartes des accidents de Pô permet d'observer que les accidents se concentrent également sur la voie asphaltée, en particulier la N5 qui travers la ville du nord au sud vers la frontière (cf. Carte 9). Les deux marchés – le marché central à l'ouest de la ville et le marché Zabré Daaga au nord-est – sont également des lieux de concentration d'accidents.



CARTE 8 :
Les accidents
de la route à Léo
(échantillon, 2016-
2019)

CARTE 9 :
Les accidents de la
route à Pô (échantillon,
2016-2019)



CARTE 10 :
Les accidents de
la route à Cinkansé
(échantillon, 2016-
2019)



A Cinkansé, la N16 s'avère particulièrement dangereuse. Sur la carte (Carte 10), on peut observer que la jonction de la gendarmerie à l'ouest de la ville, la boulangerie Wend Konta, le marché à la douane et le point de jonction de la frontière sont les principaux sites d'accidents de la route.

Chapitre 11.

Pertinence du thème de l'insécurité routière

La sécurité routière est une thématique prioritaire dans les villes frontières postées sur les corridors routiers internationaux du sud du Burkina Faso. Ces corridors goudronnés qui traversent les villes sont des lieux de concentration du trafic local, régional et international à la fois, ce qui les rend très dangereux pour les usagers. Tout le monde emprunte la même route, souvent aux mêmes heures : élèves, commerçants, résidents qui se rendent à leur travail, chauffeurs routiers en transit international. Sur les neuf premiers mois de l'année 2019, le chef de la gendarmerie de Cinkansé nous a expliqué que 5 accidents avaient été mortels. La sécurité routière est par conséquent une préoccupation majeure des résidents de Cinkansé et de Pô, comme le montrent les chiffres du Tableau 23. A Cinkansé, cette thématique se place en deuxième position dans l'ordre des préoccupations des résidents, juste derrière la situation économique et le chômage. A Pô, elle arrive en troisième position dans l'ordre des préoccupations. A Léo, la sécurité routière est plus en retrait et se place derrière les problématiques de l'accès à l'eau, des aménagements des routes et du chômage.

	Mars/avril 2018			Octobre/novembre 2019		
	Cinkansé	Pô	Léo	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%	%	%	%
La situation économique et le chômage	33.1	22.0	20.9	25.4	21.1	14.0
L'accès à l'eau	18.1	55.9	49.1	13.6	27.5	34.0
L'insécurité et la criminalité	15.2	3.0	2.9	19.7	8.7	5.7
L'insécurité routière	14.7	7.6	6.2	19.9	15.2	7.0
L'accès à l'électricité	7.5	2.9	6.8	6.7	3.3	6.7
L'accès à la santé	4.5	12.9	5.7	6.5	4.7	5.9
L'aménagement des voies d'accès				4.6	9.1	18.7
Autre	6.8	9.7	8.4	4.6	9.1	8.0
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N	441	592	584	552	907	759

TABLEAU 23 :
Les préoccupations des résidents (en %)

Source : Sondages 2018 et 2019

La pertinence du thème de la sécurité routière pour les résidents de Pô et Cinkansé ressort également de l'analyse des priorités souhaitées par les résidents en matière de police. A Cinkansé, 27.9% des résidents souhaitent que les FSI s'occupent en priorité de la répression des infractions de la route (cf. Tableau 24). Cette priorité talonne la lutte contre le terrorisme (29.4%) et devance la lutte contre les cambriolages et les braquages (26.8%). A Pô et Léo, la poursuite des infractions routières (respectivement 23.9% et 22.7%) est également la deuxième priorité des résidents en matière de police derrière la lutte contre le terrorisme (respectivement 41.4% et 43.6%).

Ce sont le plus souvent les femmes qui souhaitent que la police s'occupe des infractions routières en priorité. A Cinkansé, par exemple, 35.9% des femmes le souhaitent contre 19.9% des hommes. A Pô, on observe le même schéma : 35.6% des femmes placent la répression des infractions routières en tête des priorités pour les FSI contre 12.5% des hommes. A Léo, 26.9% des femmes le font contre 18.4% des hommes.

TABLEAU 24 :
**Les priorités
souhaitées par les
résidents en matière de
police par ville (en %)**

	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%
Lutte contre les cambriolages et les braquages	26.8	4.8	6.8
Lutte contre le terrorisme	29.4	41.4	43.6
Lutte contre la drogue	8.0	13.5	7.3
Poursuite des infractions de la route	27.9	23.9	22.7
Prévention des violences sexuelles	0.2	0.1	0.0
Lutte contre les agressions physiques	0.5	1.4	1.6
Lutte contre l'incivilité	4.0	7.7	8.5
Lutte contre l'insalubrité et les atteintes à l'environnement	2.6	6.4	6.4
Lutte contre les violences scolaires	0.4	0.3	1.7
Autre	0.2	0.4	1.3
Total	100%	100%	100%
N	442	593	582

Source : Sondage 2019

L'importance du thème de la sécurité routière n'échappe pas aux autorités locales et aux FSI de Cinkansé et Pô qui, comme les populations locales, en font un thème prioritaire de leurs services. Le secrétaire général de la mairie de Pô nous a confié que « dans le contexte actuel de la sécurité de notre pays, la priorité est la sécurité des biens des personnes », mais, poursuit-il, « comme 2ème point la sécurité routière a aussi son importance »¹⁴.

Le chef de la police de Cinkansé s'exprime ainsi sur la question de la sécurité routière :

Parce que la ville est traversée par une route internationale, et il y a beaucoup de trafic et il y a également des cas d'accidents. Il y a trop de motocyclistes et il y a beaucoup d'accidents. Donc la sécurité routière est vraiment un problème prioritaire. Ici il y a beaucoup d'établissements, il y a des élèves... La ville n'est pas petite, c'est une ville de près de 25'000 habitants. Et vous voyez aussi les camions sur la route, qui sont nombreux.

(Entretien avec le chef de la police, Cinkansé, du 9 novembre 2019)

¹⁴ Entretien à la mairie de Pô, du 30 octobre 2019.

PARTIE III : LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A Pô, le chef du commissariat de la police nationale confirme lui aussi que la sécurité routière est une priorité de ses services. Il souligne que l'insécurité routière est provoquée par le fait que la route internationale, étant goudronnée, est empruntée en même temps par tout le monde, ce qui la rend très dangereuse :

C'est un problème prioritaire. Nous nous trouvons dans l'axe principal de communication entre Ouagadougou et le Ghana, et nous sommes une ville frontalière. C'est la route principale d'accès des Burkinabés vers le Ghana, donc il y a beaucoup de circulation des véhicules articulés, qui traversent la ville souvent à grande vitesse. En dehors de ça, on n'a pas de grande voie, donc les gens se retrouvent dans une nombreuse circulation, surtout à la rentrée de l'année scolaire, avec beaucoup d'élèves sur la voie, spécialement à midi et vers le soir.

(Entretien avec le chef de la police, Pô, du 29 octobre 2019)

Le chef de la police communale de Pô nous a confiés quant à lui ceci :

La sécurité routière est un problème prioritaire pour les villes parce que l'incivisme routier est de plus en plus grandissant.

(Chef de la police communale de Pô, entretien du 31 octobre 2019)

Chapitre 12.

La satisfaction avec les activités du projet en matière de sécurité routière

Si la pertinence d'un projet sur l'insécurité routière fait l'unanimité, qu'en est-il des activités du projet Feuille de route sur la sécurité routière ? Ont-elles été elles aussi jugées pertinentes ?

A la mairie de Pô, les autorités sont formelles : le projet était « pertinent et utile ». Voici ce qu'en dit le secrétaire général de la commune :

Oui, il (le projet) m'a semblé pertinent. Dès le départ, avec les objectifs que nous avons signés comme ville frontalière qui a un grand trafic qui s'y passe, en tout cas il a été pertinent et utile parce que nous dans la commune nous avons appris certaines choses avec le projet, et ça nous a permis d'échanger avec les différents acteurs – les transporteurs, les FDS, les élèves – et de comprendre en peu la manière dont ils travaillent, et comment ensemble nous pouvons réduire les conséquences de l'insécurité qui se passe sur les routes.

(Entretien avec le secrétaire général de la commune, Pô, 30 octobre 2019)

Le 2ème adjoint au maire de Yargatenga, dont dépend Cinkansé, s'est exprimé ainsi sur la pertinence du projet :

Le programme a été vraiment pertinent. Ils (la FOSEC) ont aidé à sensibiliser et à mobiliser pas mal les couches sociales à travers la communauté. Les chauffeurs routiers ont été sensibilisés, les taximen, parce que à Cinkansé, souvent, les taximen prennent les gens sans passer par la police et rentrent la brousse, mais à travers de la sensibilisation, ils ont appris que cela est un danger pour la société. Donc tout cela a diminué. En plus de ça, les transporteurs avec les tricycles, avant chaque fois il y avait des accidents, on ne pouvait pas faire un mois sans enregistrer pas mal des accidents, souvent avec des morts.

(Entretien avec le 2ème adjoint au maire, Yargatenga, du 8 novembre 2019)

Pour les autorités, le travail de sensibilisation des populations et des élèves sur la sécurité routière était important et devrait continuer. A la mairie de Yargatenga, le 2ème adjoint au maire s'explique :

En plus de ça, la sensibilisation. La sensibilisation pour la sécurité routière. Parce qu'on observe toujours les excès de vitesse dans la ville. Surtout les transporteurs, les tricycles. Il a un soucis qu'on doit combattre : ce sont les stupéfiants. Il faut sensibiliser les gens pour qu'ils sachent que les stupéfiants sont un danger pour la population. Vous savez, nous sommes à la frontière, avec le Togo et le Ghana, et le Bénin n'est pas loin. Les gens entrent au Ghana avec des tricycles, ils prennent la drogue là et ils reviennent pour travailler au Burkina Faso, et ils courent sur la voie à grande vitesse, sans respecter qu'il s'agit des voies publiques. Donc on doit combattre cet excès de vitesse des tricycles.

(Entretien avec le 2ème adjoint au maire, Yargatenga, du 8 novembre 2019)



Les interventions du projet Feuille de route dans les écoles primaires et lycées des villes pilotes étaient essentiellement de quatre types :

- Le visite de policiers l'espace d'une matinée pour « rompre la glace » avec les élèves, expliquer le mandat des FSI sensibiliser sur différents thèmes comme la drogue à l'école et la sécurité routière. Cette visite a été appelé « la journée porte ouverte » et s'est déroulée dans chaque établissement scolaire des villes pilotes
- Des activités sportives (pendant les journées portes ouvertes) sous la forme de matchs de football entre les enseignants et les FSI
- L'organisation de pièces de théâtre avec des sketches sur le thème de la sécurité routière (et d'autres thèmes comme la consommation de drogues)
- La formation de deux enseignants (mais aussi de représentants d'élèves) par établissement scolaire dans les deux villes pilotes au code de la route pour transmettre cet enseignement ensuite aux élèves.

Aux yeux des directeurs d'établissement scolaire, les visites de policiers ont connu un franc succès et emporté l'adhésion des élèves. Interrogés sur leur avis sur la pertinence des activités du projet dans les écoles, les directeurs d'établissement ont tous insisté sur l'importance des activités du projet pour « briser la glace » et se défaire du « mythe de la peur du gendarme » au sein des écoles. Le directeur de l'école primaire B de Pô répond ainsi :

Oui, ça a été bien, très bien. Quand les gens sont venus, les enfants ont été contents. Ils n'ont même cessé de parler de cela. Les élèves ont aimé la familiarité avec les forces de sécurité, les gendarmes, la police..., ils ont pu parler avec eux, poser des questions, ils ont causé... Ils ont été contents.

(Entretien avec le directeur de l'école primaire B, Pô, 4 novembre 2019)

Le directeur de l'école primaire A de Pô a quant à lui apprécié le principe de la visite qui permet des « causeries », et il nous a expliqué que son école aurait souhaité plus d'activités du projet pour que l'ensemble du corps enseignant et des élèves soit sensibilisé. A la question « Etes-vous satisfait de cette activité ? », il nous a répondu :

Ici ça (les activités) n'a pas concerné tout l'équipe. Seulement deux maîtres ont été impliqués. Dans deux années, seulement deux visites. Donc on ne peut pas se prononcer. (...) Ça devrait être pour tout le monde. Les élèves ne sont pas très impliqués. Il y a eu une journée de contact entre les élèves et les FDS, et cela aide à briser la glace entre eux, pour que les élèves n'aient pas peur des FDS. Mais ça a été seulement 3 heures, et ça devrait impliquer tous les maîtres.

(Entretien avec le directeur de l'école primaire B, Pô, 4 novembre 2019)

A Cinkansé, les directeurs d'école ont parlé avec beaucoup d'enthousiasme des activités du projet dans leur établissement. Le directeur du lycée public de Cinkansé - où plusieurs activités ont eu lieu - s'exprime ainsi :

Ici, au lycée, il y a eu plusieurs activités. Il y a eu des représentations de théâtre deux fois, une journée de portes-ouvertes, et même un match de football entre les FDS et les enseignants. Il y a eu même des conférences, au moins une fois. (...) Tous les établissements éducatifs ont été invités pour venir ici. Tous les élèves des établissements ont été invités pour assister aux activités ici.

(Entretien avec le directeur du lycée public, Cinkansé, 12 novembre 2019)

Pour tous, les activités du projet devraient se poursuivre, si possible, et même se renforcer. Le directeur du lycée public de Cinkansé suggère d'imaginer des activités dans le futur qui impliquent plus les élèves « qu'ils soient les acteurs plutôt que les spectateurs, si possible ». A la question de savoir comment ils peuvent devenir plus acteurs, le directeur nous a expliqué ceci :

Par exemple, on peut leur donner un thème, et eux ils peuvent faire une recherche sur cela et être eux-mêmes les conférenciers dans des petites conférences, adaptées au niveau des élèves. Ensuite, il y a également la sensibilisation par le théâtre. Là aussi, nous avons dit que c'était possible de former les enfants, à faire des sketches, plus accessibles à l'ensemble des élèves. Ils peuvent le faire, même quand la FOSEC n'est pas là, et ils peuvent continuer et faire le même travail.

(Entretien avec le directeur du lycée public, Cinkansé, 12 novembre 2019)

Il est intéressant de noter que le chef de la police à Pô a fait une remarque similaire à propos des pièces de théâtre. Il nous a déclaré :

Nous avons proposé à la responsable de zone qu'au lieu de prendre de gens externe pour les activités participatives il faudrait mieux d'impliquer la population même pour organiser ces activités de sensibilisation. Par exemple, au lieu d'avoir des personnes externes pour les représentations théâtrales, je proposerais par exemple d'organiser une compétition entre les élèves d'école.

(Entretien avec le chef de la police, Pô, 29 octobre 2019)

Pour nombre de bénéficiaires interviewés, la question de la durabilité des activités du projet se pose bien que le projet Feuille de route ait justement cherché à inscrire la durabilité dans son programme d'actions. Le projet a notamment formé des enseignants et des élèves à la sécurité routière dans le but précis que ces derniers sensibilisent à leur tour leurs collègues par la suite. Le directeur du lycée « Les élites » s'est assuré que les élèves qui ont participé aux sensibilisations ont ensuite restitué cette formation auprès de leurs camarades de classe :

Nous avons envoyé deux élèves – deux délégués des élèves – à une formation au motel Gambaga, ici à Cinkansé, à côté de la clinique Sainte Thérèse, et quand ils sont revenus et ils ont regroupé leurs camarades et ils ont restitué ce qu'ils ont retenu à tous leurs camarades ici.

(Entretien avec le directeur du lycée « Les élites », Cinkansé, 12 novembre 2019)

« Former des élèves au théâtre », associer des « associations locales » aux activités pour qu'elles puissent continuer sans la FOSEC, fournir du « matériel pédagogique » pour continuer les sensibilisations à l'interne, tout cela a été proposé par les directeurs d'école pour avoir plus d'autarcie sur les questions de sécurité routière. Le directeur de l'école primaire B de Pô nous disait par exemple qu'il souhaitait des « panneaux de signalisation » pour faire des sensibilisations à l'interne :

Former tous les enseignants, et de cette façon pouvoir encadrer les enfants sur le code de la route. Avoir des panneaux de signalisation pour aider à l'explication oral, si possible. Avoir aussi le livret du code de la route pour les maîtres, écrit par des spécialistes dans la matière. Et par rapport de la possible projection de diapos, nous ne pouvons profiter de cela pour manque d'électricité.

(Entretien avec le directeur de l'école primaire B, Pô, 4 novembre 2019)

PARTIE III : LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le directeur du lycée privé « Les élites » à Cinkansé a souhaité quant à lui des petits livres de sensibilisation à distribuer sur les différents thèmes de la sécurité routière ou de la problématique des effets néfastes de la drogue à l'école :

Donc s'il y a des petits livres, on forme les enseignants pour ça et, de temps en temps dans la classe, ils les enseignent les notions sur la matière, et ça va beaucoup servir.

(Entretien avec le directeur du lycée « Les élites », Cinkansé, 12 novembre 2019)

Ce vœux a aussi été émis par la police municipale de Pô, très impliquée dans la sécurité routière. Son chef nous a déclaré :

Les visites dans les écoles sont objectives. Dans l'avenir nous allons poursuivre ce type d'activité. Les élèves sont une des couches les plus vulnérables de la circulation routière. Nous voudrions que la FOSEC nous aide avec du matériel pour montrer au marché et les écoles.

(Entretien avec le chef de la police municipale de Pô, Pô 31 octobre 2019)

Et enfin, les policiers de base ont émis le même souhait :

Nous voudrions aussi ajouter que, à côté de la formation, la FOSEC devrait aussi nous donner des matériaux – panneaux informatifs, vidéos, magazines... – pour nous aider avec les activités de sensibilisation de la population, même quand la FOSEC ne sera pas là.

Il faudrait avoir de matériel d'animation, qui montre le code de la route, pour qu'ils peuvent apprendre mieux et poser leurs questions. En tout cas, la FOSEC devrait ajouter de matériel pour qu'il reste quand le projet est fini. Ici les gens aiment les images et surtout la musique. S'il y a de musique ils s'approchent.

(Focus group avec des policiers municipaux, Pô, 31 octobre 2019)

En sus des activités à l'école, le projet a organisé des conférences thématiques, des conférences débat (souvent avec les commissaires des FSI comme intervenants) et des pièces de théâtre pour toucher le grand public. L'audience qui a assisté aux représentations a été plus large que prévu initialement, selon le secrétaire général de la FOSEC. A Cinkansé, les pièces théâtrales ont réuni chacune environ 150 personnes ; les débats publics 116 personnes contre 75 attendues et les conférences thématiques 60 personnes au lieu des 25 prévues. A Pô, la participation a été plus élevée. Les pièces de théâtre ont été vues par 200 personnes pour la première et 450 pour la seconde. Malgré cette affluence, pour nombre d'intervenants il est nécessaire de voir encore plus large et de toucher l'ensemble des résidents des localités pour maximiser l'impact. C'est ce que nous a dit le chef de la police nationale de Pô dans cet extrait d'entretien :

La priorité serait de toucher plus de personnes. Comme j'ai dit précédemment la population touchée est dans un nombre faible. Si l'on peut impliquer plus de personnes, on pourra changer beaucoup de choses. On devrait renforcer la communication pour toucher plus de personnes.

(Entretien avec le chef de la police, Pô, 29 octobre 2019)

Pour maximiser l'impact, une réflexion pourrait être éventuellement menée sur la meilleure manière d'atteindre le groupe cible des motocyclistes masculins de 18 à 35 ans qui sont le plus souvent impliqués dans des accidents de la route. Ce groupe est le véritable levier de l'amélioration de la sécurité routière. Des émissions radiophoniques ciblant ce groupe d'âge à des heures de grande écoute pourraient être imaginées comme cela a été fait dans la ville de Léo par des militants locaux et comme cela l'a été suggéré par plusieurs intervenants. Le chef de la police municipale de Pô nous a déclaré par exemple ceci :

Si j'avais de l'influence sur le programme, j'allais organiser des émissions radio, étendre le programme aux autres forces de sécurité et avoir des journées portes-ouvertes dans les villages des communes.

(Entretien avec le chef de la police municipale de Pô, Pô 31 octobre 2019)

La même idée a été proposée à Cinkansé par le chef de la police nationale et les policiers de base de la police nationale. L'offre en matière de sensibilisation à la sécurité routière et le code de la route pourrait être relevée, avec des associations communautaires locales proposant des cours du soir dont on ferait la publicité dans les multiples ateliers de réparation des motos et aux postes à essence par exemple.

Chapitre 13.

Impact sur le civisme des élèves et de la population (niveau 1)

Le sondage représentatif de la population des villes pilotes portait sur les 18 ans et plus et donc ne permet pas de capturer l'évolution de la sécurité routière pour les écoliers. Les entretiens qualitatifs fournissent cependant des informations qui tendent à faire penser que le projet a induit un changement de comportement chez les élèves. C'est en tout cas ce qu'estime le directeur du lycée privé « Les élites » de Cinkansé. Son lycée se trouvant à la sortie de Cinkansé sur une route non goudronnée très fréquentée, les accidents y étaient presque quotidiens jusqu'ici nous a-t-il déclaré. À la suite des activités du projet, il a observé que les élèves roulent désormais plus doucement et les accidents ont ainsi fortement diminué :

Au niveau de la sécurité on a remarqué que ça a changé. D'habitude, à 7h ou bien à midi, si vous preniez la route là, quand les élèves sortaient, ils faisaient de la vitesse. Mais maintenant ça va. (...) Les années passées on était obligés d'installer des dos d'âne, pour ralentir. Mais cette année il n'y a pas, parce que les enfants ont compris qu'ils doivent rouler doucement.

(Entretien avec le directeur du lycée privé « Les élites », Cinkansé, 12 novembre 2019)

Même son de cloche au lycée public de Cinkansé :

Depuis une année et demie, beaucoup de choses ont changé. Même en rentrant à la maison avec leur vélo, ils faisaient de grands groupes pour rouler dans la route, mais maintenant c'est très difficile de voir ça. Ils occupaient toute la voie, mais maintenant ils se rangent sur le côté droit et roulent tranquillement.

(Entretien avec le directeur du lycée public, Cinkansé, 12 novembre 2019)

La photographie ci-dessous, prise à Pô à la sortie des classes en octobre 2019, montre des élèves qui roulent de manière disciplinée sur le côté droit de la route.



PHOTO 12 :
Sortie de classe des
élèves de Pô

Si l'on en croit les observations des résidents, les incivilités en matière d'excès de vitesse n'ont cependant guère changé dans les villes pilotes et le niveau d'incivilité est toujours aussi élevé. Près de 90% des résidents de Cinkansé et de Pô constatent des excès de vitesse qui les dérangent « beaucoup » dans leur quartier. A Léo, ces incivilités sont légèrement moins fréquentes que dans les villes pilotes.

TABLEAU 25 :
Le constat d'excès de
vitesse dans la quartier
par ville (en %)

	Cinkansé	Pô	Léo
2018	87.2	88.6	78.1
2019	88.6	85.7	80.7

Source : Sondages 2018 et 2019

Le chef de la police municipale de Pô considère quant à lui que « l'incivisme est de plus en plus grandissant »¹⁵ dans sa ville.

¹⁵ Entretien du 31 octobre 2018.

Chapitre 14.

Impact sur la sécurité routière (niveau 2)

Le projet a-t-il eu un impact sur la sécurité routière mesurée, notamment, à travers les taux d'accident ? Comme indiqué plus haut, nous ne disposons pas de données de sondage sur les accidents de la route pour les élèves sachant que les enquêtes n'ont interrogé que les plus de 17 ans.

Il est sans doute trop tôt pour identifier un véritable impact, bien que plusieurs personnes interrogées aient constaté une diminution des accidents depuis le début du projet. La mairie de Yargatenga (Cinkansé) l'a fait :

En plus de ça, les transporteurs avec les tricycles, avant chaque fois il y avait des accidents, on ne pouvait pas faire un mois sans enregistrer pas mal des accidents, souvent avec des morts, mais à travers de cette sensibilisation on ne peut pas dire que c'est fini, mais au moins ça a diminué. Donc le projet est vraiment pertinent et utile.

(Entretien avec le 2ème adjoint de la mairie de Yargatenga, Yargatenga, 8 novembre 2019)

Le directeur du lycées « Les élites » de Cinkansé a lui aussi constaté moins d'accidents avec ses élèves depuis l'intervention du projet :

Quand ils (les élèves) sortent vous voyez que les gens vont lentement, et jusqu'à présent, depuis longtemps, on n'a pas observé de nombreux accidents. Avant, dans cette route-là, chaque 2 à 3 jours on enregistrerait des accidents d'élèves, et on devait aller à l'hôpital. Mais maintenant ça va.

(Entretien avec le directeur du lycée « Les élites », Cinkansé, 12 novembre 2019)

Le chef de la gendarmerie de Pô constate qu'avec la « sensibilisation des populations et des chauffeurs, il y eu une baisse des accidents »¹⁶.

Les sondages n'ont cependant pas permis de déceler d'effets clairs au niveau des usagers de la route sur les neuf premiers mois de l'année 2019 par rapport à la même période en 2017 que nous prenons pour année de référence. Pô enregistre certes une diminution de 54.8% par rapport à 2017 (cf. Tableau 26). Mais à Cinkansé le taux d'accidents augmente de 23.2% sur la même période. Selon le commandant de la gendarmerie de Cinkansé, il y a eu 5 accidents mortels à Cinkansé pendant les neuf premiers mois de l'année 2019. Il est vrai que les axes routiers principaux de Cinkansé et de Pô, là où ont lieu l'essentiel des accidents, étant des axes de transit international, une grande partie des chauffeurs de poids lourds ont échappé aux activités du projet qui s'est concentré sur la population locale.

	Cinkansé	Pô	Léo
Janvier à septembre 2017	3.5	7.2	4.0
Janvier à septembre 2019	4.3	3.2	4.4
Différence	+0.8	-3.9	+0.4
Différence en %	+23.2	-54.8	+10.7

Source : Sondages 2018 et 2019

TABLEAU 26 :
Taux d'accidents
de la route sur une
période de neuf mois
(en %)

¹⁶ Entretien du 6 novembre 2019.

Pour évaluer la sécurité routière telle que vécue ou perçue par les résidents, d'autres indicateurs sont disponibles dans le sondage. Ceux-ci indiquent plutôt une tendance à la hausse de l'insécurité. En effet, en 2019, les résidents des trois villes notent moins bien la sécurité routière que 18 mois plus tôt. Cinkansé obtient les moins bons scores, comme on pouvait s'y attendre sachant que la sécurité routière est un sujet de préoccupation très important dans la ville et que les taux d'accidents sont à la hausse. Appelés à attribuer une note de 1 à 10 à la sécurité routière, Cinkansé reçoit la note 4.4 en 2019 soit en dessous de la moyenne (cf. Tableau 27). C'est moins bien que 18 mois plus tôt où la ville obtenait alors la note 5.5. La sécurité routière perd donc 1.1 points. Il en va de même dans les autres villes. A Pô, la sécurité routière perd 0.8 points en 2019 par rapport à 2018 et à Léo elle perd 1 point.

TABLEAU 27 :
Score obtenu sur une
échelle de 10 par la
sécurité routière

	Cinkansé	Pô	Léo
2018	5.5	5.9	6.5
2019	4.4	5.1	5.5
Différence	-1.1	-0.8	-1.0
Changement en %	-20.7	-12.9	-14.9
N	447/555	597/926	598/766

Source : Sondages 2018 et 2019

Les résidents se montrent de plus en plus inquiets face au risque d'accident. En 2018, 51.2% de résidents se disaient déjà « très inquiets » face au risque d'accident de la route à Cinkansé ; en 2019, cette proportion grimpe pour atteindre 60.7%. Dans les autres villes étudiées, les « très inquiets » sont moins nombreux qu'à Cinkansé et leur nombre est plutôt stable entre 2018 et 2019. A Pô, 42.9% se déclarent très inquiets en 2019 contre 41.7% 18 mois plus tôt ; à Léo, 29.5% des résidents se déclarent très inquiets en 2019 contre 24.5% en 2018.

TABLEAU 28 :
L'inquiétude face au
risque d'accident de la
route (en %)

	2018			2019		
	Cinkansé	Pô	Léo	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%	%	%	%
Pas inquiet du tout	2.7	2.7	5.7	3.2	4.8	4.4
Pas très inquiet	8.1	16.1	23.8	9.0	16.7	18.3
Assez inquiet	38.0	39.5	46.1	27.0	35.6	47.8
Très inquiet	51.2	41.7	24.5	60.7	42.9	29.5
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N	445	597	597	555	926	766

Source : Sondages 2018 et 2019

La tendance est similaire si l'on interroge les résidents sur la probabilité d'être victimes d'un accident de la route les prochains 12 mois. Les résidents de Cinkansé sont plus nombreux qu'ailleurs à juger ce risque élevé, et la situation semble s'empirer depuis 2018 (cf. Tableau 29). En 2019, la proportion des résidents estimant « très probable » d'être victimes d'un accident de la route ces prochains 12 mois a augmenté de 8 points par rapport à 2018 pour atteindre 37.5%. Dans les autres villes les chiffres évoluent peu par rapport à 2018 et sont nettement moins élevés qu'à Cinkansé.

TABLEAU 29 :
Opinion sur la
probabilité d'être
victime d'un accident
de la route (en %)

	Mars / avril 2018			Octobre / novembre 2019		
	Cinkansé	Pô	Léo	Cinkansé	Pô	Léo
	%	%	%	%	%	%
Très peu probable	3.6	5.2	10.1	6.3	8.4	5.9
Peu probable	12.6	19.9	25.1	10.3	16.2	25.1
Assez probable	54.5	49.2	48.7	45.8	49.6	50.5
Très probable	29.4	25.8	16.0	37.5	25.8	18.6
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N	445	597	597	555	926	766

Source : Sondages 2018 et 2019

Chapitre 15. Conclusion

La sécurité routière est un thème prioritaire dans les villes frontalières postées à l'entrée des deux corridors routiers principaux du sud du Burkina Faso. A Cinkansé, cette question préoccupe les résidents tout autant que le terrorisme ce qui, dans le contexte dégradé de la sécurité dans le pays, témoigne de l'importance que revêt au quotidien la sécurité routière pour ses résidents. Les FSI confirment elles aussi qu'elles en font une priorité de leurs services à Cinkansé comme à Pô. Le thème de la sécurité routière n'a pas été englouti par la montée fulgurante du terrorisme. Les résidents comme les FSI ont donc bien accueilli le projet Feuille de route sur cette problématique.

Le projet a ciblé avant tout les élèves des écoles et lycées tout en organisant des conférences et des pièces de théâtre sur la thématique pour le grand public. Les directeurs d'école attestent que les campagnes du projet sont parvenues à sensibiliser les élèves qui, depuis, se montrent plus disciplinés sur la route et respectueux des FSI. A Cinkansé, les chefs d'établissement scolaire rapportent également que le nombre d'accidents a baissé significativement. Les sondages de la population de plus de 17 ans n'ont en revanche pas permis de détecter un impact que ce soit sur le civisme sur la route ou sur les taux d'accident. Pô a certes enregistré une baisse des accidents, mais ceux-ci sont en augmentation à Cinkansé. Cela peut tenir au fait que les activités n'ont touché qu'une trop petite partie des résidents, comme le pensent quelques bénéficiaires. Dans les entretiens qualitatifs, l'élargissement de la couverture des campagnes de sensibilisation a été suggéré par les répondants. Des propositions ont été émises à ce propos. Sur ces axes de transit international, la sécurité routière dépend aussi des chauffeurs de poids lourds qui traversent la ville à destination de la capitale. Face à l'augmentation permanente du trafic, les résidents de ces villes corridors manifestent une forte inquiétude qui ne tarit pas.

Après 18 mois de pilotage, les résultats sont au rendez-vous dans les écoles mais le sentiment qui prévaut est que le travail de fond doit continuer, s'élargir pour atteindre plus d'usagers notamment des villages alentours, s'affiner en ciblant des publics bien précis et renforcer encore plus les capacités locales afin que ces dernières puissent continuer le travail de sensibilisation. Des émissions radiophoniques, au matériel pédagogique livré aux écoles comme au FSI, en passant par un travail de prévention pour les motocyclistes les plus jeunes, les idées sont légion pour consolider les acquis du projet. L'opinion qui prévaut dans les villes pilotes est que le projet marque un début et que le travail de fond sera nécessairement de longue haleine.

Partie IV

Considérations finales et leçons apprises

Confirmant les leçons apprises dans d'autres projets de police de proximité que nous avons menés en Afrique¹⁷, le projet Feuille de route démontre que les changements de comportement des FSI en matière d'intégrité, de déontologie et d'intégration sociale des policiers se traduisent par un rapprochement entre les FSI et la population sur le terrain dans des délais assez brefs. Ce rapprochement ne signifie pas forcément tout de suite que les taux de plainte vont augmenter. Nous avons fait ce constat dans les villes pilotes de ce projet. La confiance n'est qu'un préalable à un changement d'attitude des résidents qui, lui, prend du temps pour se matérialiser. Cette étude d'impact a permis de dégager des effets positifs de plus ou moins grande ampleur sur la perception de l'intégrité des FSI et du partenariat police-population. Le projet a aussi stimulé le sentiment d'une plus grande proximité des FSI dans l'opinion publique localement. Tous ces indicateurs sont passés au vert après l'intervention du projet. On a aussi pu observer que les polices informelles – les Koglweogo dans cette partie du Burkina Faso – se montrent plus enclines à collaborer avec les FSI à la suite des activités du projet.

Au Burkina Faso, la thématique du rapprochement entre les FSI et la population s'inscrit désormais au cœur des préoccupations des FSI avec la poussée spectaculaire du terrorisme. La police de proximité – traditionnelle au Burkina Faso qui passe pour être un pionnier de cette doctrine en Afrique - reprend des couleurs avec la menace jihadiste. Le renseignement est vital dans la crise que traverse le Burkina Faso, et plus que jamais les FSI réalisent qu'elles ont besoin de la collaboration des populations pour (re)trouver une capacité d'anticipation et avoir une longueur d'avance sur les groupes terroristes dans la lutte qu'elles mènent contre eux. La police et la gendarmerie des villes du sud de Burkina Faso en sont parfaitement conscientes. La littérature scientifique abonde dans ce sens. Lafree et Hendrickson, par exemple, concluent dans une de leurs analyses que « arrêter les terroristes nécessite de l'information détaillée, fiable, et à temps fournie par les communautés » et poursuivent « l'approche de la police de proximité (...) a de bonnes chances de détecter des opérations terroristes (...) de telles investigations se font dans la durée, son culturellement sensibles et se réalisent au niveau micro »¹⁸. Le projet Feuille de route avec ses sensibilisations des FSI et des populations aux cas suspects, à la déontologie et la police de proximité a su apporter une réponse aux besoins de rapprochement avec les communautés exprimés par les FSI dans ce nouveau contexte.

En établissant des comités de pilotages locaux inclusifs comprenant les autorités, les FSI et les Koglweogo, le projet Feuille de route a mis en place des embryons de coordinations communautaires de sécurité (CCS) qui font aujourd'hui cruellement défaut dans les villes de la frontière méridionale du pays. Les cadres des FSI comme les autorités ont appelé de leurs vœux l'établissement de telles CCS telles que voulues par le décret de 2016 dont nous avons parlé dans ce rapport. Ces plateformes institutionnaliseraient la collaboration avec les structures locales de sécurité et permettraient leur encadrement, voire d'imaginer des formations. Les

¹⁷ Wisler, D., Monti-Ohannessian, S. & Coya, R. (2019) "Impact of community policing on security. Evidence from Mbuji mayi in the Democratic Republic of Congo", <https://doi.org/10.1080/15614263.2019.1699409>

¹⁸ p. 783, Lafree, G. et Hendrickson, J. (2007). Build a criminal justice policy for terrorism. *Criminology and Public Policy* 6 (4), 781-790.

Koglweogo ont non seulement un ancrage social puissant dans ces villes, mais comme structures natives maîtrisant parfaitement le terrain et les langues locales, elles sont une source de renseignement et d'action inépuisable qui n'échappe pas aux FSI.¹⁹ Les résidents s'adressent toujours plus à ces structures pour dénoncer des délits. Un prolongement naturel des activités du projet serait d'assister ces villes menacées par la vague terroriste dans le rétablissement des structures de gouvernance de la sécurité qui avaient, jadis, donné d'excellents résultats. Il existe aujourd'hui au sein des FSI une connaissance déficiente du nouveau décret sur les CCS et les demandes d'appui se sont multipliées lors des entretiens que nous avons menés.²⁰

Le projet Feuille de route a adopté une approche par le bas, s'est concentré sur des villes plutôt que sur le siège des institutions, pour déployer son programme d'activités localement. Cette approche est bien rodée pour les acteurs locaux, comme les polices municipales, les polices informelles ou les établissements scolaires. En matière de formation à l'échelon des FSI, l'approche montre ses limites du fait de la cadence assez rapide des rotations des effectifs. Chaque année, un tiers des effectifs d'un commissariat est muté et en trois ans c'est l'intégralité des personnels qui a changé. La durabilité de formations et sensibilisations ponctuelles est donc faible si celles-ci ne sont pas répétées régulièrement. C'est une des limites structurelles de l'approche par le bas qui, en se dédoublant de formations de formateurs dans les écoles de police et de gendarmerie, pourrait espérer avoir des effets durables dans le plus long terme.

La problématique de l'intégrité des FSI a été abordée par le projet à travers un manuel de formation et des formations des éléments des FSI. Il en a résulté, selon tous les bénéficiaires, une prise de conscience supplémentaire. De nombreux bénéficiaires sinon tous, ont relevé que cette problématique est complexe au Burkina Faso et nécessite une approche systémique qui consiste à lutter contre l'omerta sur la corruption au sein des forces, à renforcer le contrôle interne, à développer le contrôle externe civil et judiciaire et à sensibiliser les populations à l'importance de se mettre en conformité aux règlements et aux lois. Autrement dit, il s'agit d'un travail de longue haleine et les bénéfices escomptés d'actions partielles resteront forcément modestes vu la complexité du phénomène. En réalisant les formations, le projet a matérialisé la notion de contrôle civil externe qui a été bien accueillie par les bénéficiaires.

L'intégralité des activités du projet en vue de rapprocher les FSI et les populations a été pertinente et, on l'a vu, elle a aussi été suivie d'effets sur le rapprochement lui-même. Lors de l'évaluation que nous avons faite, la question de la poursuite de ces activités en dehors du cadre du projet est restée une interrogation à laquelle seul le temps répondra. Les FSI réorganiseront-elles des journées portes ouvertes? Vont-elles continuer les activités sportives avec les résidents pour créer

¹⁹ Dans les villes frontalières du sud du Burkina Faso, l'ancrage social des Koglweogo est fort. A l'Ouest comme à l'Est, leur présence est contestée avec, en arrière-fond, une dynamique de compétition communautaire sous-jacente (Cf. par exemple Henberg S. et al., (2019). «Sécurité par le bas. Perception et perspectives citoyennes des défis de sécurité au Burkina Faso, Uppsala Papers in African Studies 5, Uppsala.)

²⁰ Sur la problématique des violations des droits de l'homme par les Koglweogo et la responsabilité pénale de l'Etat, voir CIFDHA et CIDDHU, Deuxième rapport périodique sur la mise en oeuvre par le Burkina Faso de la convention contre la torture, Rapport parallèle soumis au Comité contre la torture, mai 2019.

du lien social ? Y aura-t-il un effet d'entraînement qui permettra d'institutionnaliser ces activités et d'en faire une culture institutionnelle au sein des FSI ? Lorsque les cadres actuels des FSI seront partis, leurs successeurs sauront-ils répliquer ces activités ? Il le faudrait pour que les impacts soient durables sur la proximité car ce n'est qu'avec la répétition que la confiance s'installera durablement. A ce titre, l'institutionnalisation des CCS pourrait jouer un rôle important pour assurer que la mémoire institutionnelle ne soit pas perdue avec le départ des cadres qui, tôt ou tard, seront mutés.

L'axe du projet sur la sécurité routière s'est lui aussi attaqué à un problème lancinant sur deux des quatre corridors routiers majeurs du pays. A Cinkansé comme à Pô, la sécurité routière est une préoccupation quotidienne des résidents. Les FSI en sont conscients et en font également un thème prioritaire de leurs services. Les femmes se montrent plus sensibles que les hommes à cette problématique et elles attendent de la police qu'elle poursuive les infractions routières qui s'avèrent les principales causes d'accident. La problématique de la sécurité routière est si importante dans une petite ville comme Cinkansé qu'elle talonne la lutte contre le terrorisme en matière de priorités policières selon les souhaits des résidents.

La sécurité routière est un problème complexe. Le projet l'a abordé avant tout sous l'angle de la prévention dans les écoles. En capitalisant sur les expériences d'autres projets menés par PartnersGlobal et Coginta notamment en République de Guinée, la police a mené des actions de sensibilisation des élèves qui semblent avoir porté leurs fruits. Les directeurs d'établissement relèvent que les élèves se montrent plus attentifs aux règles de la circulation, qu'ils sont plus disciplinés et notent un effet évident sur la fréquence des accidents impliquant leurs élèves. Avec ce projet, ces actions de prévention dans les écoles émergent encore peu à peu comme une bonne pratique en Afrique.

L'effet du projet sur la sécurité routière plus généralement s'avère modeste sachant que cette entreprise exige de toucher plus largement les usagers de la route vulnérables. Les jeunes motocyclistes arrivent au premier rang d'entre eux. Malgré des actions de sensibilisation via des conférences publiques et des pièces de théâtre abordant le sujet de la sécurité routière, les incivilités routières n'ont pas diminué et, pour ce qui est de Cinkansé en tout cas, on n'a pas constaté de diminution généralisée des accidents de la route. Pour la plupart des intervenants, cela tient au fait que l'audience des conférences et des pièces de théâtre est restée limitée et qu'il serait nécessaire d'imaginer une communication plus large sous forme d'émissions radiophoniques ou de campagne itinérantes pour toucher les villages voisins qui interagissent avec la cité. Des campagnes plus ciblées également pour toucher les motocyclistes devraient également être imaginées.

Tous ont également émis le souhait d'inscrire encore un peu plus dans un tel projet la notion de durabilité sous la forme de petits manuels pédagogiques, de matériels pédagogiques comme des panneaux de signalisation, ou de formation d'associations communautaires qui soient en mesure de continuer les campagnes après le départ des équipes de projet. Le projet a tenté de démultiplier ses effets par la sensibilisation de deux enseignants par établissement pour qu'ils restituent cela à l'interne. Encore une fois, l'institutionnalisation de la sécurité routière pourrait idéalement passer par les CCS afin que ces plateformes d'échanges entre les FSI et la société civile coordonnent plus largement cette problématique qui, de l'avis de certains policiers locaux, l'est insuffisamment.



COGINTA est une organisation non gouvernementale basée à Genève, Suisse, qui fournit une assistance technique en matière de gouvernance du secteur de la sécurité, de réformes policières et de sécurité communautaire dans les pays en situation de fragilité et/ou de sortie de crise.

Nos objectifs sont de renforcer les institutions judiciaires et sécuritaires des pays hôtes dans le respect des droits de l'homme et des principes de l'état de droit ainsi que d'améliorer l'efficacité des institutions policières en matière de prévention de la violence, de l'insécurité et de la criminalité, afin de promouvoir un environnement propice à la paix, au développement et à la cohésion sociale.

Contact:

Association Coginta
Maison Internationale de l'Environnement (MIE2)
7 chemin de Balexert, Châtelaine
CH-1219 Genève - Suisse
Email : admin@coginta.org
www.coginta.org
www.securitymap.org
