

« Laissez-piller » L'économie politique des barrières routières en République centrafricaine

Par Peer Schouten et Soleil-Parfait Kalessopo



Table des matières

Colophon.....	4
Acronymes	5
Résumé exécutif	6
1. Introduction.....	8
Structure du rapport	9
Note méthodologique	9
2. Contexte	10
Introduction	10
Contexte historique.....	10
Les barrières comme source de financement du conflit	11
Le rôle central du transport dans l'économie centrafricaine	12
Les barrières comme défi au développement	12
Les circuits économiques au cœur du conflit.....	13
Partie 1 : Résultats globaux	15
3. Aperçu général des résultats.....	15
4. L'économie politique des barrières routières	17
Sommaire du chapitre	17
Introduction	17
La structure des rackets en RCA.....	17
<i>Les barrières routières.....</i>	<i>17</i>
<i>Le « libre passage »</i>	<i>18</i>
<i>Les escortes obligatoires.....</i>	<i>19</i>
Qui est taxé ? Cas des humanitaires	19
Variations entre les parties prenantes au conflit.....	20
Les différents modes opératoires de perceptions entre les acteurs : exemples aux marchés hebdomadaires dans l'Ouham-Pendé	21
Gouvernance interne de recettes	22
« Laissez piller » : rotation comme système de paiement.....	22
Calcul et taux d'imposition à une barrière	23
Compétition autour des barrières	24
Etude de cas : compétition entre RPRC et UPC.....	24
Partie 2 : Etudes de cas.....	26
5. Le circuit du bétail	26
Sommaire du chapitre	26
Introduction	27

Le circuit de commercialisation	27
L'économie politique du bétail	28
1. Taxes de transhumance	29
2. Taxes aux marchés de bétail	29
2.1 Marchés sous contrôle de l'alliance MPC/FPRC	30
2.2 Marchés sous contrôle de l'UPC	32
L'implication des groupes armés dans le commerce de bétail	33
3. Taxation du transport de bétail	34
3.1 Taxation des camions	34
3.2 Taxation des bateaux	36
Conclusion	36
6. Le circuit soudanais	38
Sommaire du chapitre	38
Introduction	39
L'économie politique du commerce soudanais	39
Birao-Kaga Bando	39
Etude de cas : taxation de la viande de brousse	40
Birao-Bambari : le circuit du café	41
Etude de cas : commerce autour de Birao	44
Conclusions	46
7. Le circuit « légal »	47
Sommaire du chapitre	47
Introduction	47
Le circuit de commercialisation	48
L'économie politique du corridor	49
Conclusions	50
8. Conclusions	51
Annexes	52
Annexe 1. Décret n°12.148 portant sur les barrières routières	52
Annexe 2. Aperçu des groupes armés en République centrafricaine	64
Anti-Balaka	64
Autres	65
Annexe 3. Barrières et taxes sur une sélection d'axes principaux en République centrafricaine	66
Annexe 4. Ordre de mission d'un transporteur pour une ONG voyageant sur l'axe Bangassou-Bambari, octobre 2016, visé par l'UPC et Anti-Balaka sur toutes les barrières sous leur emprise. Nous avons préféré ne pas dévoiler l'identité de l'ONG concernée	67
Annexe 5. Accord entre APBMEC (l'Association des Propriétaires des Baleinières et Menues Embarcations de la Centrafrique) et Thierry Lebene alias « 12 puissances » pour établir les taxes aux barrières fluviales, fait le 7 novembre 2015	69
Annexe 6. Carte des corridors conventionnels, non-conventionnels, des check-points et des postes de contrôle frontalier juxtaposés (Ministère de Transport camerounais)	71

Colophon

***Laissez-piller* : l'économie politique des barrières routières en République centrafricaine**

Anvers/Bangui, novembre 2017

Photo de couverture : Peinture d'une barrière routière à Kaga Bandoro, photo de l'auteur principal, Kaga Bandoro, septembre 2016.

Les auteurs : Ce rapport a été écrit par Peer Schouten (DIIS/IPIS) et Soleil-Parfait Kalessopo (consultant indépendant), et se base sur leurs recherches et celles de Nicksson Odjo, effectuées entre septembre 2016 et août 2017.

Remerciements : Les auteurs remercient leurs interlocuteurs pour leur patience. Des remerciements particuliers à Romain Esmenjaud, Ibrahim Tidjani, Ruben de Koning, Julie Betabelet, Igor Acko, Martin Ben-Bala, Ilyas Oussedik, Antoine Koyambomou, et Guy-Florent Ankogui-Mpoko pour leur appui. Les erreurs restantes sont les nôtres.

International Peace Information Service (IPIS) est un institut de recherche indépendant qui fournit aux acteurs gouvernementaux et non-gouvernementaux des informations et des analyses pour bâtir une paix et un développement durables en Afrique subsaharienne. La recherche s'articule autour de quatre programmes : les ressources naturelles, les entreprises et les droits de l'homme, le commerce d'armes et la sécurité, ainsi que la cartographie des conflits.

Danish Institute for International Studies (DIIS) est un institut de recherche indépendant qui fournit des analyses sur la politique internationale. La recherche s'articule autour d'un grand nombre de programmes qui couvrent des thèmes allant des ressources naturelles et de l'environnement au terrorisme et la migration. Le rapport actuel fait partie d'un programme de recherche autour des économies de conflit en Afrique Centrale.

Financement : Ce rapport a été financé par Département d'État Américain et le Conseil National de Recherche Danois.

Tout le texte/toutes les photos © les auteurs ; les cartes © IPIS.

D/2017/4320/10

Acronymes

3R	Retour, Réclamation, Réhabilitation
APRD	Armée Populaire pour la Restauration de la République et la Démocratie
DDR	Désarmement, Démobilisation et Réinsertion
EUR	Euro
FACA	Forces Armées Centrafricaines
FAO	Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture
FCFA	Franc de la Communauté Française d'Afrique
FNEC	Fédération Nationale des Eleveurs de République centrafricaine
FPRC	Front Populaire pour la Renaissance de la République centrafricaine
FPDC	Front Démocratique du Peuple Centrafricain
KM	Kilomètre
MINUSCA	Mission multidimensionnelle Intégrée des Nations Unies pour la Stabilisation en République Centrafricaine
MISCA	Mission Internationale de Soutien à la République centrafricaine
MPC	Mouvement Patriotique pour la République centrafricaine
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économiques
ONG	Organisation Non-Gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
PAM	Programme Alimentaire Mondiale
PK	Point Kilométrique
RCA	République Centrafricaine
RJ	Révolution et Justice
RN	Route Nationale
RPRC	Rassemblement Patriotique pour le Renouveau de République Centrafricaine
SOCATRAF	Société Centrafricaine de Trafic Fluvial
UFDR	Union des Forces Démocratiques pour le Rassemblement
UPC	Union pour la Paix en République Centrafricaine

Résumé exécutif

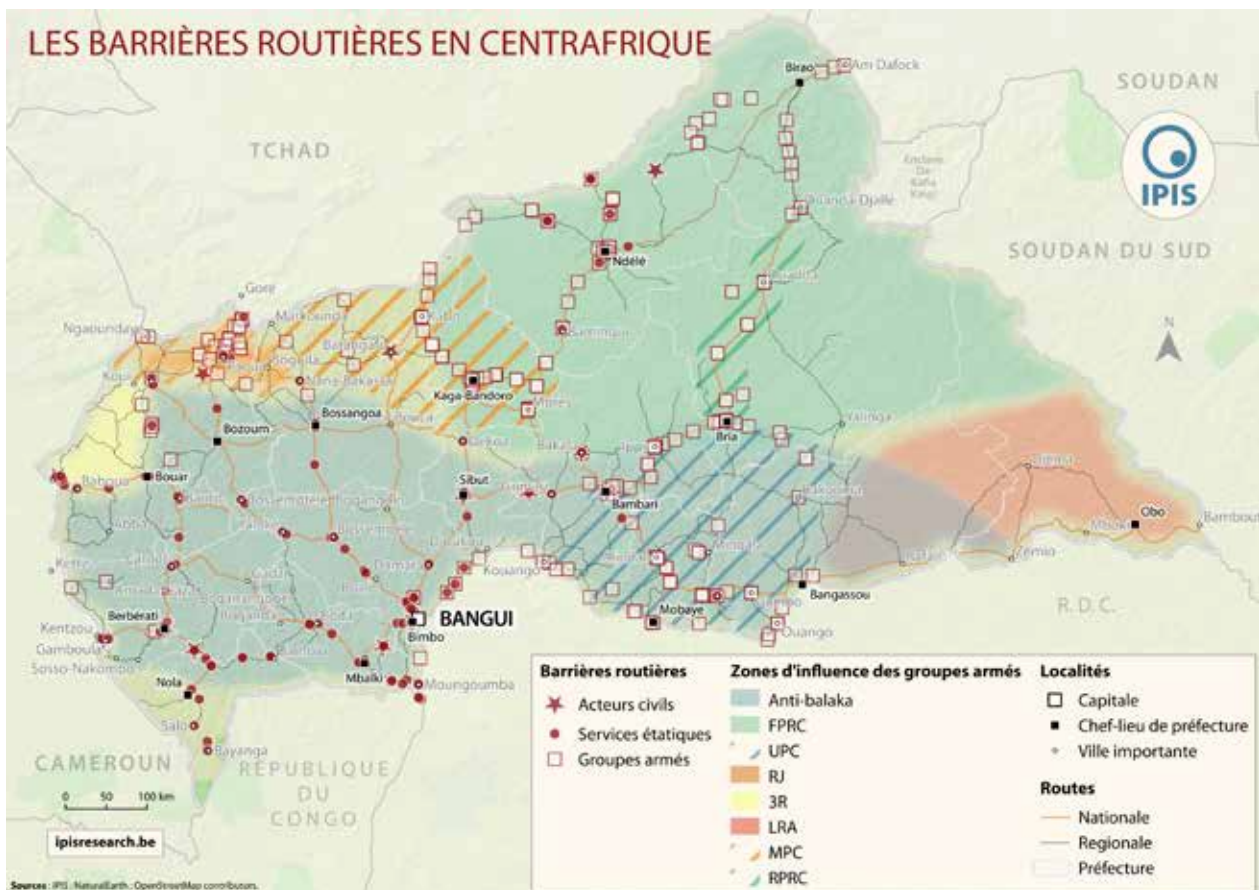
Ce rapport explore l'économie politique de la circulation routière en République centrafricaine. Les constats principaux sont d'abord que le contrôle de la circulation routière constitue un enjeu clé du conflit en Centrafrique. Deuxièmement, l'espace routier figure parmi les sources principales de financement illicite des différents acteurs étatiques et non étatiques dont la conséquence est une forte militarisation des routes, ce qui se traduit par l'omniprésence des barrages sur celles-ci.

Ce rapport identifie un total de **284 barrières routières**. Parmi celles-ci, 117 (ou 41 %) sont exploitées par des forces gouvernementales, 149 (ou 52 %) par les groupes ex-Seleka, et 40 (ou 14 %) par les Anti-Balaka. Dans certains cas, deux acteurs armés différents se partagent le contrôle d'un même barrage routier. En général, les structures gouvernementales (de différentes entités administratives, la police, ou l'armée) exploitent les barrages qui se concentrent en grande partie dans la zone sud-ouest du pays. Les différents groupes armés, par contre, ont pris le contrôle des grands axes dans le centre et nord-ouest du pays.

Même si **l'ensemble des groupes ex-Seleka contrôle plus de barrières que les forces gouvernementales**, la **gendarmerie** reste le principal exploitant individuel, avec une présence sur 92, soit 32% des barrières en Centrafrique. La gendarmerie est suivie par le **FPRC**, présent sur 61, soit 21% des barrières. Enfin, la présence de **l'UPC, MPC et Anti-Balaka**, a été observée sur une quarantaine, soit 14% de barrières.

Ce rapport identifie trois circuits économiques sur lesquelles les barrières illégales se concentrent : le **circuit du bétail** où les groupes ex-Seleka imposent des taxes, qui compte 62 barrières (soit 22%) ; le **circuit soudanais**, également aux mains des ex-Seleka et de taille comparable au précédent, 64 barrières (soit 23%) ; et enfin, le **circuit légal** qui comprend 26 barrières (9%) détenues par les services étatiques. Le reste des barrières est éparpillé sur l'ensemble du réseau routier.

Toutefois, **l'implication des groupes ex-Seleka dans ces circuits économiques va au-delà de l'érection de barrières routières**. Ils se livrent également à l'imposition de taxes de libre circulation sur les acteurs économiques qui transitent par les zones sous leur emprise, et imposent des escortes obligatoires et payantes. Nos études de cas présentent les mécanismes de rackets mis en place. Nous estimons que **les groupes armés ex-Seleka gagnent environ 6 millions EUR par an** de leur imposition sur les principaux circuits économiques dans leur zone de contrôle, dont **3,59 millions EUR** par an sur le **circuit du bétail**, et **2,38 millions EUR** sur le **circuit soudanais**.



Carte 1: barrières routières

1. Introduction

Ce rapport porte sur le rôle des routes commerciales dans l'économie politique du conflit en République centrafricaine (RCA). Le constat de base du rapport est le suivant. Bien que l'enjeu de la « libre circulation » figure comme revendication clé, chacun d'entre eux cherche plutôt à mettre la main sur le maximum de nœuds stratégiques le long de routes commerciales. En maîtrisant les axes routiers, les groupes armés peuvent imposer des taxes, contrôler les activités commerciales rentables et les acteurs économiques qui y participent.

Pour illustrer à quel degré cette logique sous-tend la configuration actuelle du conflit en RCA, ce rapport présente la première cartographie détaillée jamais réalisée des barrières routières de ce pays, ainsi qu'une estimation de leur contribution au financement du conflit. Le rapport vise à compléter la connaissance existante autour de l'économie de conflit en Centrafrique en fournissant des informations vérifiées et chiffrées qui, nous l'espérons, facilitera la prise de décision en vue du rétablissement de la paix.

Les barrages routiers sont un phénomène omniprésent en RCA et constituent un des mécanismes principaux d'accumulation illicite et de survie économique pour les groupes armés ainsi que pour les agents de l'État. Dans ce rapport, nous identifions un total de 284 barrières routières. Parmi celles-ci, 117 (soit 41 %) sont exploitées par des forces gouvernementales, 149 (soit 52 %) par les groupes ex-Seleka, et 40 (soit 14 %) par les Anti-Balaka. Comme l'indique ces chiffres, il arrive que certains endroits stratégiques soient tenus simultanément par plusieurs groupes armés.

Les barrages routiers exploités par les structures gouvernementales (allant des différentes entités administratives, de la police à l'armée) se concentrent en grande partie dans la zone sud-ouest du pays. Les barrages routiers exploités par différents groupes armés suivent la géographie fluctuante imposée par leurs coalitions et répartitions territoriales respectives, mais se concentrent surtout dans le nord-ouest du pays.

Aux barrières, tous les utilisateurs de la route doivent payer des taxes en fonction de leur catégorie : camions et motards sont sujets à un régime spécifique, avec des prix fixes, tandis que les commerçants et les passagers doivent payer des taxes sur leurs colis. Cela concerne les produits manufacturés, mais aussi les ressources naturelles (bois, minerais) et les biens de consommation locaux tels les produits issus de l'agriculture (comme le manioc, le maïs), de la pêche ou de la chasse.

Cependant, les barrières ne forment qu'un élément de l'économie politique de la circulation routière. Le rapport démontre la balkanisation effective de l'espace national par d'autres mécanismes dont le but est de contrôler la participation, si lucrative, des acteurs économiques dans les principaux circuits du bétail, soudanais et légal. Outre les taxes douanières aux barrières dans leur zone de contrôle, les acteurs armés ont multiplié les modes d'extorquions des commerçants, notamment en leur imposant des escortes obligatoires et en taxant les marchés.

Aujourd'hui, la Centrafrique est divisée en plusieurs zones d'influence, chacune ayant son propre circuit d'appropriation des recettes issues de la circulation économique. Les groupes issus du mouvement ex-Seleka ont monté des dispositifs efficaces pour la taxation de toute circulation économique dans les zones sous leur emprise. Selon nos calculs, ils gagnent au moins 3,59 millions EUR par an de la taxation du circuit du bétail, et encore 2,38 millions EUR de la taxation du circuit soudanais. Les groupes issus du mouvement Anti-Balaka, par contre, sont moins systématiques mais s'impliquent dans le braquage et imposent des paiements ponctuels aux usagers de la route.

Structure du rapport

Ce rapport est divisé en deux parties. La *première* partie présente les dynamiques générales qui caractérisent l'économie politique des barrières routières en Centrafrique, ainsi que les résultats globaux de l'étude—le nombre de barrières, division par acteur, etc.

La *deuxième* partie présente trois études de cas de l'économie politique des barrières routières, ainsi que des estimations des bénéfices que les parties prenantes au conflit tirent de leur implication dans des circuits économiques spécifiques : à savoir, le circuit du bétail, le circuit soudanais, et le circuit légal.

Ces deux parties sont précédées par des chapitres de contextualisation, et sont suivies par une conclusion.

Chaque chapitre commence par un résumé qui en présente les principales conclusions.

Note méthodologique

Ce rapport se base sur une année de recherches de terrain (entre mi-2016 et mi-2017) pour visiter les régions les plus affectées par la taxation routière et y cartographier les barrières. Au cours de cette période, on a également conduit plus de 200 entretiens avec des opérateurs économiques ainsi que d'autres personnes affectées par la taxation routière, des représentants de chaque groupé armé mentionné, des nombreux représentants de différentes agences des Nations Unies, d'ONG, ainsi que des notables locaux et des représentants de l'état. En outre, les données recueillies ont été triangulées avec d'autres rapports en matière d'économie politique du conflit. Enfin, des parties de ce rapport ont été soumises à la lecture d'experts sur ce sujet.¹

Il est également important de souligner les limites de la présente étude. Celle-ci n'englobe pas le circuit de minerais, si important soit-il dans l'ensemble de l'économie centrafricaine, et la cartographie des barrières ne couvre pas l'ensemble du territoire national. Parmi les zones délaissées figurent l'axe Bangassou-Obo, la zone autour de Bocaranga, et de Sam-Ouandja, ainsi que certaines pistes à l'intérieur du pays.

Pour certaines zones on a pu obtenir des informations autour de barrières routières grâce à d'autres experts et aux rapports de différentes ONG. Nous avons également répertorié les barrages mentionnés dans les médias durant la période étudiée (septembre 2016-août 2017). Si ce rapport se focalise de manière disproportionnée sur les groupes ex-Seleka au dépit des Anti-Balaka, c'est parce que la majorité des barrières est aujourd'hui entre les mains de groupes issus de ce mouvement.

1 Voir remerciements dans le colophon.

2. Contexte

Introduction

Ce chapitre souligne l'importance des barrières routières et en présente le cadre historique comme source de financement du conflit ainsi que comme frein principal du développement économique de la Centrafrique.

Contexte historique

Le problème des barrières routières n'est pas nouveau, et la dimension historique de leur contrôle et de leurs conséquences sur les routes commerciales est cruciale pour comprendre le contexte actuel. En 2009, IPIS avait déjà pointé l'importance de routes commerciales comme enjeu clé pour les parties prenantes au conflit. A ce moment-là,² IPIS notait à propos de l'APRD, groupe armé actif entre 2005 et 2008 dans la zone autour de Paoua, que

« L'APRD contrôle la plupart des routes et y opère sur un nombre de barrières routières. Les transporteurs commerciaux doivent payer des taxes à l'APRD pour la sécurité routière. Cette taxe à part, la population de la région souffre peu des activités rebelles. »³

Par ailleurs, en 2011, il était observé qu'entre Bangui et Bangassou, soit une distance de 730 km, il y avait 25 barrières où les services étatiques imposaient des taxes d'autour de 10.000 FCFA par véhicule commercial.⁴

En 2012, selon le gouvernement, il y avait 193 barrières où l'on percevait de nombreuses taxes illicites. Afin de mettre un terme à cette prolifération, le pouvoir a publié le décret n° 12.148 établissant la liste des 92 barrières légales à travers le pays (voir Annexe 1 pour le document complet).⁵

Historiquement, l'intensification de coupeurs de route (aussi connus comme *zaraguinas* ou *zarginas*) remonte aux années 1990, dans l'ouest d'abord, et dans l'est peu après. A cette époque, des groupes locaux d'auto-défense commencèrent à ériger des barrières pour protéger leur accès aux ressources naturelles rares des incursions des braconniers et transhumants soudanais.⁶ Peu à peu, les coupeurs de route multiplièrent leurs actions et, financés par des hommes d'affaires, se focalisèrent sur les axes et des couloirs du bétail. D'un objectif de protection, ces coupeurs de route devinrent eux-mêmes une menace pour la population qui répondit en appelant à la mobilisation et la création de l'APRD et des Anti-Balaka.⁷

Les régions hors contrôle du gouvernement ont toujours existé et ont fait l'objet d'âpres conflits entre différents acteurs se disputant la maîtrise *de facto* autour des routes commerciales. Toutefois, même dans les zones sous contrôle gouvernemental, la majorité des barrières n'était pas autorisée, et celles qui l'étaient, furent utilisées à des fins d'extorsion.⁸

2 Hilgert, F. et Spittaels S. 2009. « Mapping Conflict Motives : Central African Republic. » Antwerp : IPIS, p. 23.

3 Ibid.

4 Inconnu. 2011. « République Centrafricaine : Résumé Analytique. » Washington : U.S. Department of State, p. 24.

5 Radio Ndéké Luka (5 juillet 2012). « Le Président Bozizé met fin aux barrières illégales », Bangui : RCA Presse. De manière plus pragmatique, c'était aussi une réponse du gouvernement à la demande de la Banque Mondiale de supprimer toutes les barrières physiques et non-physiques sur le corridor Douala-Bangui (sauf à Beloko, point frontière) en contrepartie d'un prêt de plusieurs millions de dollars. Voir Pascal, Lionel. 2014. « La privatisation des missions douanières en République Centrafricaine (RCA) : une opportunité d'amélioration des Finances Publiques ? », Thèse de doctorat, Université de Bordeaux, p. 143.

6 Chauvin, Emmanuel et Christian Seignobos. 2013. « L'imbroglie centrafricain », *Afrique Contemporaine*, 248 : 119, p. 129.

7 Voir Hilgert et Spittaels 2009 op cit, p. 16 et p. 37, et Chauvin et Seignobos 2013 op cit, p. 131, Dufumier, Marc, et Benoit Lallau. 2015. « Impossible développement agricole en République centrafricaine ? », *Les Cahiers d'Outre-Mer* : 535-55, p. 543.

8 Comme IPIS l'observait en 2009, le moral bas et les arriérés de paiement figuraient comme motivation (Hilgert et Spittaels 2009, op cit, p. 12).

Dans le conflit autour de l'espace routier, les commerçants arabes ont joué un rôle particulier. Arrivés en Centrafrique au début du 20^{ème} siècle avec les éleveurs du sud du Tchad encouragés à s'installer pour ravitailler Bangui en bétail, les commerçants arabes ont ainsi développé le commerce sur longue distance du pays.⁹ Jusqu'à la crise de 2013, les activités commerciales ainsi que le transport étaient assurés par les centrafricains de confession musulmane, avec une implication notable de musulmans d'autres nationalités.¹⁰ D'ailleurs, le sentiment d'être exclu des affaires commerciales ressenti par la communauté chrétienne a alimenté les violences de 2013.¹¹ L'enjeu de la participation dans l'usage de l'espace routier—espace où la valeur ajoutée est produite—était donc déjà une des premières causes de la crise actuelle.¹²

En résumé, l'éclatement spatial et la prolifération de groupes armés en République centrafricaine sont le résultat de la rébellion Seleka venant du nord-est de 2013, qui fut repoussée en 2014 par une vague de groupes d'auto-défense appelée Anti-Balaka venant du sud-ouest, et la fragmentation subséquente de chacun de ces mouvements.¹³ Chacune de ces vagues était accompagnée par l'installation ou la reprise de barrières routières.¹⁴ D'ailleurs, les bouleversements des dernières années démontrent que l'intérêt du contrôle des routes commerciales n'a fait qu'augmenter, constituant aujourd'hui la première source de financement des ex-Seleka.¹⁵

Par conséquent, la circulation en Centrafrique est aujourd'hui fortement militarisée. Le déplacement sur des longues distances se fait à main armée, que ce soit le mouvement d'éleveurs transhumants, de commerçants soudanais, ou d'ONGs.¹⁶ Les quelques tronçons routiers urbains désignés par l'ONU comme « zones sans armes » forment presque la seule exception à la militarisation de l'espace routier du pays.¹⁷

Les barrières comme source de financement du conflit

Lorsqu'on étudie les modes de financement des groupes armés, la première référence est très généralement les ressources naturelles, qui selon cette logique représente presque l'entièreté de l'économie politique du conflit centrafricain.¹⁸ Ce rapport tempère ce discours. Il est évident et prouvé que le bétail, le café, le bois, l'or et le diamant contribuent aujourd'hui au financement des différentes factions armées du pays.¹⁹

Mais la contribution des ressources naturelles à l'économie politique du conflit est souvent mal comprise. Au lieu de se focaliser exclusivement sur les sites de production—comme cela est souvent appréhendé—les groupes armés concentrent fortement leurs efforts le long des chaînes d'évacuation et

9 Chauvin 2012 op cit p. 17 ; Chauvin et Seignobos 2013 op cit, p. 144-5.

10 Tessandier et al 2011 op cit, p. 38.

11 F. Hilgert et al, (2014) « Mapping Conflict Motives : Central African Republic. Antwerp : IPIS, p. 53.

12 De fait, l'importance du contrôle routier dans l'économie politique centrafricaine remonte à plus loin dans l'histoire. Le pays étant peu peuplé, la fuite fut une stratégie évidente pour éviter l'imposition d'activités économiques et des taxations sur la production, ce qui a rendu la fréquence des barrières nécessaires. En outre, la perméabilité des frontières nationales a été compensée par ces barrages routiers à l'intérieur du pays, mais cela a mené à une culture de suspicion omniprésente des usagers de la route. Néanmoins, comme les producteurs devaient quand même se déplacer pour mettre leurs produits en valeur, les points de perception sur les routes commerciales ont donc toujours formé un dispositif clé par lequel la mobilité était gouvernée et taxée. (Voir Lombard, Louisa. 2013. « Navigational Tools for Central African Roadblocks », *PolAR: Political and Legal Anthropology Review*, 36: 157–73). Cette logique est un héritage colonial : le but principal était de lier les ressources (surtout agricoles) aux ports. Il s'agissait donc des « routes d'extraction », faute d'un mot plus approprié. En effet, la douane rapportait autour de 20% des recettes étatiques jusqu'à la crise de 2013, et vu ces bénéfices, elle fut constamment visée et corrompues par les hommes forts politiques, à un tel degré qu'elle fut partiellement privatisée.

13 Voir Hilgert et al 2014 op cit.

14 Voir ICG. 2014. « The Central African Republic's Hidden Conflict. » Washington : International Crisis Group, pp. 18-19.

15 Constat déjà fait par le rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2015/936), para 89.

16 Hilgert et al 2014 op cit, p. 68, rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2016/1032) para 74 ; rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2015/936), para 109.

17 Rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2016/1032) para 13.

18 Voir Chauvin, Emmanuel. 2015. « Pour une poignée de ressources. Violences armées et pénurie des rentes en Centrafrique », *Les Cahiers d'Outre-Mer*: 481-500 et Global Witness 2015 « Une chasse aux pierres », accessible sur <https://www.globalwitness.org/en/campaigns/central-african-republic-car/chasse-aux-pierres/>.

19 Voir Annexe 2 pour un aperçu global des groupes armés.

commercialisation des ressources naturelles, suivant la coutume bien enracinée en RCA de taxer l'usage de la route (voir section suivante). Ceci déplace l'attention des zones riches en ressources naturelles vers l'espace routier.

Le rôle central du transport dans l'économie centrafricaine

Sur le plan économique le plus basique, la mise en valeur de la production locale de ressources naturelles (sucre, café or, bois, etc.) dépend de la mise en circulation de ces biens à destination de marchés éloignés où l'on peut obtenir un prix plus élevé. L'économie centrafricaine est dominée par le secteur primaire au sens large du terme (une agriculture de subsistance, élevage, chasse, et extraction artisanale de minerais)²⁰. La mise en valeur consiste donc à acheminer les produits là où ils sont valorisés à un degré qui surpasse leur coût de production et du transport. Ces produits sont transportés par des collecteurs, grossistes ou détaillants aux marchés régionaux où les biens de consommation intermédiaires, majoritairement importés, sont également offerts. Cela a lieu dans des circuits englobant en même temps de chaînes d'évacuation et d'approvisionnement, qui ensemble composent des circuits d'échanges de longue distance relativement stables.

Effectivement, la valeur des ressources naturelles ne commence à accroître qu'après avoir été mise en circulation sur une longue distance. En outre, du point de vue rebelle, l'érection de barrières routières aux points de passage obligatoires des matières précieuses est plutôt facile et donc plus « économique ». Cela permet au groupe armé de profiter d'une partie de la valeur ajoutée sans pour autant s'engager dans l'effort complexe de gérer les sites de production, ou de s'engager dans l'exploitation des ressources. Les barrières routières ne sont pas uniquement érigées aux endroits où ne passent que les biens volumineux faciles à identifier et à taxer. En fait, on remarque que les opérateurs placent sciemment leur barrière à proximité ou sur un passage obligé des centres de concentrations de valeur (comme des mines, marchés, zones de pâturage, centres urbains). D'ailleurs, dans des zones dépourvues de ressources naturelles les barrières sont encore plus importantes pour le financement des groupes armés²¹.

Comme nous l'avons souligné auparavant, montrer l'importance cruciale de la prédation sur l'espace routier comme financement de conflit ne diminue en rien le rôle d'autres modes de prédation, non couverts par ce rapport, tels que le contrôle de sites miniers, la corruption, et la contrebande.

Les barrières comme défi au développement

L'importance des barrières routières va au-delà du financement des groupes armés. Le système de taxation de la circulation routière a pris une telle ampleur qu'on peut parler d'asphyxie économique. Durant le Forum de Bangui en 2015, une consultation populaire tenue avec les populations de chaque préfecture, les barrières figuraient toujours parmi les revendications principales citées par les participants.²²

Compte tenu de l'enclavement de la Centrafrique, le réseau routier reste son seul et véritable levier de développement. Du fait de cet enclavement et que l'industrie y est inexistante, le pays dépend fortement des importations, même pour la sécurité alimentaire. Un rapport Programme d'Alimentation Mondiale de 2011 notait que

« 72% des dépenses des ménages sont destinées à l'alimentation et le marché constitue leur principale source d'approvisionnement alimentaire. (...). Dans ce contexte, le fonctionnement des marchés

20 Dehors du capital Bangui qui aberge 45% de la population, l'agriculture au sens large du terme domine et est responsable pour autour de 50% du PIB.

21 Chauvin, Emmanuel. 2012. « Conflits armés, mobilités sous contraintes et recompositions des échanges vivriers dans le nord-ouest de la République centrafricaine. » Dans *Les échanges et la communication dans le bassin du lac Tchad*, ed. Baldi Sergio and Magrin Géraud, p. 14. En outre, la compétition pour le contrôle de l'espace routier en République centrafricaine est particulièrement tendue parce qu'il y a relativement peu de routes importantes, dans un pays de la taille approximative de la France.

22 Voir République Centrafricaine. 2015. « Rapport Général du Forum National de Bangui ».

et l'évolution des prix ont un impact direct sur la capacité des ménages à répondre à leurs besoins alimentaires. »²³

La déstructuration spatiale quasi complète des circuits économiques en RCA est en grande partie due à la présence des barrières routières sur les chaînes d'évacuation et de ravitaillement. Cela s'illustre par des différences radicales entre les prix pour les denrées alimentaires de base entre les centres urbains.²⁴ Dans les zones infestées de barrières de Zangba, épiscentre du conflit entre l'UPC et Anti-Balaka en 2017, la population ne se rend plus au champ ni au marché, conduisant ainsi à une augmentation de 600% du prix d'une mesure (ngawi) de manioc, qui est passée de 250 FCFA avant la crise à 1.500 FCFA. De telles flambées de prix ont assurément un impact considérable dans un pays qui figure au 187e rang sur 188 du classement mondial de développement humain.

Les circuits économiques au cœur du conflit

Le déplacement sur de longues distances a été parmi les premières victimes de la crise de 2013. Depuis lors, l'espace routier demeure un espace violent.²⁵ Par conséquent, la « libre circulation » est devenue l'enjeu principal repris dans les discours de chacun des parties prenantes du conflit. En bref, chaque groupe armé prétend défendre la libre circulation—or, en réalité, leur objectif est de la restreindre et de maximaliser le contrôle des différents circuits économiques sur le territoire national.

Sur les plusieurs circuits identifiés, les groupes armés tentent de s'imposer sur les nœuds stratégiques des routes commerciales pour y prélever des taxes, canaliser les mouvements des flux profitables, et parfois pour monopoliser la commercialisation de biens de valeur. En général, là où il y a une activité économique concentrée, il y aura une imposition de taxes sur sa commercialisation.

Chaque circuit économique est composé d'axes dits « principaux ou corridors ». Leur nombre est assez limité et il semble qu'aujourd'hui, le contrôle de ceux-ci soit au cœur du conflit centrafricain.

Nous distinguons trois circuits principaux : le circuit du bétail, le circuit soudanais, et le circuit légal.²⁶ Le **circuit du bétail** est composé des couloirs de commercialisation du bétail, approximativement entre le nord du pays et Bangui, passant par les marchés de bétail comme Kaga Bandoro, et Bambari. Les endroits stratégiques pour bloquer ou faciliter le mouvement de bétail sont souvent la source de confrontations entre groupes armés. Le **circuit soudanais** concerne les axes desservis par les commerçants soudanais, c'est-à-dire entre Birao, Kaga Bandoro, et Bambari. Les routes qui connectent le Soudan à la RCA servent à l'exportation du café, du miel, du sésame en contrepartie pour des biens manufacturés pour la zone sous contrôle ex-Seleka. Le **circuit « légal »** concerne les corridors sous contrôle gouvernemental, en particulier le corridor Bangui Garoua-Boulaï et le fleuve Oubangui. Ces voies servent surtout pour l'importation de biens manufacturés recherchés à Bangui.

23 C. Tessandier et al, 2011. « Analyse du fonctionnement des marchés en relation avec la sécurité alimentaire des ménages en République Centrafricaine. » Rome : WFP, p. 22.

24 FAO et WFP. 2016. « Mission FAO/PAM d'évaluation des récoltes et de la sécurité alimentaire en République Centrafricaine. » Bangui : FAO/WFP, p. 14 & 46.

25 Il est dangereux pour les musulmans de se rendre dans des zones à prédominance chrétienne, et vice versa. Les convois humanitaires sont régulièrement attaqués et ces nombreux incidents les empêchent d'accéder aux zones affectées. Voir le Rapport final du Groupe d'experts des Nations Unies en application de l'alinéa c) du paragraphe 23 de la résolution 2262 (ci-après Groupe d'experts d'ONU) (S/2016/1032), p. 12 ; Rapport final du Groupe d'experts des Nations Unies en application de l'alinéa c) du paragraphe 59 de la résolution 2127 (2013) (ci-après Groupe d'experts d'ONU) (S/2014/762) para 200 et annexe 59 ; et http://www.ngosafety.org/country/central_african_republic pour une mise à jour des incidents contre humanitaires. En outre, le mouvement saisonnier des pasteurs est souvent accompagné de violence, voir Groupe d'experts d'ONU (S/2016/1032) para 21.

26 Cette classification fait écho à d'autres analyses sur l'importance respective de secteurs différents dans l'économie de conflit en République centrafricaine. Hormis les rapports du Groupe d'experts des Nations Unies, un rapport sur de l'économie politique du conflit de 2015 soulignait les circuits de bétail et du café—dans lequel dominent les opérateurs économiques soudanais—comme les principales sources de revenus des groupes armés, à part les minerais. Voir Aggers, Kasper. 2015. « Warlord Business : CAR's Violent Armed Groups and their Criminal Operations for Profit and Power. » Washington : Enough Project, surtout page 11.

Tableau 1. Aperçu des principaux circuits économiques

Circuit	Corridor principal	Entrepreneurs internationaux	Acteur armé associé
Bétail	De la zone autour de Bambari / Kaga Bandoro, vers Bangui	Transhumants tchadiens et soudanais	MPC / UPC / 3R
Soudanais	Am Dafok – Birao – Ndele – Kaga Bandoro et Am Dafok – Birao – Bria - Bambari	Commerçants soudanais	FPRC/ UPC
« Légal »	Garoua Bouläï - Bangui	Transporteurs camerounais	Gouvernement/ MINUSCA

Ces circuits reflètent également les zones d'influence. L'économie centrafricaine est fortement caractérisée par l'extraversion (dépendance d'échanges extérieures), et effectivement, les corridors principaux reliant la Centrafrique aux pays voisins facilitent ainsi l'échange économique.²⁷ Par conséquent, ces circuits sont intimement entrelacés avec des réseaux commerciaux-militaires étrangers, en fonction du pays voisin avec lequel les échanges se pratiquent : le circuit du bétail par un réseau à prédominance tchadienne; le Soudan bien sûr pour le circuit soudanais ; et le corridor légal par des transporteurs camerounais.

Comme indiqué dans le tableau et exposé dans les études de cas qui suivent, chacun de ces réseaux est connecté avec une faction armée centrafricaine qui lui fournit la protection mais qui impose de manière monopolistique les taxes sur le commerce de ce circuit. Ce qui implique, par conséquent, une balkanisation logistique du pays qui le divise en termes d'échanges commerciaux.

27 Voir Tessandier et al 2011 op cit.

PARTIE 1 : RÉSULTATS GLOBAUX

3. Aperçu général des résultats

Ce rapport identifie un total de 284 barrières routières. Le tableau 2 donne un aperçu du nombre de barrières par acteur, et montre que plus de la moitié (149 ou 52 %) est exploitée par les groupes ex-Seleka ; 117 (ou 41 %) sont exploitées par des forces gouvernementales ; et 40 (ou 14 %) par les Anti-Balaka. La présence de groupes armés est supérieure au nombre de total des barrières car il arrive que sur certaines d'entre-elles, deux différents groupes armés alliés aient chacun postés leurs éléments. Pareil pour les services étatiques : sur la plupart de leurs barrières, sont présents des représentants de plusieurs administrations.

Tableau 2. Nombre de barrières par acteur

Groupe	Nombre de barrières	Affiliation	Nombre de barrières
<i>Ex-Seleka</i>	149	FPRC	61
		UPC	42
		MPC	40
<i>Autres groupes armés</i>	55	RJ	16
		Anti-Balaka	40
		FPDC	1
<i>Services étatiques</i>	115	Gendarmerie	92
		FACA	11
		Police	34
		Douane	14
		Eaux et forêts	29
		Mairie	12
		Phytosanitaire	6
<i>Autres (pas clair, paysans, jeunes de village...)</i>	6		

Si nous désagrégeons les nombres par affiliation spécifique (deuxième colonne du même tableau), nous remarquons que même si **l'ensemble des groupes ex-Seleka contrôle plus de barrières que les forces gouvernementales**, la **gendarmerie** est le principal exploitant individuel des barrières routières, avec une présence sur 92 soit 32% d'entre elles. La gendarmerie est suivie par le **FPRC**, présent sur 61 soit 21% des barrières. La troisième place est partagée par **l'UPC, MPC et Anti-Balaka**, avec chacun autour de 40 soit 14% des barrières.

Du point de vu d'un usager de la route, sur un trajet donné, le niveau de prélèvement est en fonction de la distance, mais également de la fréquentation de l'axe—les corridors principaux sont fortement utilisés, donc il y a plus de barrières—et des conditions de sécurité dans la zone.²⁸ On peut calculer la densité moyenne de barrières sur un axe donné ainsi que le coût approximatif que cela implique.

28 Tessandier et al 2011 op cit, p. 38.

Tableau 3. Les coûts des taxes des barrières en République centrafricaine.

Axe	KM	No. barrières	Densité de barrières	Coût moyen par barrière (pour camion)	Coût total	Coût par km.
Bangui-Béloko	582	26	1 tous les 22 km	6.731 FCFA	175.000 FCFA (267 EUR)	301 FCFA
Sibut-Bangassou	550	27	1 tous les 20 km	22.093 FCFA	596.500 FCFA (910 EUR)	1.083 FCFA
Birao-Bambari	690	30	1 tous les 23 km	107.000 FCFA	3.210.000 FCFA (4.894 EUR)	4.652 FCFA
Birao-Kaga Bandoro	730	18	1 tous les 40 km	14.361 FCFA	258.500 FCFA (394 EUR)	354 FCFA
Kaga Bandoro-Sido	170	10	1 tous les 17 km	42.500 FCFA	425.000 FCFA (648 EUR)	2.500 FCFA
Moyenne	504	22	1 tous les 24 km	25.038 FCFA	933.000 FCFA (1.422 EUR)	1.778 FCFA

Comme le tableau 3 le démontre, en général, un voyageur va rencontrer une barrière routière tous les 24 km, et un camion payera en moyenne 25.000 FCFA à chacune d'entre elles. Un motard, par contre, payera, en moyenne, 1.000 FCFA par barrière. Toutefois, sur certains axes, les taxes sont bien plus élevées que la moyenne—surtout celui de l'axe Birao-Bambari.

Le tableau de l'Annexe 3 donne les montants exacts pour un camion sur chacun de ces axes, et illustre (1) que les escortes ont pour effet de réduire les taxes, et aussi que (2) le contrôle gouvernemental coûte beaucoup moins au voyageur que celui des ex-Seleka. Comme expliqué dans le chapitre 6, cela est surtout dû à la multiplication de taxes douanières et de « libre circulation » instaurées par les différents généraux ex-Seleka.

Comme cela sera élaboré dans chapitre 7, les taxes pour les transporteurs sur le corridor Bangui-Béloko sont centralisées à l'un des deux terminaux de ce trajet, et l'escorte mixte assure que les transporteurs ne soient pas tracassés.

Tableau 4. Nombre de barrières sur chaque circuit économique

Circuit	Axes principaux	No. de barrières	Opérateurs des barrières
Bétail	De la zone autour de Bambari / Kaga Bandoro, vers Bangui	62	MPC / UPC / FPRC
Soudanais	Am Dafok – Birao – Ndele – Kaga Bandoro et Am Dafok – Birao – Bria – Bambari	64	FPRC/ UPC / Anti-Balaka
« Légal »	Garoua Boulai – Bangui	26	Services étatiques

Ce rapport identifie trois circuits principaux économiques sur lesquels les barrières illégales se concentrent. 62 barrières (soit 22% du total) sont imposées par les groupes ex-Seleka sur le **circuit de bétail** ; 64 (soit 23%) par ces mêmes groupes sur le **circuit soudanais** ; et 26 barrières (9%) par les services étatiques sur le **circuit « légal »**.²⁹ Le reste des barrières prélève sur la circulation routière diverse. **Selon nos calculs, les groupes ex-Seleka gagnent au moins 3,59 millions EUR par an de la taxation du circuit du bétail, et encore 2,38 millions EUR de la taxation du circuit soudanais.**

29 Ce pourcentage est calculé en divisant le nombre de barrières dans chaque instance par le total de barrières cartographiées (284).

4. L'économie politique des barrières routières

Sommaire du chapitre

Ce chapitre porte sur l'économie politique des barrières routières en République centrafricaine et plus particulièrement sur les aspects suivants : le paiement aux barrières et aux chefs ; la gouvernance interne des recettes ; les convergences et différences de stratégies des multiples acteurs armés ; et la compétition entre les différentes factions pour le contrôle des barrières routières.

Introduction

Par « barrières routières », nous entendons tout endroit où est exigé un paiement pour un déplacement physique. Officiellement, ces postes de contrôle sont disposés à différents points des chaînes de commercialisation et d'évacuation afin d'éviter un déversement illégal de produits à l'intérieur du territoire. Mais en pratique, celles-ci se sont transformées en dispositifs pour générer illégalement des profits privés. La barrière elle-même peut prendre la forme d'un barrage, ou plus discrètement, d'une maisonnette ou d'une paillote. La barrière est parfois appelée « poste », car il s'agit d'un lieu où des agents se sont déployés. Une dernière catégorie de barrières, plus opaque, consiste en un point de passage obligatoire connu, mais qui ne se reflète pas dans l'environnement bâti : ces barrières sont nommées « virtuelles ». Il ne s'agit pas de barrières physiques mais plutôt d'un lieu un peu excentré de la route ou bien d'une personnalité à qui l'itinérant doit payer un certain montant pour obtenir le droit de passage—par exemple le bâtiment ou paillote occupé par un « comzone » (commandant de zone).³⁰

Les barrières routières en tant que dispositifs pour la génération de recettes ne sont qu'une manifestation d'une culture politique plus large de l'entrepreneuriat politico-militaire. Le pouvoir militaire des chefs rebelles, l'office public et le pouvoir politique les utilisent en grande partie pour leur enrichissement personnel. Il est important de comprendre comment les « entrepreneurs de l'imposition »—nous nous référons ici à la pléthore d'acteurs formels, informels, étatiques ou non, qui exercent une certaine forme de pouvoir par l'imposition—génèrent des revenus pour leur subsistance. Les agents de l'État ainsi que les éléments des groupes armés ne sont pas payés, ou très mal payés. Cela implique que la génération de « recettes » devient une activité-clé pour tous. Du plus petit chef jusqu'au général, chacun va envoyer ses éléments « travailler la route », c'est-à-dire, générer des recettes. Celles-ci devront être rétrocédées au chef direct, et en même temps, offriront un petit salaire pour survivre à ces éléments. Les postes dans les hiérarchies de système d'imposition sont vues comme « *yé ti têngo* », source pour avoir à manger.³¹ Cette logique prévaut parmi les groupes armés et les services étatiques, et leurs stratégies de prédation sont les mêmes.

La structure des rackets en RCA

En général, les groupes ex-Seleka et le gouvernement ont la même approche pour générer des recettes dans l'espace routier sous leur emprise. Chacun opère via (1) des barrières routières, (2) des taxes douanières centralisées et (3) des escortes à caractère obligatoire sur certains tronçons.

Les barrières routières

Le système de barrières routières existe depuis le début de la crise, et les groupes armés ex-Seleka l'ont énormément sophistiqué afin de générer un maximum de recettes.³² De manière générale, les groupes

30 Définition dérivée de Murairi Janvier, Peer Schouten, and Saidi Kubuya Batundi. 2017. « Pillage Route : l'économie politique des barrages routiers à Walikale et Masisi. » Copenhagen/Antwerp : DIIS/IPIS.

31 Ngovon, Gervais. 2015. « Le contrôle des ressources de l'État, un enjeu des conflits en Centrafrique », *Les Cahiers d'Outre-Mer*: 501-33, p. 504.

32 ICG 2014 op cit, p. 18-19 ; Global Witness 2015, p. 14.

armés ont simplement remplacé les dispositifs de l'état centrafricain dans la zone sous leur emprise. Ils occupent les infrastructures physiques abandonnées de l'état et copient la structure organisationnelle étatique correspondant aux administrations nationales—FACA, Gendarmerie, Douanes, Police, Mairie, Eaux et Forêts, et Phytosanitaire — pour imposer des taxes.

Les taxes sont plus ou moins fixes selon le moyen de transport, la cargaison, et l'importance de la barrière. Les motos, par exemple, sont sujettes à une taxe fixe qui varie autour de 1.000 FCFA par barrière par jour—et les bagages sont soumis à un régime variable. Les taxes sont plus rigides pour les barrières très fréquentées, car les volumes d'utilisateurs demandent de stabilité et prédictibilité. En effet, les transporteurs doivent savoir à l'avance combien ils vont payer, afin de planifier leur route, voire calculer leur rentabilité. C'est ainsi qu'une barrière comme Kpokpo (voir l'étude de cas plus bas dans ce chapitre) connaît un régime de taxes bien défini. Tandis qu'à une petite barrière quelconque, l'utilisateur pourra négocier sur place les montants exigés.

Un changement brusque de taxes génère très régulièrement un réel mécontentement de la population sur tout le système des barrières.

Le « libre passage »

Les groupes armés ne se limitent pas à la simple taxation du passage. Dès le début, ils ont également instauré un système de dédouanement parallèle, obligeant aux transporteurs de passer par la « barrière virtuelle » du comzone pour y payer des gros montants pour avoir le droit de circuler dans leur fief.³³ Cette taxe de dédouanement est aujourd'hui maintenue par les groupes issus de Seleka, et instaurée par chacun des hommes forts de ces groupes. S'agissant de la centralisation des postes plus rentables, cette taxe payable au chef implique le droit de circuler dans la zone sous son contrôle, et peut être accompagnée par un document tel qu'un « laissez passer ».

Ce système est particulièrement marqué au nord-est du pays, où les commerçants soudanais sont soumis à une série de taxes douanières par chaque général ex-Seleka (par exemple au comité de Nouredinne Adam à Birao, au général Hissène à N'Dele et au général Damane à Ouadda). Ceci accroît le pouvoir des généraux et en contrepartie, donne aux commerçants concernés l'accès direct aux hommes forts (voir ci-dessous « *Compétition autour des barrières* »). Ce système, qui imite les principes fondamentaux de la formation de l'Etat, leur permet d'augmenter les bénéfices tirés des échanges sur longue distance, et de payer leurs troupes.

Ce système implique également la capacité d'imposer des restrictions radicales sur qui peut circuler sur l'espace routier dans les zones sous leur emprise. Par exemple, sur l'axe Birao-Bria, les seuls transporteurs de biens sont des commandants du groupe armé, et des commerçants soudanais liés au mouvement. Dans le nord-est, les groupes armés contrôlent même la totalité de la logistique, là où d'autres groupes armés se limitent à l'imposition de taxes sur le mouvement des usagers de la route.

De même, cette restriction des acteurs logistiques est également visible dans les zones contrôlées par le gouvernement qui octroie des monopoles, dans la plupart des cas, à des sociétés françaises, sur le transport et l'importation de certains produits tels que le carburant, le sucre, et les boissons sucrées. De la même manière que les commerçants liés aux groupes armés contribuent au financement de ces derniers, ces sociétés représentent une partie importante des recettes de l'état (voir chapitre 7). Avec ce double système en place partout dans le pays, l'économie politique de la circulation routière fonctionne selon la même logique dans la zone gouvernementale et dans la zone ex-Seleka.

33 ICG 2014 op cit, p. 18.

Les escortes obligatoires

Après les barrières routières et le libre passage, les escortes obligatoires sont la troisième manière de tirer des bénéfices provenant de la circulation. En effet, les groupes armés ainsi que les forces étatiques et MINUSCA imposent des escortes obligatoires sur certains tronçons sous leur contrôle. En plus de la taxe douanière, le général ex-Seleka Damane impose des escortes sur l'axe Ouadda-Mouka (voir chapitre 6); de même que le FPRC offre une escorte à certains transporteurs entre Kaga Bandoro et N'Délé, ainsi que l'alliance forces étatiques-MINUSCA sur le corridor Bangui-Béloko (voir chapitre 7). Enfin, la MINUSCA offre des escortes gratuites par des véhicules armés sur les routes entre Bangui et Kaga Bandoro/Bambari, Bambari et Bria (voir chapitre 5).



Camions à la sortie de Kaga Bandoro, en l'attente de l'escorte MINUSCA

Qui est taxé ? Cas des humanitaires

La logistique humanitaire est une victime structurelle des exactions des groupes armés. Depuis le début de la crise en 2013, les groupes armés leur ont imposé des taxes pour leur passage.³⁴ Les véhicules type Jeep sont généralement exclus de ces exactions mais les camions privés engagés par les humanitaires payent systématiquement. Parce que les humanitaires font souvent l'objet d'attaques des groupes armés, le niveau d'externalisation de leur logistique y est élevé.

La plupart des transporteurs commerciaux—camerounais, soudanais et centrafricains—en RCA font aussi des missions pour les ONG.³⁵ Quand ils transportent les biens humanitaires, les camions sont équipés avec des logos pour rendre leur appartenance à l'ONG ou l'ONU visible. Lorsqu'un camionneur commercial conduit sous ce type de pavillon, il paie les « petits » frais de service routier, comme l'ouverture de barrières qui ne dépasse jamais 20.000 FCFA. A son retour, il est rempli de biens commerciaux, et donc retombe sous le régime des « gros » impôts routiers, allant jusqu'à 100.000 FCFA par barrage routier.³⁶

34 Voir Rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2014/762) paras 194-195.

35 Entretien avec Bolloré, Bangui, 2016

36 Entretien avec Bolloré et Atlas Logistique, Bangui, 2016.

A titre d'exemple, un convoi de six camions ayant amené des produits du PAM à Batangafo rentrait sur Bangui via Kaga Bandoro. D'habitude, en revenant vide, ces camions prennent des passagers et des bagages pour faire un petit profit. Les responsables FPRC/MPC de la taxation à Kaga Bandoro avaient alors exigé aux chauffeurs de deux camions qui avaient pris beaucoup de passagers et de bagages de payer chacun la taxe de 50.000 FCFA. L'élément en question expliquait :

« Si vous ne payez pas, nous allons faire descendre tous les passagers et les bagages et vous repartirez vide. Parce que les véhicules de transport en commun nous paient une patente pour exercer librement leur activité, alors que vous ne nous payez rien. »³⁷

Les deux camions ont fini par payer 20.000 FCFA chacun.

Pour obtenir le passage au retour, les transporteurs sont souvent obligés de montrer leurs ordres de missions cachetés par l'ONG.³⁸ L'Annexe 4 contient un ordre de mission issu d'une ONG et vissé par l'UPC et les Anti-Balaka entre Bangassou et Bambari, obtenu par IPIS pendant un voyage sur ce tronçon. Pour les groupes armés, les camions ne sont donc associés avec leur client humanitaire que le temps du trajet aller. Au retour, s'ils opèrent en tant que privé, ils redeviennent taxables.

Officiellement, les transporteurs sont interdits par les termes contractuels de payer les barrières routières. Mais les groupes armés sont conscients qu'ils sont bien rémunérés par leurs clients internationaux. Donc en pratique, beaucoup de transporteurs payent—et leurs clients, au moins de manière informelle, sont au courant.³⁹ Même des ONG connues pour leur plaidoyer pour la liberté de circulation et un « espace humanitaire » s'acquittent de ces paiements.

Variations entre les parties prenantes au conflit

Malgré ces convergences, il y a des différences importantes entre les stratégies d'imposition des parties prenantes au conflit. En général, le contrôle exercé par les groupes **ex-Seleka** se distingue d'autres groupes armés par l'asphyxie totale de la circulation routière. Ceci est mis en évidence par la prolifération de barrières dans les zones sous leur emprise. Lorsque l'état contrôlait le réseau routier, il y avait généralement une seule barrière à l'entrée/ sortie d'une ville. Mais les groupes armés les ont multipliées ainsi leur nombre, ainsi seule localité peut compter 3-4 barrières routières. Par exemple, si l'on trouvait autour de 25 barrières étatiques entre Bangui et Bangassou en 2011⁴⁰, actuellement il y en a 37.

Non seulement les barrières routières permettent aux groupes armés de monopoliser et profiter des circuits économiques, mais elles sont aussi caractéristiques du rétablissement de l'autorité de **l'état**. Nous avons observé que les groupes armés utilisent les anciens postes étatiques pour leurs opérations, mais l'inverse est tout aussi vrai quand l'armée reprend le contrôle d'une zone rebelle. Les barrières, finalement, sont donc présentes en permanence.

A l'inverse des autres groupes armés, les **Anti-Balaka** n'érigent pas souvent de barrières permanentes, mais s'engagent plutôt dans le braquage ponctuel. De même, s'ils se sentent menacés, ils peuvent saboter la logistique d'un ennemi en bloquant la route et en détruisant des ponts.⁴¹ Les Anti-Balaka érigent des barrières uniquement dans les zones où ils essaient de faire pression sur des groupes ennemis. Bien que toujours dangereux, leur présence sur certains axes a été fortement perturbée par les escortes de la MINUSCA

37 Observation sur terrain, 2017.

38 Entretien à Kaga Bandoro, septembre 2016.

39 Entretiens avec multiples agents humanitaires et sous-traitants logistiques, Bambari, Bangassou, Kaga Bandoro, Bangui, 2016-2017.

40 US Department of State 2011 op cit, p. 24.

41 Voir, par exemple, le rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2016/1032) paras 122 et 132.

Les différents modes opératoires de perceptions entre les acteurs : exemples aux marchés hebdomadaires dans l'Ouham-Pendé

Les marchés hebdomadaires sont le socle des échanges commerciaux de longue et moyenne distances. A la différence d'autres groupes armés, les **Anti-Balaka** n'imposent pas de taxation structurelle. Aux marchés de Yongoro, Bohong, et Ndim dans l'Ouham-Pendé, par exemple, la seule taxe en vigueur est le « ticket de marché », payée par chaque vendeur et vendeuse à « **la Mairie** » (autorité locale sur place). Ces tickets varient selon la taille du colis mais surtout en fonction de la provenance du commerçant : les vendeurs de produits agricoles locaux sont taxés à 50-100 FCFA et ceux avec marchandises manufacturées venant du Cameroun ou du Tchad, 100-500 FCFA.⁴² Parfois, il arrive que les Anti-Balaka s'imposent comme intermédiaire obligatoire pour certains échanges, comme par exemple au marché de Yongoro où un élément armé s'interpose entre les vendeurs et les acheteurs de chèvres.



Parc à bétail du marché à Bémal (juin 2017)

Par contre, les marchés sous contrôle des **ex-Seleka** sont systématiquement taxés. Au marché hebdomadaire de Bémal, à la frontière tchadienne, chaque vendeuse ou vendeur se présente à la barrière d'entrée pour s'acquitter des taxes. Les camions arrivant de Paoua le vendredi soir ne sont pas déchargés. D'abord, ils passent par la barrière d'entrée de Bémal pour payer 1.000 FCFA à la « police » et 1.000 FCFA à la « gendarmerie ». Le lendemain matin, ils peuvent enfin décharger en présence des percepteurs du MPC et RJ. Au parc à bétail du marché, le vendeur et l'acheteur versent chacun la somme de 5.000 FCFA, soit un total de 10.000 FCFA pour chaque bœuf. Généralement, cent bœufs sont vendus et achetés lors d'un marché hebdomadaire, ce qui représente un gain 1.000.000 FCFA, simplement sur les transactions liées au commerce du bétail. Enfin, à la sortie du marché, les acheteurs sont soumis à une taxation selon la taille de leur colis.

La participation dans le commerce est aussi gouvernée par la coalition MPC/RJ. Malgré la fermeture officielle de la frontière tchadienne, le marché de Bémal est inondé par des commerçants tchadiens qui vendent à un prix plus bas que les commerçants centrafricains—leur produits sont plus coûteux car acheminés du Cameroun, donc fortement taxés sur le chemin. De plus, beaucoup des commerçants

⁴² Observations sur plusieurs marchés hebdomadaires, mai-juin 2017.

tchadiens sont proches du MPC et jouissent d'une exemption de taxes de barrières et de frontière et, souvent, d'une réduction de taxes sur le marché.⁴³

Gouvernance interne de recettes

Cette section se focalise sur le système sophistiqué de gestion des recettes développé par les groupes armés ex-Seleka. En général, la division des recettes représente différents coûts : le ravitaillement des postes, la hiérarchie et les imprévus.⁴⁴ S'il n'y a qu'une barrière dans une localité, les recettes sont divisées en pourcentage pour chaque coût. S'il y en a plusieurs, chacune d'entre elles est réservée à un coût spécifique : une barrière pour le ravitaillement, une autre pour les urgences, et une troisième pour le comzone. Celle où les recettes sont les plus élevées est assurément réservée à ce dernier.

A titre d'exemple, dans la zone où le MPC et le FPRC se partagent le pouvoir, un système plus ou moins complexe est mis en place par rapport aux recettes. Prenons l'exemple de l'axe Kaga Bandoro-Sido à la frontière tchadienne. De Kaga-Bandoro à Ouandago, soit 56 km, chaque « circonscription administrative » a un « comzone » qui est du MPC, et son second du FPRC. Mais à partir de Farazala (75km de Kaga-Bandoro), c'est uniquement le MPC qui règne. Au dessous des comzones, il y a 2 responsables pour chaque poste ou barrière, l'un issu du MPC et l'autre du FPRC. C'est auprès d'eux que les comzones collectent les recettes en fin de journée, prélèvent une partie pour la nourriture des éléments pour le lendemain et gardent le reste pour le verser à la fin de la semaine directement à la haute hiérarchie. Dans le cas du MPC, le poste de comzone ou de chef de poste d'une barrière est surtout confié aux Tchadiens proches des hauts dirigeants. Les éléments FPRC communiquent par téléphone satellite Thuraya entre les barrières pour annoncer l'arrivée, si rare, d'un camion, ainsi que les détails des droits à payer.

« Laissez piller » : rotation comme système de paiement

La rotation des éléments aux barrières est énorme car elles assurent un revenu périodique—un système qui, dans une étude antérieure, fut appelé « laissez-piller ».⁴⁵ Ceci dévoile le rôle stratégique des barrières dans l'économie politique du conflit car sans ces recettes, les groupes armés ne pourraient pas maintenir leur nombre d'effectifs. La rentabilité d'un poste dépend fortement de la fréquence de passage : une barrière peut être désertée, tout comme une autre peut connaître des embouteillages. Un agent qui se montre habile dans la récolte d'argent sera affecté durablement à un poste rentable.

Au vu des sommes engrangées, les comzones sont obligés de faire le tour quotidiennement ou hebdomadairement de chaque poste pour collecter les recettes auprès des comités. Ils s'implantent souvent eux-mêmes aux postes les plus rentables, pour y superviser la perception, mais se déplacent régulièrement aux autres postes pour inspecter les éléments, distribuer des armes, et percevoir les recettes. C'est ainsi que les anciens bâtiments administratifs étatiques, postes de douane, marchés à bétail et barrières stratégiques hébergent les comzones.

Pour chaque barrière, les chefs de poste gèrent ensemble un comité de gestion, composé d'un responsable MPC et un responsable FPRC de chaque « service » : la « police », la « gendarmerie », les « FACA », la « phytosanitaire », les « Eaux et Forêts » et finalement la « douane ». Comme nous l'avons déjà mentionné, ces services sont bien mis en place par les FPRC/MPC, mais se réfèrent aux administrations du modèle étatique préexistant. Ce comité a pour rôle de faire le recouvrement des fonds (une fois par semaine), de nommer les responsables et les éléments sur les postes et organiser leurs rotations. Chaque « service »

43 Entretiens à Bémal, Paoua, et Bembere avec commerçants tchadiens, centrafricains, ainsi que « passeurs » tchadiens (qui facilitent traverser illégalement la frontière), juin 2017.

44 Dans la zone sous emprise du MPC et FPRC, il existe quelques variations du même système. La première partie sert à l'approvisionnement en munition, La deuxième pour « le ravitaillement » en vivre des différentes positions, et enfin, la troisième est réservée aux « cas d'urgences ». En réalité, seul le ravitaillement en vivre est vraiment pris en compte. Les postes affectés à l'achat des munitions et les cas d'urgence sont des prétextes pour la mainmise sur les fonds. En fait, il revient au comzone de fournir les munitions nécessaires. Les barrières étatiques suivent un peu près le même modèle, sauf que les agents gagnent souvent un pourcentage des recettes remises à leur supérieur.

45 Chauvin & Seignobos 2013 op cit, p. 143.

verse un montant fixe, dépendant de la rentabilité du point de passage, calculé sur son affluence et le taux d'imposition. Un élément affecté depuis un an comme chargé d'un service particulier, nous confiait :

« J'y suis et j'y reste, parce que j'ai toujours su « mouiller la barbe du comité ». Ils gagnent toujours quelque chose avec moi, donc moi aussi j'y gagne. »⁴⁶

Comme le démontre l'étude de cas de la barrière de Kpokpo ci-dessous, une seule barrière peut rapporter approximativement 800.000 FCFA (1.220 EUR) par semaine.

Calcul et taux d'imposition à une barrière⁴⁷

La barrière de Kpokpo illustre bien le système interne de gouvernance de recettes car elle régie l'entrée et la sortie d'un axe stratégique pour la commercialisation du bétail et de l'arachide.⁴⁸ En effet, située à 5 km de la sortie de la ville de Kaga-Bandoro, elle est la première d'une série de 10 barrières entre Kaga Bandoro et Sido, soit une distance de 170 km.

Tableau 5. Taxes perçues à la barrière de Kpokpo

« Service »	Grand camion	Moto	Colis
Gendarmerie	12.500 FCFA	1.000 FCFA par jour par barrière	500-1000 FCFA par passage par colis
Police	12.500 FCFA		
FACA	20.000 FCFA		
Eaux et forêts	10.000 FCFA		
Phytosanitaire	10.000 FCFA		500 FCFA par bête
Douane	20.000 FCFA		
Total	85.000 FCFA		

A Kpokpo, on trouve 25 hommes : deux responsables et deux éléments correspondant aux factions MPC et FPRC pour les « services » suivants : « FACA », « Police », « Gendarmerie », « Eaux et Forêts », « Phytosanitaire » et « Douane ». Leur chef de poste est un Tchadien sudiste de l'ethnie Sarah, islamisé, du nom d'Oumar qui supervise toutes les activités. Ce poste symbolise l'entrée proprement dite en « territoire » MPC.

Comme souvent, le service le plus rentable est la « douane ». Celle-ci doit prélever 300.000 FCFA par semaine. « FACA » verse 150.000 FCFA, la « police » et la « gendarmerie » 100.000 FCFA chacune, et les « services des Eaux et Forêts et du Phytosanitaire » 75.000 FCFA. Ce qui signifie que cette seule barrière rapporte par semaine un montant total 800.000 FCFA à la hiérarchie. S'ils ne les atteignent pas les éléments affectés à la barrière recourent à d'autres stratégies comme le pillage, vol de boeuf, exactions contre la population pour atteindre la somme exigée. Par contre, une fois la barre des 800.000 FCFA obtenue, le surplus est partagé entre les éléments, ce qui, naturellement, les encourage à élaborer de nouvelles formes de racket. Les éléments gagnent aussi de l'argent à côté via le trafic de stupéfiants, munitions, d'armes de chasse etc.

Après la collecte des fonds, le comité de la barrière de Kpokpo ravitaille le poste avec un sac de manioc (aliment de base du pays), de mil, ou de maïs, plus une somme de 15.000 FCFA destinés aux frais de la

⁴⁶ Entretien à Kaga Bandoro, septembre 2016.

⁴⁷ On a eu ces données grâce à une série d'entretiens en 2016 et 2017 approfondis avec un élément y déployé pendant longtemps.

⁴⁸ Au moment de notre visite, il y n'avait que deux transporteurs actifs sur ce tronçon : El Hadj Bourma et Alafis, qui fournissent la région en biens manufacturés du Soudan revendus au marché de Kaga Bandoro et qui transportent l'arachide de Kabo vers Bangui. Observations sur terrain et entretiens avec l'un des peu transporteurs sur cet axe, février 2017).

semaine. Pour le ravitaillement des postes, les comzones recourent aussi aux prélèvements obligatoires auprès de la population locale. A Kaga Bandoro, tous les bouchers donnent à chaque abattage matinal au moins deux kilos de viande qui sont répartis pour nourrir les troupes. La plupart de l'argent va à la haute hiérarchie qui dispose des recettes pour leur gain personnel ainsi que pour des gros achats d'armes, munitions, etc.⁴⁹

Compétition autour des barrières

Le Groupe d'Experts des Nations unies pour la RCA reconnaît que la compétition autour du racket est la source de la plupart des violences perpétrées par les groupes armés qui, paradoxalement, prétendent défendre les intérêts des opérateurs économiques.⁵⁰ Dans son expansion géographique, la Seleka visait explicitement les postes plus rentables du réseau de routes commerciales du pays.⁵¹ Déjà en 2014, ce Groupe notait que les alliances politico-militaires changeaient rapidement, et ceci *surtout* en fonction des efforts pour mettre la main sur les recettes des barrières routières et les ressources naturelles.⁵²

Selon les analyses, les fissures entre les factions ex-Seleka de l'UFDR, UPC, et FPRC en 2014 sont le résultat de désaccords autour du partage des revenus issus du contrôle de barrières routières.⁵³ De même, en septembre 2016, les Anti-Balaka et FPRC/MPC se sont affrontés à cause de l'érection d'une barrière complémentaire à Ndomete, à 10 km de Kaga Bandoro.⁵⁴ A la barrière de Bang, à la frontière camerounaise, il y a depuis 2014 des affrontements réguliers entre différents groupes armés.⁵⁵

Les cas sont nombreux où les groupes armés, ou factions d'un même groupe armé, s'affrontent près d'une barrière ou d'un nœud stratégique de passage comme les postes frontières, couloirs de bétail, les croisements, et les grandes villes. Le circuit du bétail, par exemple, fait l'objet de convoitise des différentes factions ex-Seleka, ce qui amène à des confrontations fréquentes autour du contrôle des lieux stratégiques pour y dominer les rackets.⁵⁶ Du même, le FPRC a agressivement élargi sa présence sur les points de passage obligatoires dans le circuit soudanais pour y taxer les transporteurs, et continue ses efforts pour pousser l'UPC hors des nœuds stratégiques pour la taxation du bétail.⁵⁷

Etude de cas : compétition entre RPRC et UPC

Juste avant sa mort en février 2017, le Général Zoundeko, chef d'Etat-major du RPRC, nous avouait dans un entretien que sa relation avec Ali Darassa de l'UPC avait dégénéré justement à cause de l'enjeu des barrières. Après la chute du pouvoir de la Seleka et son retrait à Bambari, l'UPC et le RPRC, factions des Seleka, s'étaient répartis les différentes zones stratégiques. L'UPC, plus puissant, reprenait tous les points stratégiquement rentables et laissait seulement au RPRC le contrôle des villes de Gambo et de Bakala.

Auparavant, les taxes se payaient au niveau des barrières, ce qui permettait aux groupes qui les contrôlaient de générer des recettes. Mais Ali Darassa centralisait ensuite le paiement de certaines taxes, dont celle de la frontière, au niveau de Bambari, affaiblissant ainsi la capacité de recouvrement des barrières routières ainsi que celles de Gambo et de Bakala. Zoundeko nous expliquait que ses propres hommes, sans salaire, sont partis vivre à Bambari, ce qui, conduisit en grande partie à une intégration de ses hommes au sein du FPRC. Seul le général Zacharie Damane, initialement associé au RPRC, a réussi à se tailler un petit empire entre Bria et Ouadda, où il impose une taxe douanière méticuleusement respectée

49 Voir Aggers 2015 op cit, p 12.

50 Rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2016/1032), p. 2.

51 Hilgert et al 2014 op cit, p. 39-40.

52 Voir Rapport du Groupe d'Experts (S/2014/762) paras 58,111-150.

53 Voir Rapport du Groupe d'Experts (S/2014/762) para 64.

54 Human Rights Watch. 2016. « Central African Republic : Deadly Raid on Displaced People. » Washington : Human Rights Watch, p.3.

55 IPIS 2014 op cit, p. 77, et MINUSCA. 2017. « Sécurisation des convois de marchandises : le retour progressif de la confiance. » Bangui : MINUSCA, pour confrontations récentes.

56 Rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2016/1032) para 77.

57 Pour d'autres exemples de cette logique, voir rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2015/936) paras 79-80, 84 et 172 ; IPIS 2014 op cit, p. 47.

par les Soudanais (voir chapitre 6). Damane, cependant, semble plutôt opérer à titre personnel, et ses hommes se déclarent liés à lui, et non au RPRC.⁵⁸

Les explications des groupes pour justifier la perception de taxes sont peu fondées ; cela était similaire à l'époque de l'Etat centrafricain, où le paiement ne l'engageait à aucune contrepartie. La population s'estimant opprimée par ce gouvernement préférait dès lors être taxée par l'un des leurs.⁵⁹ Et, de fait, il est important de souligner que certaines populations ont la protection des groupes armés, comme certaines factions des peuls par exemple, qui sont sous l'aile de l'UPC. De même, les populations menacées par le MPC/RJ se sentent « protégés » par les barrières des Anti-Balaka dans les alentours de Bossangoa et Paoua. Tandis que les commerçants tchadiens qui se rendent illégalement au marché frontalier de Bémal sont protégés par le MPC.⁶⁰ D'ailleurs, à plusieurs reprises, des communautés ont manifesté leur opposition à l'enlèvement de barrières des groupes armés pour des raisons de sécurité,⁶¹ craignant à juste titre, des vengeances brutales de leurs ennemis.⁶² Par extension, les barrières figurent parmi les sources de conflit entre populations—par exemple, des leaders de la communauté chrétienne de Bangassou ont instrumentalisé les rumeurs que certains commerçants musulmans ne payaient pas aux barrières UPC.⁶³

58 Entretiens à Ouadda, Bambari, et Bria, 2017.

59 Voir Lombard 2013 op cit.

60 Observations sur terrain, juin 2017.

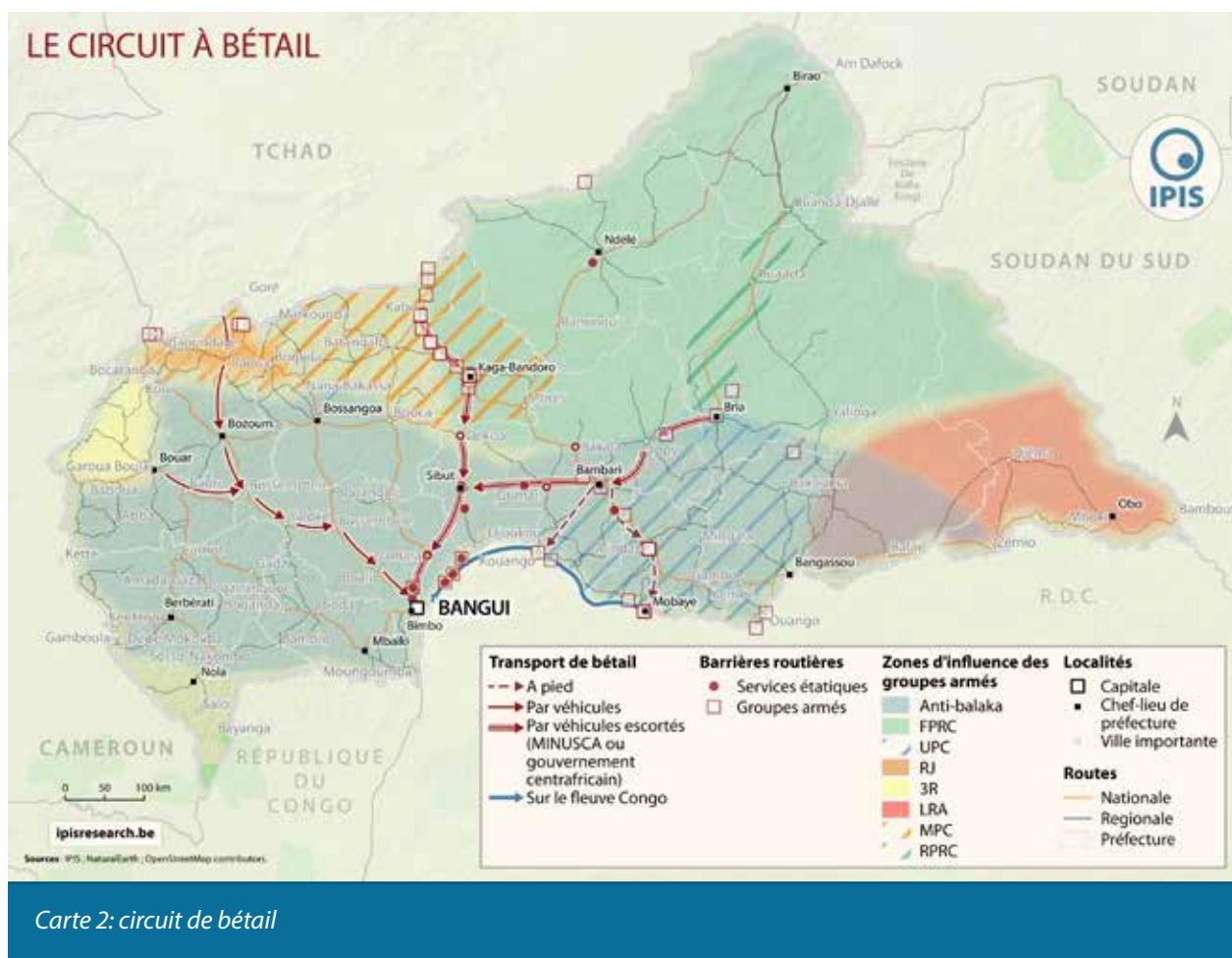
61 Cas des musulmans à Bambari en 2015, source confidentielle de l'ONU.

62 Rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2015/936) para 182.

63 Rapport de mi-mandat du Groupe d'experts d'ONU (S/2017/639) para 88.

PARTIE 2 : ETUDES DE CAS

5. Le circuit du bétail



Sommaire du chapitre

Nombre de barrières : 62

Principaux opérateurs des barrières : FPRC, MPC, UPC

Ce circuit de commercialisation porte sur le mouvement de bétail dans les zones de pâturage à Bangui, centre de consommation de 200 têtes de bœuf par jour, soit environ 73.000 bêtes par an. L'enjeu pour les groupes armés ex-Seleka est de contrôler au plus près la chaîne de commercialisation bovine jusqu'à Bangui. En effet, ce contrôle donne accès au bénéfice tiré entre la différence de prix entre une tête de bœuf au troupeau (autour de 50.000 FCFA) et à Bangui (plus de 500.000 FCFA).

Les groupes armés interviennent à plusieurs points dans la chaîne de commercialisation du bétail. D'abord, ils imposent des « taxes de transhumance » dans des zones de pâturage, qui rapportent au-delà de 1 million EUR par an. Deuxièmement, ils imposent des taxes sur les principaux marchés de bétail de Kaga Bandoro (contrôlé par le FPRC/MPC) et Bambari (UPC), ce qui leur rapportent au moins 1,9 millions EUR annuellement, ainsi que sur les marchés régionaux comme Kabo (MPC) et Mobaye (UPC). Troisièmement, entre ces marchés et Bangui, toute une série de barrières routières (au nombre de 14) ainsi que fluviales (au nombre de 8) sont érigées pour y taxer le transport de bétail. L'ensemble de ces barrières rapporte encore 420.000 EUR au financement des groupes armés. Selon nos recherches, l'ensemble des profits tirés par les groupes ex-Seleka du circuit du bétail s'élève à au moins 3,59 millions EUR par an. Ce montant exclu les profits tirés de la participation directe dans le commerce du bétail par les groupes armés.

Introduction

L'économie pastorale fait vivre autour de 10% de la population,⁶⁴ dont une partie est *peul*, *fulani* ou *mbororo*. Ce sont des peuples principalement nomades qui migrent avec et selon la variation saisonnière des pluies, voyageant entre le Tchad, le Soudan et la République centrafricaine. Depuis quelques temps, leurs migrations dépendent aussi des menaces, des alliances et des opportunités liées au conflit. Pendant la saison sèche, les troupeaux centrafricains et tchadiens pâturent dans la bande nord de la Centrafrique.

Le cheptel centrafricain, actuellement estimé à 1,5 à 2 millions de bœufs,⁶⁵ joue un rôle économique essentiel. En 2008, il représentait autour du 15% du PIB.⁶⁶ Des trois circuits de commercialisation que nous avons identifiés, celui du bétail est de loin le plus important. Vu sa valeur, le mouvement du bétail est fortement militarisé mais est aussi convoité par les différentes factions ex-Seleka.

Le circuit de commercialisation

Ce circuit porte sur la commercialisation du bétail du nord de la RCA vers le centre de consommation à Bangui—où l'on consomme 200 bœufs par jour, soit environ 73.000 par an.⁶⁷ L'enjeu principal pour les groupes armés est de contrôler les routes de commercialisation du bétail pour maximaliser le pourcentage capté de la différence entre les prix d'un bœuf au nord du pays et à Bangui.⁶⁸ Au nord, un bœuf coûte autour de 50.000 FCFA. A Bangui, il sera vendu à environ 500.000 FCFA, soit dix fois plus cher.

Pendant la crise, ce circuit de commercialisation a été fortement perturbé⁶⁹, malgré que la transhumance soit toujours en quête de nouveaux couloirs. Cela a causé la réorganisation du circuit de commercialisation du bétail en RCA. La chaîne d'approvisionnement de Bangui en bœufs constitue un mouvement du nord vers le sud, et est divisé en deux blocs : la zone du nord-est sous contrôle des groupes ex-Seleka et la zone sud-ouest où l'espace routier est sous contrôle des réseaux criminels, en collaboration avec les autorités locales. A des points stratégiques de la frontière entre ces deux blocs, il existe encore des « points chauds » se prennent en place des violences entre les acteurs armés cherchant à contrôler la transhumance.

Concernant les réseaux criminels présents dans la zone ouest, les « Frères Ndale » sont un exemple pertinent. Il s'agit d'une faction autonome des Anti-Balaka, qui contrôle l'espace routier autour de Bouar au point d'avoir remplacé les éléments étatiques sur place.⁷⁰ Dans le bloc du centre et de l'est se trouvent les marchés de bétail de Kaga Bandoro et Bambari, juste à la limite des zones d'influence des groupes ex-Seleka.

A la frontière de ces deux blocs, un autre découpage spatial concerne la division entre, d'un côté, les aires de pâturage dans la zone Kabo-Batangafo-Kaga Bandoro occupées par les éleveurs arabes (Mbarara, Salamat, Matanine, Toundjour) et contrôlées par les MPC/FPRC, et l'autre les aires des Peuls Mbororo Oudda—peuple nomade et pasteur de confession musulmane—vers Bria, Bambari et jusqu'à Mobaye sur la frontière congolaise, objet de convoitise de l'UPC.⁷¹ Chacune de ces zones a des couloirs d'écoulement spécifiques.

64 Hilgert et Spittaels 2009 op cit, p.18.

65 FAO, « Enquête sur la transhumance après la crise de 2013-2014 en République centrafricaine. », Bangui, 2015, p. 14. Egalement, entretien avec président national de la FNEC, Bangui, 2016,

66 Auteur inconnu. « Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté pour la RCA (2011-2015) », p. 12

67 Statistiques du Ministère d'Élevage tirés des abbatoirs à Bangui, février 2017.

68 Le secteur bovin a plusieurs liens avec le conflit en Centrafrique. Le premier lien est celui du mouvement de troupeaux qui cause la résistance violente de la population locale, et qui engendre des taxes de libre passage —revendication clé dans les tensions entre éleveurs et pasteurs dans les zones affectées par la transhumance. De l'autre, une grande partie de la violence liée au bétail concerne les incidents de groupes armés qui volent simplement le bétail de leurs propriétaires.

69 Voir FAO 2015 op cit ; pour les antécédents de cette perturbation, voir Chauvin 2012 op cit, p.16-18.

70 Entretiens à Bouar, mai 2017 ; communication personnelle avec un expert des groupes armés, septembre 2017. Voir aussi le rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2016/1032) annexe 7.1.

71 Ali Darassa contrôle des zones à forte concentration bovine dans la préfecture de Ouaka : autour de Baïdou de Bokolobo, partie de la commune d'Ououdjafoune, chef-lieu des communes d'élevage de la Ouaka. Voir Betabelet, Julie Roselyne, Alexis Maïna Ababa et Ibrahim Tidjani. 2015. «

Ni les transhumants étrangers ni les éleveurs centrafricains n'amènent leur bétail aux marchés de Kaga Bandoro ou Bambari. Dans la zone MPC/FPRC, ce sont de grands commerçants, dont une grande partie agit pour le compte de « patrons » tchadiens associés aux groupes ex-Seleka, qui se rendent auprès des éleveurs transhumants en brousse pour acheter les bœufs bas prix (entre 50.000-100.000 FCFA). Le bétail est ensuite confié à des convoyeurs arabes⁷² afin de les acheminer sur le marché de bétail de Kaga Bandoro, où ils sont revendus à un prix plus élevé (autour de 300.000 FCFA).⁷³ Dans la zone sous contrôle de l'UPC, la même différence de prix existe entre les aires de pâturage et le marché de bétail de Bambari.

A cause des menaces qui pèsent sur les peuls et les commerçants musulmans, les convoyeurs se limitent aux marchés de bétail de Kaga Bandoro et Bambari. Pour éviter que les éleveurs en charge du bétail acheté et destiné au marché soient à leur tour spoliés, leurs « patrons » leur fournissent des armes pour se défendre, ce qui cause une militarisation accrue des zones de transhumance. Le commerçant qui ordonne leur déplacement vers le sud-est est d'habitude associé à un homme fort des ex-Seleka, et il peut également faire accompagner son bétail par une escorte armée. Pour leurs déplacements vers les marchés, les convoyeurs privilégient les pistes pastorales aux axes routiers, afin d'éviter les exactions des groupes armés.

L'économie politique du bétail

Une grande partie de la différence du prix du bétail entre les zones de pâturage et Bangui est composée des taxes imposées par les groupes armés.⁷⁴ Ces derniers ont établi un système prédation autour de la commercialisation du bétail, résumé dans le tableau suivant et expliqué plus loin.⁷⁵

Tableau 6. Sommaire des taxes et coûts le long du circuit de commercialisation du bétail.

Endroit	Prix de bœuf	Coût de transport	Taxe par bête	Profits ex-Seleka par an
Au troupeau, Tchad/nord du pays	50.000 FCFA		Néant	
Marché frontalier	100.000 FCFA		5.000-10.000 FCFA (ex-Seleka)	182,5 millions FCFA (278.000 EUR) ⁷⁶
Pâturage et convoyage au marché		Convoyeur, montant inconnu	Taxe transhumance/sécurité (ex-Seleka), 5.000-10.000 FCFA	656 millions FCFA (1 million EUR)
Marché Bambari/Kaga Bandoro	200-400.000 FCFA		34.000 FCFA (ex-Seleka)	1,241 milliard FCFA (1,9 millions EUR)
Marché-Bangui		Camion, 50.000 FCFA (par bœuf)	10.000 FCFA (taxe moyenne par bête aux barrières routières) ⁷⁷	275 million FCFA (420.000 EUR)
Bangui	300-600.000 FCFA			
Total			55.000 FCFA par bête	2,354 milliard FCFA (3,59 millions EUR) par an⁷⁸

72 Ibid, p. 558.

73 Enquêtes sur place. Voir aussi FAO/WFP 2016 op cit, p. 42. Le prix de bétail varie en fonction de race, taille, âge, et santé.

74 Voir aussi FAO/WFP 2016, p. 42 note 46. Cette étude explique qu'en Octobre 2015, le prix de bétail était à 87% plus haut que le niveau de prix pré-crise.

75 Il est à noter que le circuit de bétail englobe aussi une zone occidentale du pays, convoitée par le groupe armé 3R et les Anti-Balaka, mais cette zone ne fait pas partie de notre analyse pour des limitations logistiques.

76 Estimations : si on assume que la moitié des bœufs commercialisés à Bangui passent à un moment ou autre par ce genre de marché régional, on arrive à 36.500 têtes de bœuf par an à au moins 5.000 FCFA, donc 182.5 millions FCFA (278.000 EUR) par an. C'est un calcul prudent car comme nous le verrons par la suite, seul les marchés de bétail dans les environs de Mobaye rapporteraient ce montant à l'UPC. Les autres marchés régionaux et frontaliers ne sont pas pris en compte dans cette estimation. Le taux de change utilisé dans ce rapport est de 1 EUR à 656 FCFA (taux de novembre 2017).

77 La moyenne est calculée sur la taxe imposée aux camions divisée par le nombre moyen de têtes de bœufs (15).

78 Addition des montants dans ce colonne.

1. Taxes de transhumance

Les groupes ex-Seleka ciblent les points de passage habituels des couloirs pastoraux comme N'Dele, Kabo, et Mbrès, pour y instaurer des taxes de passage. Sous couvert d'un discours de défense de la libre circulation des *ardo* (propriétaires de bétail), ils désignent des « percepteurs de la taxe de transhumance » qui prélèvent un « droit de passage » ou une « taxe de sécurité » pour les troupeaux traversant leur zone d'influence. Ces agents se déplacent à moto pour couvrir le plus grand territoire possible et maximiser le rendement de ces taxes.

Par exemple, l'entièreté des postes MPC se trouve sur les couloirs de transhumance clés et le général Al Khatim, chef d'état-major, impose régulièrement des escortes armées aux troupeaux transhumants, en contrepartie d'argent ou d'un nombre de bœufs fixé en fonction de la taille du troupeau.⁷⁹ Lors de leur passage par N'Dele, les éleveurs transhumants doivent payer jusqu'à 120.000 FCFA par troupeau au « bureau d'impôts » géré par le comzone Adome, l'ancien chef d'état-major du FPRC nommé par Nouredinne Adam.⁸⁰ Des unités mobiles du FPRC sont postées le long des routes de transhumance, surtout autour de Ngolongosso et Ngarba, pour imposer ces taxes.⁸¹ Le Groupe d'Experts des Nations unies estime que les taxes de transhumance perçues par le MPC et le FPRC pourraient s'élever jusqu'à 1 million EUR par an.⁸² L'UPC, quant à lui, impose des « tributs » aux éleveurs Mbororo Ouadda généralement payés en nature (têtes de bœuf), pour garantir leur sécurité et libre circulation.⁸³ Le groupe 3R, autrement exclu de nos recherches, présent sur une tranche de territoire entre la frontière camerounaise et la route RR4 à l'ouest du pays, cherche également à sécuriser et contrôler les routes de transhumance.⁸⁴ Les éleveurs s'accommodent à ces prélèvements plutôt que de s'exposer aux tueries et spoliations des Anti-Balaka, malgré que les montants de ces impositions ne cessent d'augmenter.

2. Taxes aux marchés de bétail

Les groupes ex-Seleka contrôlent les marchés de bétail les plus importants du pays. la coalition MPC/FPRC détient celui de Kaga Bandoro et l'UPC celui de Bambari ainsi que les marchés locaux plus modestes autour de Mobaye. Les parcs à bétail figurent parmi les principales sources de financement des groupes armés. En effet, les groupes armés instaurent des taxes de 5.000 à 10.000 FCFA pour l'accès au parc de vaccination, les vaccins étant administrés par une ONG internationale.⁸⁵

Selon nos calculs (voir ci-dessous), les deux marchés de bétail rapportent au moins 2 millions EUR par an aux groupes armés. On arrive à ce montant de manière suivante. Ensemble, les marchés terminaux de Kaga Bandoro et Bambari satisfont la plus grande partie de la consommation de Bangui, qui est d'environ 1.300-2.000 vaches par semaine, ou autour de 73.000 bêtes par an.⁸⁶ Même si la transhumance est saisonnière, la demande de bœufs à Bangui est constante, ce qui fait que l'offre des deux marchés reste stable pendant toute l'année.

Comme le montre le tableau suivant, les groupes armés perçoivent au total 34.000 FCFA de taxes pour chaque tête de bétail échangée sur le marché à bétail, soit environ 10% du prix local d'une tête de bétail.

79 Communication personnelle, source dans Nations Unies, 2017. Voir FAO (2016) « Bulletin de la campagne de vaccination », p. 4.

80 Entretien à N'Dele, 2017.

81 Rapport de mi-mandat du Groupe d'experts d'ONU (S/2017/639) annexe 5.10.

82 Voir Rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2015/936) para 172.

83 Entretiens à Bambari, décembre 2016. Voir aussi rapport d'experts (S/2014/762) para 144.

84 Voir rapport du groupe d'experts (S/2016/1032) para 216, (S/2016/694) paras 98-101. Auparavant, les FACA dans cette zone faisaient payer les peules FCFA 200.000 par mois pour la continuité de leur déploiement. Source : entretien FNEC, Bangui, 2016.

85 C'est également pour cette raison que les marchés de bétail stratégiques font l'objet de convoitises, de consensus et de conflits entre les différents groupes armés, le contrôle changeant avec des variations des rapports de force. En janvier 2016, l'UPC a essayé de s'introduire dans la partage des bénéfices du parc à bétail de Kaga Bandoro ; en début 2017, une alliance d'opportunité s'est créé entre le groupe armé ex-Seleka FPRC et des factions Anti-Balaka — des ennemis par idéologie — pour essayer, en vain, de déloger l'UPC, une autre faction ex-Seleka, de Bambari, l'autre nœud très rentable du circuit de commercialisation de bétail.

86 Entretiens avec Ministère de l'Elevage, Bangui, 2016 et 2017, et observations à l'abattoir de Bangui.

Si nous supposons par précaution que seulement la moitié de la consommation annuelle à Bangui (ou 36.500 têtes de bétail) passe par les marchés de Bambari et de Kaga Bandoro (estimations très basses par précaution), nous atteindrions 350 animaux par semaine à chaque marché. Dans ce cas, le contrôle de ces marchés de bétail entraînerait environ 620 milliards de FCFA (950.000 EUR) de bénéfices annuels pour l'UPC et le même montant pour la coalition FPRC / MPC, soit 1,9 millions EUR par an ces deux marchés de bétail uniquement. Encore une fois, cette estimation est prudente, fondée sur un très faible nombre de bovins : des entretiens sur les deux marchés s'accordent pour dire que les bœufs de Kaga Bandoro et Bambari représentent bien plus que la moitié de la consommation de Bangui.⁸⁷

Du fait de cette rentabilité, les groupes armés sur place ont résisté aux plusieurs tentatives de la MINUSCA d'établir une zone sans armes et de rétablir les services étatiques aux marchés de bétail.⁸⁸

Tableau 7. Taxes aux marchés à bétail⁸⁹

Acteur	Marché à bétail de Bambari	Marché à bétail de Kaga Bandoro
Vendeur	5.000 FCFA : Enregistrement (accès au marché, par troupeau) 2.500 FCFA : Marquage bœuf (par tête) 3.000 FCFA : Taxe de vente (par tête)	6.000 FCFA : Accès au marché (par troupeau) 2.000 FCFA : Marquage bœuf (par tête) 6.000 FCFA : Taxe de vente (par tête)
Acheteur	20.000 FCFA : Taxe sortie (par tête) 5.000 FCFA : « Visa » gendarmerie (par camion)	20.000 FCFA : Taxe sortie du marché (par tête) 2.000 FCFA : Taxe gendarmerie (par camion) 2.000 FCFA : Taxe police (par camion)
Transporteur	30.000 FCFA : Douane (par camion) 5.000 FCFA : Taxe « chargement de bœuf » (par bœuf) 2.500 FCFA : Droit de parc (par camion) 1.500 FCFA : Phytosanitaire (par camion) 2.500 FCFA : Eaux et forêts (par camion)	5.000 FCFA : Droit de stationnement (par camion) 40.000 FCFA : Taxe « patente » (par camion) 8.000 FCFA : Barrière FACA (par camion)
Taxe totale approximative par bœuf⁹⁰	34.000 FCFA	34.000 FCFA

2.1 Marchés sous contrôle de l'alliance MPC/FPRC

Les MPC et FPRC forment une alliance partielle et de convenance dans certaines zones. Ils contrôlent un nombre de marchés de bétail, comme Kabo (MPC), Bémal (MPC / RJ) Bria (FPRC),⁹¹ et de Kaga Bandoro (FPRC / MPC).

87 Entretiens avec des éléments du FPRC et des commerçants de bétail à Bangui, Kaga Bandoro et Bambari, 2016-2017

88 Entretien, affaires civiles MINUSCA, septembre 2016.

89 Entretiens avec commerçants et transporteurs de bœuf, et éléments ex-Seleka, Kaga Bandoro/Bambari, 2016-2017.

90 Calcule : quantités pour camion sont divisées par 15, le nombre moyen de bœufs par camion ; les montants payés par troupeau (dont la taille varie radicalement) sont utilisés pour arrondir la taxe totale approximative. Il y aura, dans la pratique, une variation possible d'autour de 3.000 FCFA par tête de bœuf.

91 Voir Rapport de mi-mandat du Groupe d'experts d'ONU (S/2017/639) para 72.



Parking pour le bétail du marché de bétail de Kaga Bandoro (septembre 2016)

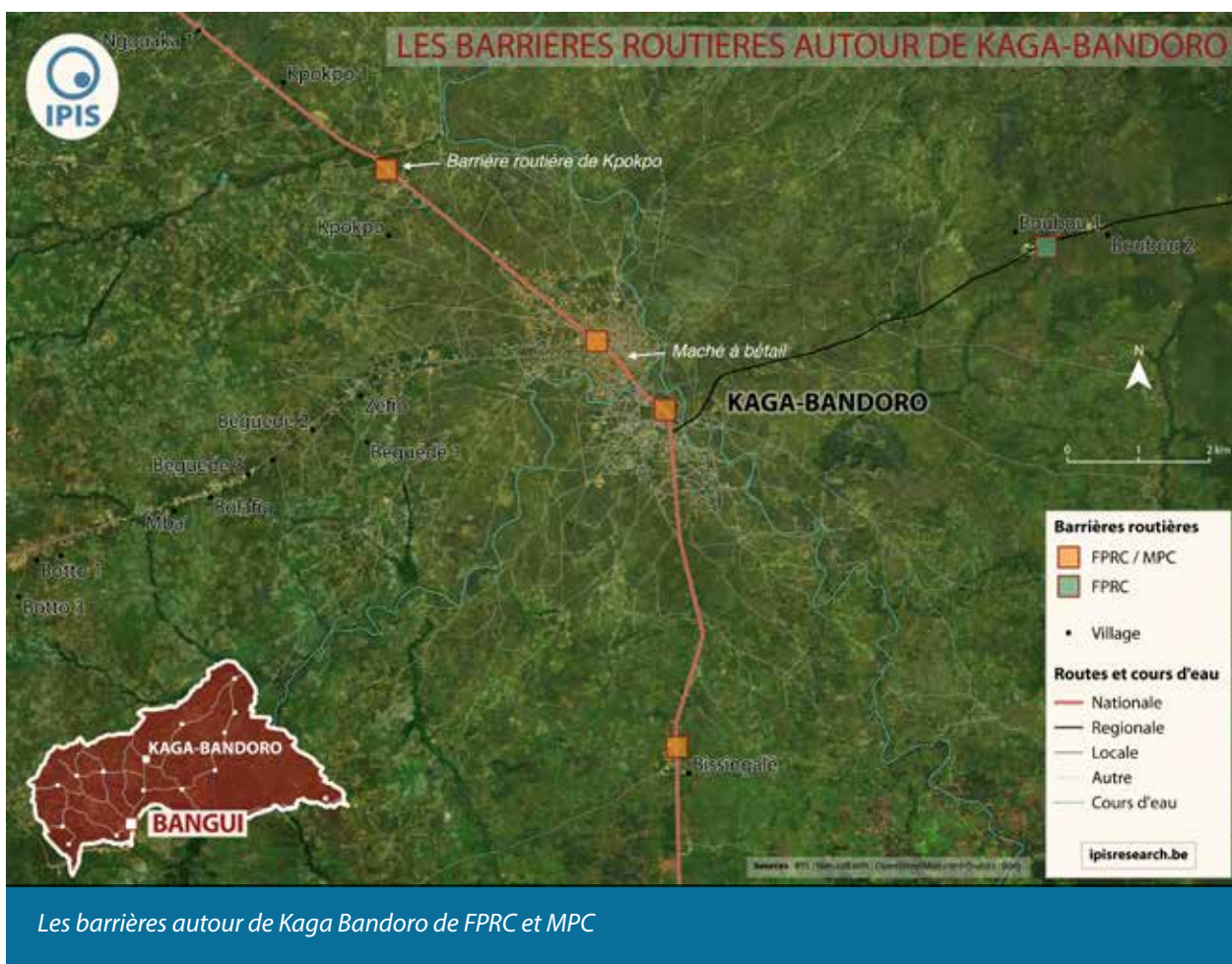
Ce dernier marché constitue leur principale source de revenus dans le Nana Gribizi. Le responsable pour le MPC est le comzone Ali Halafiss, fils d'Al Khatim, tandis que le FPRC a nommé Abdramane Fiesta.⁹² Selon plusieurs sources locales, chaque mardi et vendredi matin, environ 1.500-2.000 bœufs changent de propriétaire.⁹³

Pour taxer le marché de bétail, un comité composé de représentants de chacun des deux groupes armés gère un point de contrôle à l'entrée du marché, où les vendeurs doivent payer une taxe d'accès de 6.000 FCFA par troupeau. Le comité enregistre le vendeur comme propriétaire de tel nombre de bœufs. Le vendeur paie aussi des frais de marquage de chaque bœuf à 2.000 FCFA (tous ces montants sont résumés dans le Tableau 7). A la fin du marché, le vendeur paie encore 6.000 FCFA par bœuf vendu comme frais de transaction. A la sortie du marché, l'acheteur, quant à lui, paye encore 20.000 FCFA par tête, une taxe appelée « taxe de sortie », pour libérer le bétail. En contrepartie les acheteurs, majoritairement venus de Bangui, reçoivent un bordereau comme preuve d'achat.⁹⁴ Ils amènent cette preuve aux postes de « police » et « gendarmerie » des FPRC/MPC pour le faire valider pour 2.000 FCFA chacun. Le dernier acteur à payer est le transporteur. Tout d'abord, il lui est imposé un frais de stationnement au parc pour pouvoir y charger le bétail, à 5.000 FCFA. Après chargement, le transporteur paie une taxe appelée « patente » de 40.000 FCFA par camion, avant de pouvoir partir (mais il facture ce frais à l'acheteur). Enfin, 1 Km après le parc à bétail, juste avant de traverser le pont et d'entrer dans le quartier administratif de Kaga Bandoro, il y'a une barrière des « FACA » où le transporteur doit payer la taxe de 8.000 FCFA (voir xxxcarte X pour la localisation de ces barrières). Le total de taxes pour chaque tête s'élève donc à 34.000 FCFA par bœuf.

92 Entretiens avec membre de FPRC, février 2017.

93 Le vendredi est le grand jour de marché, où le nombre de transactions commerciales de bœuf peut monter à 3.000 selon les commerçants du bétail et les gérants du marché.

94 Les montants semblent parfois varier de 2.000 FCFA. Auparavant, quand les services étatiques contrôlaient le marché de bétail, la taxe totale payée pour chaque tête de bœuf était 6.600 FCFA (représentant local de la FNEC, septembre 2016).



Pour notre estimation de revenu issu du marché, nous calculons, de manière prudente, qu'il y a environ 350 bêtes commercialisés au marché du bétail de Kaga Bandoro chaque semaine. Cela implique que les groupes perçoivent environ 47,6 millions FCFA en taxes sur le bétail, soit plus de 72.000 EUR, par mois.⁹⁵ Les deux groupes armés partagent ces bénéfices à part égale.

Le bétail en attente d'acheminement vers Bangui ou qui n'a pas été vendu est encore soumis à une taxe de 2.000 FCFA par tête pour l'accès au parc où ils peuvent pâturer pendant quelques jours.

2.2 Marchés sous contrôle de l'UPC

Le marché de bétail de Bambari fonctionne à peu près selon le même principe et avec quantités de bétail quasiment similaires.⁹⁶ Cependant, c'est l'UPC, groupe armé ex-Seleka qui contrôle le circuit du bétail. L'UPC et les transhumants sont traditionnellement de la même ethnie, les Peuls. Depuis le départ de leur chef Ali Darassa, c'est le numéro deux de l'UPC, Hassan Bouba, qui gère ce nœud très rentable, en dépit des efforts pour réinstaurer l'autorité étatique dans la ville. Comme à Kaga Bandoro, tous les acteurs dans la commercialisation du bétail ont des obligations financières.

95 Notre calcul : 34.000 FCFA en taxes par bête x 350 bêtes chaque semaine = 11,9 millions FCFA par semaine ; ceci 4 fois par mois = 47,6 millions FCFA. Cela représente cependant un nombre très bas. En réalité le nombre de boeufs chaque jour de marché pourrait monter de 2 à 8 fois ce nombre, car selon nos entretiens au marché de bétail de Kaga Bandoro, chaque vendredi le nombre est à 2.000 têtes de boeufs. Cela représenterait déjà un million EUR par mois en taxes. Voir rapport final du groupe d'experts d'ONU (S/2015/936) para 171 et Agger 2015 op cit, p. 27, note 98.

96 Même si le marché de Bambari se retrouve perturbé à cause de confrontations armées, le marché de Kaga Bandoro n'aura aucun mal à le compenser pour satisfaire la demande de boeuf de Bangui. Donc les statistiques totales restent un peu près les mêmes.

A la différence de Kaga Bandoro, le commerçant qui achète le bœuf paye une taxe de 20.000 FCFA pour chaque tête, ainsi qu'une taxe « visa » de 5.000 FCFA par camion au poste de « gendarmerie » de l'UPC. Enfin, il doit verser 1.500 FCFA, pour son bétail au service de phytosanitaire. Toutes les recettes provenant du marché de bétail sont systématiquement versées à Hassan Bouba, à son domicile au quartier Hadji, après la clôture du marché. Il y a d'autres coûts qui ne sont pas forcément payés aux groupes armés mais aux jeunes qui chargent la bête dans le camion (3.000 FCFA par tête) et qui attrape la bête parmi le troupeau (2.500 FCFA). Même si les montants individuels varient de ceux de Kaga Bandoro, le montant total imposé par transaction est le même (voir Tableau 7).



Reçu d'un acheteur de bœuf délivré par l'UPC (octobre 2016)

Particulièrement depuis 2014, les villes de Mobaye, Zangba, Kouango et Pandou (RDC) sont devenues des marchés influents pour des échanges économiques avec Bangui. Les éleveurs peuls Mbororo se sont massivement approchés de cette zone pour échapper aux violences qui ont lieu plus au nord. En outre, depuis la crise avec le FPRC, début 2017, Ali Darassa a dû dérouter vers Mobaye, et y gère la vente de bétail vers Bangui et la RDC. Selon certains témoignages, le prix y serait plus élevé qu'à Bambari. Il est rapporté que l'UPC gagne jusqu'à 7,5 millions FCFA soit 11.450 EUR par semaine sur la taxation des échanges de bétail dans cette zone. Selon une étude de 2015,

« Chaque vente de bœuf rapporte 15.000 FCFA aux membres de la Séléka : 5.000 francs FCFA payés par l'éleveur, 5.000 par le commerçant et 5.000 par le boucher. Si l'on estime qu'en moyenne 500 bœufs sont vendus les jours de marché, le montant de la taxe se chiffre à 7,5 millions FCFA par semaine »⁹⁷

A propos de Mobaye, cette ville n'est accessible que par bateau pendant la saison des pluies, donc le profit tiré ne s'étend que sur une période d'environ six mois, et rapporte environ 274.000 EUR à l'UPC de Ali Darassa.⁹⁸

L'implication des groupes armés dans le commerce de bétail

Non seulement Les groupes armés monopolisent la taxation du bétail aux points les plus rentables, mais aussi, ils sont eux-mêmes impliqués dans le commerce de bétail. Une proportion substantielle du bétail échangé au marché de Kaga Bandoro provient de troupeaux dont les propriétaires sont des commandants dans l'armée tchadienne, ou des figures ex-Seleka eux-mêmes, qui les ont obtenus via les taxes en nature. C'est aussi souvent les commandants ex-Seleka qui achètent le bétail au nord pour le revendre avec profit sur le marché de Kaga Bandoro, voire même à Bangui par leurs intermédiaires. Vers la mi 2017, il est arrivé que les MPC/FPRC fermaient le marché de bétail de Kaga Bandoro pendant quelques jours pour permettre à leurs intermédiaires de vendre à très bon prix et de manière monopolistique leurs produits à Bangui.

Avant que Ali Darassa ne quitte Bambari, une partie du bétail commercialisé à Bangui lui appartenait, bien qu'il ait obtenu par la force. Comme les groupes armés ne payent pas de taxe, ils en tirent des gros

⁹⁷ Ce chiffre intègre à la fois le marché de Mobaye et les autres marchés environnants (Alindao, Langandji, Zangba, Kouango). Voir Betabelet et al 2015 op cit, p. 561.

⁹⁸ Calcul : 7,5 millions FCFA par semaine x 4 = 30 million FCFA par mois ; 30 million x 6 mois = 180 millions FCFA soit 274.400 EUR.

bénéfices.⁹⁹ Cela s'applique aux deux plaques tournantes dans le commerce de bétail, Kaga Bandoro et Bambari, mais aussi aux marchés régionaux de moindre importance.¹⁰⁰

3. Taxation du transport de bétail

Après les taxes sur les transhumances et les impôts au marché de bétail, la taxation du transport est une troisième source de financement pour les groupes armés. Cela concerne surtout les barrières routières entre Bambari-Bangui et Kaga Bandoro-Bangui, et les barrières fluviales entre Mobaye et Bangui.

3.1 Taxation des camions

A partir de Kaga Bandoro et Bambari, les camions (auparavant appelés les « bétailières ») transportent les bœufs vers Bangui. Sur le retour, ils repartent remplis de l'aide humanitaire destinées aux organisations non-gouvernementales opérant à Kaga Bandoro et Bambari.¹⁰¹



Camion transportant le bétail de Kaga Bandoro à Bangui, un lendemain de marché (septembre 2016)

Le transport d'un bœuf par bétailière coûte 50.000 FCFA entre Bambari ou Kaga Bandoro et Bangui.¹⁰² L'acheteur du bétail paie ce montant au transporteur et fait accompagner le camion par deux convoyeurs, pour s'occuper des bêtes pendant le transport et pour payer les taxes aux barrières. En général, chaque camion peut embarquer 14 à 17 têtes de bœufs, auxquels le transporteur ajoute des biens de consommation, dont les petits bénéfices servent à payer les taxes.¹⁰³

99 Source : entretiens avec des éléments ex-Seleka à Kaga Bandoro et Bambari, et avec des représentants régionaux et nationaux de la FNEC, septembre 2016 à février 2017.

100 Ici, il s'agit des marchés de collecte auprès des zones de production ou encore des marchés régionaux comme celui de Mobaye, également contrôlé par l'UPC.

101 Voir Agger, 2015 op cit, p. 10.

102 Source : entretiens avec transporteurs de bétail, Kaga Bandoro, septembre 2016 et Bambari, décembre 2016.

103 Source : entretien avec transporteur de bétail, Bangui, février 2017.

Autour de Bambari, les transporteurs de bétail payent une taxe annuelle qui les autorisent à circuler librement dans les zones tenues par l'UPC. Un camion semi-remorque paye 300.000 FCFA, un camion de dix roues 250.000 FCFA, et un camion de six roues 150.000 FCFA.¹⁰⁴

Les routes de Bambari et Kaga Bandoro vers la capitale sont infestées de barrières routières. Il y a 12 barrières routières sur le tronçon Kaga Bandoro-Bangui et 10 entre Bambari et Bangui.¹⁰⁵ Toutes ces barrières sont occupées par les agents de l'État centrafricain, à l'exception des barrières d'entrée des villes de Kaga Bandoro et Bambari. Celles-ci démarquent la délimitation de la zone d'influence des mouvements ex-Seleka, et sont contrôlées respectivement par l'alliance MPC/FPRC et l'UPC.

Sur ces barrières stratégiques, les transporteurs et leurs marchandises sont soumis à des régimes de taxes différents. Après avoir payé la taxe de chargement au parc à bétail de Kaga Bandoro, le transporteur s'acquitte encore à la barrière de sortie tenue par le **MPC et le FPRC** d'un ensemble de taxes de 41.000 FCFA, réparti entre les neuf agences ou « services » des groupes armés.¹⁰⁶ Cette taxation est applicable à tout transporteur, aller comme retour.

Environ 60 camions sont escortés deux fois par semaine, la taxe sur le transporteur rapporte donc environ 19,68 millions FCFA (ou 30.000 EUR) par mois pour cette seule barrière.¹⁰⁷ Au passage, le commerçant doit montrer la quittance de paiement du chargement de 20.000 FCFA par tête. Pour d'autres biens transportés, un autre régime de taxes s'applique (voir discussion dans chapitre 6).

Jusqu'au début 2017, la zone occidentale de la ville de Bambari était sous contrôle des **Anti-Balaka** de la faction du général Gaëtan Boadé, actuel dirigeant du Rassemblement des Républicains (RDR).¹⁰⁸ A chaque voyage, le transporteur de bétail payait une taxe de 10.000 FCFA à la barrière tenue par les Anti-Balaka.¹⁰⁹



A la sortie de la zone contrôlée par les UPC, les camions versent illégalement entre 10.000 FCFA et 20.000 FCFA aux multiples services représentés. Pour le trajet entier, ces taxes s'élèvent à 100.000 FCFA.

En dehors des barrières officielles, la vaste zone parcourue par les axes qui lient Bambari et Kaga Bandoro à Bangui est infestée de groupes armés liés aux Anti-Balaka. Ceux-ci ne disposent pas de barrières permanentes, mais demeurent hostiles envers les musulmans. Pour garantir la stabilité du ravitaillement de Bangui, la MINUSCA fournit des escortes aux

104 Source : entretiens avec transporteurs de bétail à Bambari 2017.

105 Huit d'entre ces barrières sur les deux axes se trouvent sur le tronçon partagé Bangui-Sibut.

106 Montant pour un petit camion à 6 roues ; un camion à 10 roues paye encore plus. Source : entretien avec transporteur, parc de chargement à Kaga Bandoro, septembre 2016.

107 Agger (2015 op cit, p. 11) rapportait qu'à l'époque, l'UPC aurait gagné entre 210.000 – 420.000 dollars par an de la taxation de bétail entre Kaga Bandoro et Bangui.

108 Gaëtan Boadé a quitté la ville en février 2017 mais les Anti-Balaka y restent implanté (Rapport de mi-mandat du Groupe d'experts d'ONU (S/2017/639) para 53).

109 Les motards sont obligés de payer un jeton mensuel à 10 EUR pour le libre passage entre les zones UPC- Anti- Balaka séparées par le pont.

transporteurs sur ces tronçons pour leur permettre de participer aux marchés bihebdomadaires.¹¹⁰ Chaque escorte accompagne autour de 60-70 camions. Cependant, les incidents et attaques contre des convois de bétail attribués aux Anti-Balakas sont réguliers.¹¹¹

3.2 Taxation des bateaux

Après les corridors terrestres entre Kaga Bandoro et Bambari vers Bangui, la rivière Oubangui joue un rôle important comme troisième corridor de convoyage de bétail. Le transport de bétail entre Mobaye et Port Sao dans le quartier Ouango de Bangui représente un trajet de 1200km et est assuré par bateaux appelés « baleinières ». Pendant la saison des pluies, environ trois baleinières, chacune transportant plus de 70 bœufs, effectuent ce chemin par semaine.¹¹² Tout au long ont été érigées des « barrières fluviales » où les baleiniers sont obligés d'amarrer et payer des « formalités ».

L'UPC contrôle cinq de ces barrières dans la zone entre Mobaye et Kouango, à savoir à Mafunga, Zangba, Manoeuvre, Toko et Kouanga.¹¹³ A chacune de ces barrières fluviales les baleiniers payent une taxe appelée « manifeste » de 10.000 FCFA et encore une de 10.000 FCFA par bête. Pendant la saison pluvieuse,¹¹⁴ ces taxes apportent à l'UPC environ 10,5 millions FCFA ou 16.000 EUR par semaine.

Les taxes pour les cargaisons diverses sont d'environ 200.000 FCFA à chaque perception. Le montant exact dépend de la nature et de la quantité de la cargaison, à un taux de 500 FCFA pour le sel, 2.000 FCFA par colis de farine, 300 FCFA pour le savon et 500 FCFA pour chaque passager.¹¹⁵ Cependant, à cause de l'insécurité, le trajet entre Mobaye et Kouango n'est plus toujours emprunté par les baleinières.

Les baleinières se limitent actuellement au trajet entre Kouango et Bangui, emprunté par 18 bateaux par semaine. Ce trajet est plus fréquenté car non seulement il est navigable toute l'année, mais également car il y a des échanges intenses avec le marché congolais de Pando, où les termes d'échange sont plus favorables qu'en République centrafricaine. La plupart des baleinières transportent les biens vivriers et environ 150 bœufs de Kouango à Bangui. Sur ce tronçon il y a trois « barrières fluviales » contrôlées par **la gendarmerie ensemble avec les éléments auto-défenses** issus d'Anti-Balaka, à savoir à Mbata, Danga et Ombela. A chacun de ces postes, ils imposent des taxes illégales de 2.000 FCFA par bête, ou 90.000 FCFA par bateau pour les cargaisons diverses—les tarifs sont donc la moitié des taxes imposées par l'UPC.¹¹⁶ Auparavant, les Anti-Balaka sous le commandement de « 12 Puissances » avaient le contrôle exclusif sur les neuf barrières fluviales de ce tronçon, et ils exigeaient les mêmes sommes.¹¹⁷ A certain moment, 12 Puissances et les baleinières étaient parvenus à un accord à propos des taxes (document complet en Annexe 5) mais il n'a pas été respecté.

Conclusion

Chaque bœuf mangé à Bangui a contribué au financement des groupes armés. On peut conclure que les intérêts des groupes armés ex-Seleka sont profondément entrelacés avec la commercialisation du bétail en République centrafricaine—de l'achat et du convoyage de bœufs aux marchés régionaux jusqu'à la taxation de leur transport à Bangui, soit dans toutes les étapes du commerce de bétail.

110 Il y a des efforts pour permettre aux éleveurs d'atteindre de Bangui. Aujourd'hui, il y a des pasteurs qui vendent leur bétail à Damara, à 70 km de Bangui, ce qui leur évitent les taxes prélevées sur le circuit de bétail.

111 Pour un exemple récent, voir *Nouvelle Centrafrique* 2016. « Embuscade Anti-Balaka au village Gbakomalékpa, 2 morts, 3 blessés », Octobre 14.

112 Source : entretiens avec capitains des baleinières, 2016 et 2017, voir aussi Betabelet et al 2015 op cit, p. 571.

113 Commandants : Sorongo (Kouango), Abaka Anu (Zangba), Sale (Mobaye).

114 Le trajet entre Kouango et Mobaye est navigable seulement pendant la saison pluvieuse.

115 Source : entretiens avec baleiniers, septembre 2016 et février 2017.

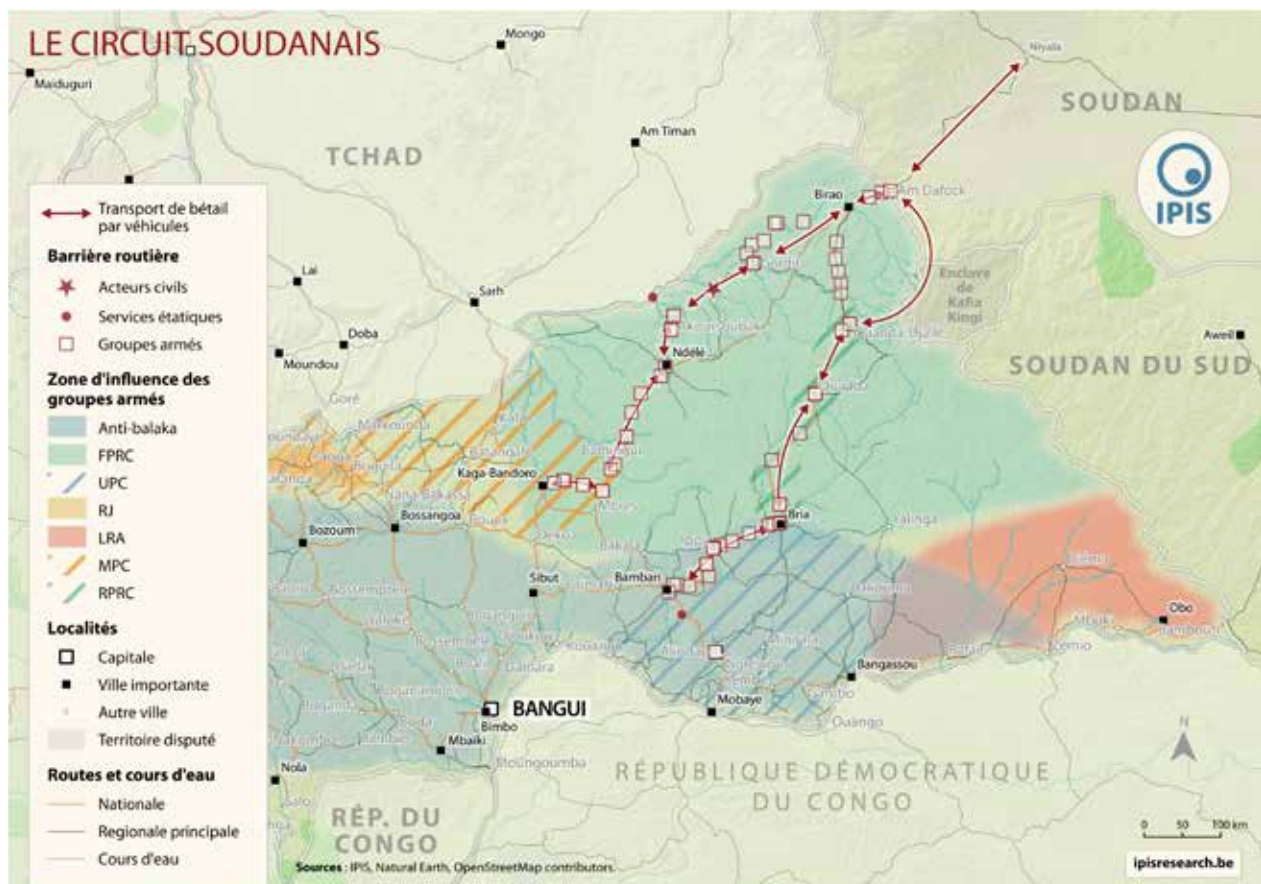
116 Source : entretien avec président des baleinières, juillet 2017. Voir aussi Allaroum, Max. 2016. « RCA : des tracasseries sur le Haut-Oubangui », *BBC Afrique*, Octobre 21.

117 A savoir, à Landja, Modale, Zawara, Danga, Mbata, Ombela, Possel, Kref, et Dengou. Entretiens avec baleiniers, septembre 2016. Voir aussi le rapport final du groupe d'experts d'ONU (S/2016/1032) paras 150-152.

Cette implication dans le commerce de bétail est très profitable pour les groupes armés. Prenant l'ensemble des bénéfices tirés par les groupes armés ex-Seleka dans le circuit du bétail, on estime que cette participation leur rapporte au moins 3,59 millions EUR par an, un montant qui pourrait être en réalité beaucoup plus élevé. Même si cela semble beaucoup, il ne constitue qu'un pourcentage très réduit dans l'économie totale du bétail. Si on prend le prix de base d'un bœuf à 50.000 FCFA, le prix final à Bangui s'élève 500.000 FCFA, et le coût de transport étant estimé à 100.000 FCFA, les groupes armés gagnent jusqu'à 350.000 FCFA par bête. Selon nos estimations, les taxes imposées le long du circuit de commercialisation représentent au moins 60.000 FCFA par tête de bœuf, soit 15% de la valeur ajoutée. La crise et l'insécurité ont fait augmenter le prix du transport, qui a été répercuté sur le consommateur à Bangui. Selon une étude de la FAO de 2016, le prix de bœuf aurait augmenté de 80% par rapport à 2013, avant la crise.¹¹⁸ Vu que le bœuf constitue le 30% du panier d'achat domestique en Centrafrique, cela a des implications importantes sur l'économie des ménages centrafricains.

118 Voir FAO/PAM 2016 op cit, p. 42 note bas de page 46.

6. Le circuit soudanais



Carte 3: circuit Sudanaïs

Sommaire du chapitre

Nombre de barrières : 64

Opérateurs principaux : FPRC, UPC

Le circuit soudanais est constitué par les deux axes qui sont fréquentés par les commerçants venant de ce pays. Il s'agit d'échanges de produits manufacturés du Soudan (de première nécessité mais aussi d'armes) dans un sens, et des ressources naturelles centrafricaines dans l'autre ; principalement le café mais aussi le bambou et les minerais. Les deux axes sont sous contrôle de l'alliance FPRC/MPC, à l'exception du tronçon Bambari-Bria, convoité par l'UPC et l'alliance FPRC/Anti-Balaka. Comme les camions soudanais et leurs cargaisons sont attrayants pour la taxation, les différentes factions ex-Seleka se disputent le contrôle des points de passage obligatoire.

Le tronçon Am Dafok-Ouadda-Bria-Bambari est très peu utilisé. Environ deux camions soudanais y passent hebdomadairement et ceci uniquement pendant la saison sèche. Les taxes récoltées par les groupes armés auprès des 32 barrières routières sur cet axe sont estimées à 192 millions FCFA soit presque 300.000 EUR par an. Sur le tronçon Birao-N'Dele-Kaga Bandoro, les groupes armés ont placé 18 barrières routières qui leur rapportent près de 32,4 millions FCFA (50.000 EUR) pendant la saison sèche en taxant les transporteurs soudanais. Le FPRC s'ajoute encore une taxe « douanière » aux transporteurs soudanais qui rapporte autour de 20 millions FCFA (30.500 EUR) par an, et une autre sur le commerce de bambou de Chine autour de Birao qui représente environ de 1,3 milliards FCFA (2 millions EUR) par an. Au total, le circuit soudanais rapporte donc aux groupes armés ex-

Seleka au moins 2,38 millions EUR par an. Ce montant exclu cependant les taxes appliquées aux motards, petits commerçants, bagages des passagers privés, ainsi que le secteur du bétail analysé dans le chapitre précédent.

Introduction

Le « circuit soudanais » désigne ici la zone influencée par les échanges commerciaux avec le Soudan. Les commerçants soudanais ont toujours joué un rôle significatif dans le commerce centrafricain. Auparavant, ils arrivaient à Bangui où il y avait un « marché soudanais », à PK5, et approvisionnaient le pays via l'axe Obo-Bangassou.¹¹⁹ Le conflit centrafricain a brutalement bouleversé la géographie des échanges avec le Soudan, et aujourd'hui le circuit soudanais se limite à la zone contrôlée par les groupes ex-Seleka. Depuis le découpage de la Centrafrique, le Soudan est désormais devenu la source principale d'approvisionnement des régions du nord et du nord-est, celles-ci étant pratiquement coupées de la capitale.¹²⁰

Ce chapitre offre un aperçu de la nouvelle géographie économique et politique qui se déploie autour des routes desservies par les échanges commerciaux avec le Soudan. La circulation dans la zone couverte par ces deux axes est très faible. Il s'agit de quelques camions soudanais par semaine tout au plus. L'inaccessibilité de la majorité des routes pendant la saison des pluies, les incessantes taxations aux barrières routières ajoutées aux braquages fréquents ont pratiquement annihilé les échanges sur longue distance.¹²¹

L'économie politique du commerce soudanais

Le FPRC contrôle la plus grande partie de la zone comprenant le circuit soudanais, mais son pouvoir s'est considérablement fragmenté. Pour cette raison, les commerçants soudanais ont développé une politique complexe de sécurité pour naviguer ces deux axes, devenant des commerçants militarisés lourdement armés.¹²² Aussi, ils ont forgé des alliances avec les différents hommes forts qui règnent sur les routes centrafricaines, ce qui les oblige à payer les régimes de taxes, de participer à la logistique des groupes armés, et de les ravitailler occasionnellement en armes et hommes.

Birao-Kaga Bandoro

Sur l'axe Birao-N'Dele-Kaga Bandoro, environ deux camions soudanais par semaine ravitaillent les villes de la région en produits non-périssables comme le sucre, lait en poudre, médicaments, huile, habits, articles ménagers, et autres. En retour, les Soudanais achètent les vivres comme le sésame, le miel, la cire, le bois—et, de la zone autour de Birao, le bambou de Chine (voir étude de cas en fin de chapitre). Entre N'Dele et Kaga Bandoro, il y a un peu plus de circulation : autour de 10 à 16 camions. Deux commerçants, communément appelés « Tigana » et « AB », ont obtenu l'autorisation du FPRC de faire la navette entre ces deux centres urbains avec leurs trois camions, à condition d'être escorté d'éléments FPRC.¹²³ Pendant la saison sèche, autour de 5 à 8 camions soudanais par semaine voyagent entre Birao et Kaga Bandoro. Entre ces deux villes, les 730 km sont entrecoupés par 18 barrières routières. Comme ailleurs, les groupes armés ont simplement occupé les bâtiments administratifs de l'État, et ont adopté la même nomenclature étatique dans l'imposition de taxes.

119 Tessandier et al 2011 op cit, p. 25.

120 Le rôle du Soudan ne s'arrête pas seulement aux intérêts économiques des échanges commerciaux mais représente aussi une véritable base arrière pour le FPRC surtout, mais aussi pour l'UPC. Le Soudan, ainsi que le Tchad, renforce les rangs des groupes armés, ravitaillent en biens de consommation et en armes, pille et exploite « l'empire » ex-Seleka du nord-est jusqu'au centre-est qui s'étend d'Am Dafok à Bambari. L'Office du Haut-Commissariat des Nations Unies aux Droits de l'Homme estime à 500 le nombre de mercenaires en RCA, surtout dans les rangs des groupes ex-Seleka in « Des mesures urgentes sont nécessaires pour dissuader les mercenaires et les combattants étrangers et prévenir de nouvelles violences en RCA », Genève / Bangui : OHCHUDH, 19 octobre 2016.

121 Ils sont eux-mêmes armés ou accompagnés par des braconniers soudanais armés (voir rapport du groupe d'experts (S/2015/936) para 109) ou des escortes ex-Seleka (voir ci-dessous).

122 Ils sont eux-mêmes armés ou accompagnés par des braconniers soudanais armés (voir rapport du groupe d'experts (S/2015/936) para 109) ou des escortes ex-Seleka (voir ci-dessous).

123 Source : entretien avec élément MPC à Ndele, 2017.

Le FPRC a le contrôle exclusif sur le tronçon entre Birao et le croisement Azené. A partir d'Azené jusqu'à Kaga Bandoro, le contrôle des postes et bénéfices sont partagés entre le FPRC et le MPC.¹²⁴ Seule exception, la ville de N'Dele qui héberge depuis 2016 la faction FPRC d'Abdoulaye Hissène et le MPC.

Le circuit soudanais est très stable pendant la saison sèche. Les commerçants soudanais payent une **taxe de « libre circulation »** périodique au FPRC de 1 million FCFA (1.500 EUR) pour le tronçon Birao-N'Dele et 2 millions FCFA (3.000 EUR) entre Birao et Kaga Bandoro.¹²⁵ Cette taxe « douanière » pour la zone sous contrôle du FPRC est payable au niveau du comité de gestion de Nouredinne Adam à Birao. S'il y a 15 camions qui passent chaque saison sèche, cela représente au moins 20 millions FCFA (30.000 EUR) par an. Ils sont également accompagnés sur les tronçons Am Dafok-Birao, Birao-N'Dele, et N'Dele-Kaga Bandoro par un élément FPRC armé comme **escorte**, qui doit confirmer à chaque barrière que le paiement de « libre circulation » a été effectué. Pour cette escorte sur chaque tronçon, le transporteur paye 65.000 FCFA.¹²⁶

En outre, à chacune des 18 barrières, les transporteurs soudanais s'acquittent des « **formalités** » qui varient entre 5.000 de 20.000 FCFA. Sur base de nos calculs, les paiements auprès de ces 18 barrières rapportent au moins 32,4 millions FCFA (50.000 EUR) par saison sèche aux groupes armés.¹²⁷

Les commerçants et passagers du camion payent en fonction de leur **colis**— viande boucanée ou autre—et le total de ces taxes peut varier entre 30.000 et 100.000 FCFA par barrière. Il semble que les commerçants soudanais, en fonction de leurs accords avec les ex-Seleka, peuvent souvent éviter ce genre de taxes. Les deux transporteurs mentionnés plus haut sont les seuls Centrafricains à avoir obtenu l'autorisation de circuler entre N'Dele et Kaga Bandoro, et ils doivent tout de même s'acquitter de 35.000-50.000 FCFA à chaque barrière.¹²⁸

Etude de cas : taxation de la viande de brousse

Une deuxième source de revenus pour les éléments déployés sur le tronçon Birao-N'Dele est le trafic de viande braconnée. Autour de la Réserve de Ouandjia-Vakaga, des commerçantes (*wali gali*) se déplacent en sécurité de N'Dele à Gordil pour acheter la viande grâce aux camions de l'ECOLOG escortés par le convoi de la MINUSCA. Pour être autorisées à ce commerce, elles payent 5.000 FCFA au comzone à la barrière installée en face de l'ancienne résidence du Projet de Développement de la Région du Nord (PDNR). En contrepartie, le comzone assure qu'elles ne seront pas dérangées par ses hommes. Toutefois, à leur retour, elles payent encore des « formalités » auprès du service Eaux et Forêts à chaque barrière variant entre 5.000-25.000 FCFA par barrière, selon le volume de leur colis. Les chasseurs, quant à eux, payent une taxe aux eaux et forêts de 2.500 FCFA par chasse.¹²⁹

Les groupes armés tirent également des profits de moindre importance du contrôle de la plaque tournante de N'Dele, où ils imposent des taxes aux commerçants de la ville, ainsi qu'au marché hebdomadaire d'Akourssoubak, où le bétail aussi est commercialisé. Le jour du marché, les vendeurs payent une taxe pour l'accès au marché, et les acheteurs, souvent venus de N'Dele, une taxe pour sortir—le montant dépendant du volume de leurs colis.¹³⁰ Selon des estimations, les bénéfices du FPRC sur l'ensemble de ces taxes sont de 2.5 millions FCFA (3.800 EUR) par mois pendant la saison sèche.¹³¹

124 Sous comzone Mahamat Sallet installé à Azené.

125 Source : entretien avec transporteurs soudanais, Kaga Bandoro, 2016.

126 Source : entretien avec transporteur soudanais, Kaga Bandoro 2016. Voir rapport du groupe d'experts (S/2015/936) para 157.

127 Calcule : 5 camions par semaine correspondent à 20 camions par mois, multiplié par les 6 mois de saison sèche, cela fait 120 rotations, multiplié par 18 barrières, ce qui égale 2.160 à multiplier par le montant de la taxe 15.000 FCFA = 32.400.000 FCFA.

128 Source : entretien avec chauffeur d'un de ses camions, N'Dele, 2017.

129 Source : entretiens à Gordil, 2017.

130 Source : entretiens avec commerçants, N'Dele, 2017.

131 Source : communication confidentielle ONU, 2016.



Des camions soudanais sur l'axe Bambari-Ouadda (février 2017)

Le mouvement entre Birao et Bambari est dominé par la commercialisation du café vers le Soudan d'un côté, et l'importation des biens manufacturés et d'armes en provenance de ce même pays, de l'autre. Entre Am Dafok et Bria, le transport et tous les commerces sont aux mains de Soudanais.¹³² Les régions de la Ouaka et de la Basse Kotto reliées par cet axe, produisent énormément de café destiné à l'exportation via Soudan,¹³³ ce qui donne lieu à un marché vaste et rentable. Principale source d'entrées de devises dans les sous-préfectures de Bambari et Kouango, le café engage une grande communauté de planteurs autochtones et tout un réseau d'acheteurs soudanais alliés aux groupes ex-Seleka qui descendent pendant la période d'achat annuelle entre janvier et avril. Ce café est exporté vers l'Égypte, l'Arabie saoudite, le Qatar, etc. De la zone de production à la frontière tchadienne, les perceptions de taxes le long de la chaîne d'évacuation sont nombreuses.

La zone caféière fut pendant longtemps contrôlée par l'UPC mais elle fait actuellement objet de conflits depuis l'intrusion des Anti-Balaka en 2017. L'axe pour l'évacuation du café vers le Soudan, par contre, est sous l'emprise de l'alliance entre le MPC et le FPRC qui affronte l'UPC. Cet axe est divisé en deux blocs dont Bria est le centre. Le premier bloc s'étend de Bambari à Bria et le deuxième, de Bria à Am Dafok. Cette division s'est créée en fonction des échanges économiques et des relations entre acteurs armés. Bria est la dernière ville sur cet axe qui reste en contact avec Bangui. La première partie de l'axe, de Bambari à Bria est facilement praticable, et le transport est assuré surtout par des transporteurs centrafricains—souvent des commissionnaires de commerçants soudanais. Infestée par des barrières FPRC, Anti-Balaka et UPC, la

¹³² A l'exception d'un entrepreneur militaire-commercial, le Général Djouma du FPRC, qui est au même temps grossiste à Bria et propriétaire d'un camion, fait la navette entre cette ville et Nyalla au Soudan. Il exporte souvent du bois, du miel, du sésame, du café, de la cire et ramène des marchandises pour ses boutiques. A Bria, on le soupçonne également de ravitailler clandestinement le FPRC en matériel de guerre provenant du Soudan. Source : entretiens à Bria, 2017.

¹³³ Voir rapport du groupe d'experts d'ONU (S/2014/762) para 145.

circulation routière s'effectue par convois sous escorte de la MINUSCA, qui malgré cette protection, sont encore l'objet d'attaques fréquentes des Anti-Balaka.¹³⁴

Tableau 8. Taxes payées par camion soudanais le long du circuit café

Lieu	Qui prélève la taxe	Bambari —> Soudan	Soudan —> Bambari
Zone de production (Kouango/Alindao)	Darassa (UPC)	800.000-1.000.000 FCFA ¹³⁵	
Bambari	Babou (UPC)	150.000-750.000 FCFA ¹³⁶	150.000-300.000 FCFA : Taxe douanière
Bria	FPRC	100.000 FCFA ¹³⁷	150.000-300.000 FCFA : Taxe douanière
Bria-Ouadda	Damane (RPRC)	600.000 FCFA ¹³⁸	1.250.000 FCFA : Taxe douanière
Mouka-Bria	Damane (FPRC)	75.000 FCFA ¹³⁹	75.000 FCFA : Escorte
Ouadda-Ouanda-Djallé	Chete Ali (FPRC)	100.000 FCFA ¹⁴⁰	250.000 FCFA : Taxe douanière
Coût par camion pour l'axe entier		1.925.000-2.725.000 (2.940-4.160 EUR)	1.875.000-2.175.000 (2.860-3.320 EUR)

Une panoplie de taxes s'étend le long trajet entre Bambari et le Soudan (voir tableau 8). Au total, il y a 32 barrières routières contrôlées par les groupes armés entre Am Dafok et Bambari : 15 ont sont aux mains du FPRC, 4 des hommes de Zacharie Damane, 10 des Anti-Balaka, et 5 de l'UPC. Il est à noter qu'un certain nombre des barrières est actuellement cogéré par FPRC et Anti-Balaka.

Ces barrières forment le dispositif principal de financement pour les groupes armés dans la zone, mais la taxation est plus complexe car elle s'adapte à la marchandise et au « moment » particulier de la chaîne d'approvisionnement (zone de production, marché, bordure) dans lequel intervient le barrage routier. Par exemple, il y a un régime de taxation spécifique pour les camions venant du Soudan vers Bria, et un autre pour ceux allant dans la direction opposée. En outre, complétant l'imposition directe aux barrages routiers et les escortes imposées, les dirigeants des groupes armés recourent à un certain nombre de taxes plus centralisées qui concernent l'ensemble de la zone sous leur commandement.

La chaîne de commercialisation du café commence dans la région de Bambari, aux **zones productives**. Selon l'Office des Réglementations de la Commercialisation et du Contrôle du Conditionnement des Produits Agricoles (ORCCPA), Ali Darassa imposerait des taxes de « douane » et « permission de circulation » obligatoires entre Ngakobo (sud de Bambari) et Bambari aux commerçants soudanais pour un montant de 600.000 FCFA par saison (six mois), ainsi que des taxes de 100.000 FCFA par camion par barrière routière.¹⁴¹ A Alindao, entre Bambari et Kouango, le prix du café varie actuellement entre 350-400 FCFA le kilo. Mais les producteurs de café payent une taxe de 7.000 FCFA à chaque opération de vente.

134 Deux fois par semaine, les camions de ravitaillement de la MINUSCA se déplacent sur cet axe. Les transporteurs et les véhicules des particuliers en profitent à chaque fois pour bénéficier de l'escorte de la MINUSCA.

135 Cela comprend : 600.000 FCFA pour le droit de circulation (par saison) ainsi que 100.000 FCFA pour le passage à chaque barrière.

136 Cela comprend des « taxes douanières » et taxes variées.

137 « Caisse café » payable à chaque barrière.

138 Cela comprend : « Caisse café » 100.000 aux quatre barrières sous contrôle de Damane, ainsi que des taxes de 40.000 FCFA par barrière (10.000 FCFA chacun pour les « services » instaurés par Damane sur nom de FACA, Police, Gendarmerie, Eaux et forêts) aux mêmes 4 barrières.

139 Pour une escorte obligatoire.

140 Une taxe « caisse café » à la valeur 100.000 FCFA est payable à deux barrières.

141 Communication d'ORCCPA, juin 2017.

Auparavant, les transporteurs soudanais ou leurs intermédiaires¹⁴² payaient 100 FCFA sur chaque kilo de café acheté à Alindao, mais maintenant, ils doivent verser 600.000 FCFA par voyage pour chaque camion transportant du café, et ce quelque soit la quantité achetée.¹⁴³ L'UPC et les Anti-Balaka se disputent cette zone. Ces derniers ont depuis début 2017 érigé des obstacles sur le tronçon entre Alindao, Kongbo et Mobaye pour empêcher la logistique des troupes de l'UPC, de la MINUSCA et des transporteurs alliés aux ex-Seleka.¹⁴⁴

Au niveau de **Bambari**, l'UPC a copié le registre des taxes étatiques. Le groupe armé exige 70 FCFA par kilo de café, 1.000 FCFA par sac pour son « service phytosanitaire », et 70.000 FCFA de taxe de « douanes » pour chaque camion sortant de Bambari chargé de café. De Bambari à Bria, il y a 10 barrières routières contrôlées par des groupes armés différents (FPRC-Anti-Balaka-UPC). Toutefois, les paiements aux barrières ont quasiment disparu depuis que les camions sont escortés par la MINUSCA, mais cette dernière n'a pas empêché les attaques des Anti-Balaka contre les convois.

Au niveau de la ville de **Bria**, les factions Goula et Rounga du FPRC, qui depuis l'été de 2017 se disputent le contrôle de la ville, imposent un « impôt annuel » aux transporteurs soudanais qui varie selon la taille du véhicule. Initialement, le paiement autorisait de circuler dans la zone entière, mais maintenant, chaque faction exige d'être rémunérée. Les taxes imposées par le FPRC s'élèvent à 300.000 FCFA pour un camion semi-remorque, 250.000 FCFA pour un camion dix roues, et 150.000 FCFA pour un camion six roues.¹⁴⁵ Depuis 2017, la barrière à l'entrée de la ville est particulièrement convoitée, et le FPRC demande 250.000 FCFA à chaque camion.



Reçu du service des « douanes » sur une barrière de sortie de Bambari (décembre 2016)

De Bria à Ouadda, en plus des taxes de circulation, le RPRC du Général Damane a instauré la taxe « caisse café », que l'état centrafricain avait déjà initiée auparavant. Chaque camion doit payer 100.000 FCFA à chacune des 4 barrières. De plus, le transporteur devra encore payer 10.000 FCFA à chacun des services parallèles de police, gendarmerie, phytosanitaire, eaux et forêts. A Ouadda, pour les camions transportant des biens manufacturés allant vers Bria, le général Damane a instauré une « taxe de douane ». Elle s'élève à 1.25 million FCFA (presque 2.000 EUR) pour chaque camion soudanais et s'ajoute aux autres paiements dus aux différents « services » présents aux barrières.

En outre, Damane a institué un système d'escorte. Tous les camions soudanais doivent engager une escorte à Ouadda ou Mouka, une localité située à 110 kilomètres d'Ouadda, pour assurer la sécurité du camion sur ce tronçon. Les frais du service d'escorte s'élèvent à 75.000 FCFA, dont 50.000 FCFA est remis

142 Jusqu'à la crise entre FPRC et UPC au début 2017, les commerçants soudanais avaient coutume d'arriver aux petits marchés régionaux pour y acheter le café directement aux producteurs. A cause de la hausse des taxes ainsi que de l'alliance entre le FPRC et les Soudanais, ces derniers ne sont plus les bienvenus dans la zone sous contrôle de l'UPC. Depuis lors, la grande partie des commerçants soudanais n'ose plus dépasser Bambari et se limitent à Bria ou Ippy, aux frontières des zones d'influence des FPRC-UPC. Néanmoins, des commerçants soudanais comme Nagrasj, propriétaire de « Ouaka Café », continuent d'opérer par des intermédiaires centrafricains dans cette région. Cette insécurité ouvre paradoxalement un espace aux petits commerçants centrafricains d'intervenir comme intermédiaire dans le commerce du café entre la zone productrice, le marché de Bambari et les commissionnaires à Bria.

143 Entretien avec un producteur de café et un commerçant soudanais à Alindao, mars 2017. Ceci s'applique aussi à d'autres produits comme le piment dont la culture est dominée par les Soudanais qui restent dans la zone autour de Bambari.

144 Communication confidentielle MINUSCA, juillet 2017.

145 Notons que cette structure est la même à Bambari.

au soldat qui assure l'escorte du camion et 25.000 FCFA reste à la caisse. Le système d'escorte est très bien organisé si bien que tous les éléments y prennent part et tout le monde y trouve son compte.¹⁴⁶

Toutes ces taxes sont payées par le biais d'un délégué des transporteurs soudanais à Ouadda, du nom de Mahamat, qui est également commerçant au marché local. Lorsqu'un camion soudanais arrive, le délégué l'accompagne à toutes les administrations exigeant un paiement. Parfois le chauffeur reçoit un reçu, parfois la transaction est simplement enregistrée dans un cahier de décharge. La médiation du délégué coûte 10.000 FCFA.

Entre Ouadda et Ouanda-Djallé, bien que la distance soit de 150 kilomètres, il n'y a qu'une localité, celle de Soumaka à 15 kilomètres d'Ouanda-Djallé. La barrière est sous le contrôle du FPRC dirigé par le comzone Chete Ali. Chaque camion lui paye autour 50.000 FCFA et il impose encore une taxe de douane de 250.000 FCFA aux transporteurs à Ouanda-Djallé. Entre Ouanda-Djallé et la frontière soudanaise, le circuit soudanais a été radicalement bouleversé par les exactions de FPRC. Depuis début 2017, les transporteurs soudanais ont taillé une nouvelle route pour contourner les dix barrières, très couteuses, sur cet axe. Actuellement, ils empruntent un chemin informel à partir d'Ouanda-Djallé pour entrer au Soudan directement. S'ils effectuent le voyage dans la direction contraire, ils commencent à la gare frontalière d'Am Dafok pour y prendre marchandises et passagers, passent par le Soudan pour descendre vers sud et rentrer en République centrafricaine à la hauteur d'Ouanda-Djallé. Par conséquent, le peu de localités situées sur l'ancien axe sont actuellement abandonnées par les échanges économiques de longue distance, et donc deviennent de plus en plus isolées. Par contre, ce détour permet aux commerçants soudanais d'économiser des millions de FCFA et d'éviter les taxes douanières soudanaises.¹⁴⁷

Cependant, le circuit soudanais reste lucratif pour les groupes armés. En exigeant des taxes pouvant atteindre jusqu'à 2 millions FCFA par camion (voir tableau 8), les groupes armés gagnent environ 192 millions FCFA sur la saison sèche.¹⁴⁸

Etude de cas : commerce autour de Birao



Camions chargés de bambous de Chine à Birao (février 2017)

¹⁴⁶ En réalité, l'escorte des camions soudanais sur ce tronçon de route n'est vraiment pas nécessaire car n'y a pas de contraintes particulières relatives à la sécurité entre Am Dafock et Bria sans escorte. Mais visiblement, Damane a institué ces escortes entre Ouadda et Mouka dans le but de faire gagner de l'argent à ses éléments.

¹⁴⁷ Entretiens avec transporteurs soudanais, Am Dafok, 2017.

¹⁴⁸ A comparer avec Agger 2015 op cit, p. 11, qui calculait entre \$200,000 – \$240,000 par an pour la taxation uniquement du café entre Bambari et le Soudan.

Même si Birao est délaissée par le circuit caféier aujourd'hui, et malgré l'insécurité rampante, un nombre de transporteurs soudanais continuent de s'y rendre, à cause principalement du commerce de bambou de Chine. L'exploitation soudanaise des vastes extensions de ce bambou autour de Birao est très lucrative et crée beaucoup d'emplois pour la population locale dans une région fortement désœuvrée. Sous le contrôle du FPRC, une dizaine de camions soudanais quitte quotidiennement Birao, chargés de bambou de Chine en direction du Soudan pour la consommation et l'exportation vers l'Éthiopie, l'Égypte, la Chine, etc. Il n'y a pas de barrière physique à Birao, mais tous les commerçants sont obligés de payer des taxes fixes sur le bambou à la « barrière virtuelle » constituée par le Sultanat.

Le Sultan de Birao (Mr. Ahamat Moustapha Am-Gabo) est une position historiquement prestigieuse qui jouit encore aujourd'hui d'une grande influence. Son autorité fait de lui une personne privilégiée dans la résolution des conflits. Le sultan chapeaute le comité de gestion mis en place par Nouredinne Adam, leader du FPRC.¹⁴⁹ Lorsque les transporteurs soudanais passaient encore par Birao pour se rendre à Bria ou Bambari, ils s'arrêtaient pour payer la taxe de douane au Sultan. Avant de démarrer une activité commerciale dans le bambou de Chine, l'entrepreneur doit obtenir l'autorisation du Sultan pour engager des ouvriers.

Un camion peut charger jusqu'à 600 bottes, soit 12.000 pièces de bambous de Chine.¹⁵⁰ Le commerçant devra payer au sultan 750.000 FCFA par camion, dont 500.000 FCFA pour le bois (un montant qui revient à l'exploitant, moins un pourcentage discret pour le sultanat) et 250.000 FCFA comme taxe douanière. Sur base de ces montants, rien qu'à Birao, le bambou de Chine rapporte au moins 420 millions FCFA (640.000 EUR) en taxes par saison sèche.

Le FPRC taxe les transporteurs de bambou de Chine en partance vers le Tchad aux barrières de Dongoré et Amkourmaye,¹⁵¹ et à Am Dafok, à la frontière tchadienne. Vu l'absence de transporteurs de café, le bambou de Chine est la principale source de revenus de ce poste. Chaque camion doit payer près de 310.000 FCFA comprenant la taxe douanière de 250.000 FCFA, ainsi que 10.000 FCFA à chacun des services parallèles présent à la frontière, à savoir, Police, Gendarmerie, FACA, Mairie, Eaux et Forêts, et Phytosanitaire, soit un total de 60.000 FCFA. Environ une dizaine de camions chargés de bambou de Chine traverse le poste frontalier, ce n'est pas moins de 3 millions FCFA que le comzone Abdel perçoit tous les jours, ce qui représente pour toute la saison sèche 900 millions FCFA (1,38 million EUR). Chaque semaine, Nouredinne Adam se rend à Am Dafok pour collecter les recettes.¹⁵²

En outre, le transport du bambou à travers de la frontière soudanaise s'effectue intensivement par des chariots à mulet pour ainsi éviter les taxes qui s'appliquent à l'exportation à échelle commerciale. Ainsi, la taxation du bambou de Chine à Birao et à Am Dafok rapporte FPRC près de 2 million EUR par an.

Toutefois, Birao ne profite pas du commerce du bambou de Chine et ne se développe pas en conséquence. De fait, les entrepreneurs et militaires centrafricains préfèrent investir leurs profits dans des villes comme Nyalla au Soudan, où des hommes forts comme le sultan, le comzone, et la famille Garba¹⁵³ y ont construit leurs maisons.

149 Le comzone FPRC (appelé Adam Prof) a son bureau dans le « palais » du sultan. Les autres membres de l'équipe, comme le comzone FPRC, ne sont pas trop visibles, à part Goumtou, le receveur, chargé de collecter auprès des commerçants, et certaines structures comme l'unique auberge de douze chambres qui abrite les personnels des ONG internationales et les gens de passage.

150 Une botte comprend 20 pièces de bambou. Donc un camion charge jusqu'à 12.000 pièces de bambou de Chine.

151 Selon le Groupe d'Experts de l'ONU, les casques bleus avaient interdit l'érection de barrières sur ce tronçon, mais en 2016, il y avait toujours des barrières mobiles. Voir rapport final du Groupe d'experts (S/2016/1032) para 70.

152 Entretien avec percepteur à la barrière, Am Dafok, 2017.

153 Propriétaire de la société « Garba et Frères » spécialisée dans le commerce diversifié (magasins de commerce général, quincailleries, importation et exportation des produits divers). La famille est soupçonnée d'être impliquée dans les affaires illicites en complicité avec des soudanais et sous couverture du sultan. Source : entretiens à Birao avec des commerçants et humanitaires, mars 2017.

Conclusions

Le circuit soudanais, c'est-à-dire les échanges commerciaux effectués par les commerçants soudanais dans l'espace du territoire centrafricain, rapporte au moins 2,38 million EUR par an aux groupes armés via le contrôle de l'espace routier. Il est donc logique d'y constater que FPRC, Anti-Balaka et UPC¹⁵⁴ se battent pour en obtenir le contrôle, et y établir diverses taxes. Néanmoins, à force d'imposer chaque déplacement, chaque transaction, chaque sac de café, les groupes armés découragent toujours plus les commerçants d'engager des activités commerciales. Beaucoup d'entre eux originaires du Soudan sont devenus des réfugiés, ou ont préféré abandonner leurs affaires en République centrafricaine et retourner chez eux. L'arrêt des commerces à longue distance avec le Soudan a des répercussions directes pour les populations vivant dans la zone de contrôle des ex-Seleka car ils ont de plus en plus de difficultés à s'approvisionner en médicaments, lait en poudre et autres biens manufacturés importés depuis le Soudan.¹⁵⁵

154 Voir rapport du groupe d'experts (S/2015/936) p. 160, annexe, para 4, et rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2014/762) para 98.

155 De plus, nous avons remarqué que la plupart des produits importés sont expirés. Observations à Am Dafok, Birao, 2017.

7. Le circuit « légal »



Sommaire du chapitre

Nombre de barrières : 26

Opérateurs principaux : services étatiques

Introduction

Le dernier grand circuit économique concerne les voies sous contrôle gouvernemental, dans le sud-ouest du pays. Il s'agit de l'axe routier Bangui-Bouar-Douala (au Cameroun), la route de Gamboula, et du fleuve Oubangui liant Bangui aux zones portuaires des deux Congo. Pays enclavé dépendant à 50% d'importations des biens de consommation de base,¹⁵⁶ le fleuve et la route de Douala approvisionnent le pays, et Bangui en particulier, en biens manufacturés. La régularité de l'acheminement des importations influence directement la stabilité et fonctionnement du gouvernement. 80% du carburant consommé à Bangui est importé par transport fluvial sur l'Oubangui par le groupe logistique français Bolloré, qui a signé un partenariat avec le gouvernement centrafricain. Le corridor routier reliant Bangui au Cameroun est la route la plus courte pour rejoindre la côte atlantique et la seule voie routière du pays praticable toute l'année.¹⁵⁷ Elle représente 80% des importations et exportations centrafricaines. Le troisième axe, vers Gamboula, sert pour l'exportation du bois (par les sociétés SEFCA, VICA, TIMBERLAND et TANRI-BAMBA) et de minerais.

¹⁵⁶ Tessandier et al, 2011 op cit.

¹⁵⁷ Les opérateurs logistiques l'appellent le « corridor légal » et les militaires la « MSR » (« main supply road »).

Ces routes génèrent d'importantes recettes douanières, l'une des trois sources principales de revenus de l'état. En effet, les taxes douanières constituent autour de 20% du budget du gouvernement. En plus de son importance vitale pour le ravitaillement de Bangui, l'intérêt économique de ces routes est une autre raison de l'importante concentration des troupes onusienne et centrafricaine pour la sécurisation de l'axe Bangui-Bouar-Douala. Par ailleurs, le contrôle des recettes fiscalo-douanières a été parmi les enjeux des guerres civiles successives.¹⁵⁸

Le circuit de commercialisation

Le fleuve et la route Bangui- Bouar-Douala sont responsables pour le 90% du ravitaillement de Bangui en biens de consommation et manufacturés, à l'exception de produits agricoles de base et le bétail (voir chapitre 5). 80% du carburant et du ciment consommés à Bangui sont importés par voie fluviale, tandis que le corridor routier est réservé pour les biens de consommation manufacturés plus légers. Ces deux voies sont donc cruciales pour l'importation et l'exportation des produits centrafricains tel comme le bois et le bétail. Pour l'exportation, notamment du bois, la route vers Gamboula est également fortement empruntée. Sur le fleuve, le transport à grande échelle est uniquement assuré par SOCRATRAF, tandis que sur la route entre Bangui et le Cameroun, environ 300-400 camions, dont 75-80% sont camerounais, ravitaillent la capitale.¹⁵⁹

Les deux corridors sont gérés sous forme d'un Partenariat Public-Privé (PPP) entre l'état centrafricain et les sociétés françaises Total, fournisseur monopolistique en carburant pour tout le pays, et Bolloré, concessionnaire monopolistique en matière logistique en Centrafrique depuis 1996. Bolloré Africa Logistics est aussi actionnaire à 60% de la SOCATRAF, l'entreprise gérant le terminal à conteneurs du port de Bangui, et l'état centrafricain à 40%. De plus, la section « conteneur » est gérée par SDV (SCAC DELMAS VIELJEUX),¹⁶⁰ une autre filiale du groupe Bolloré. SOCATRAF transporte carburant de Total, mais aussi le ciment, la farine, le sucre (dont la vente en RCA est monopolisée par la société française SUCAF), les véhicules et les biens manufacturés de consommation courante. Reste aux bateaux « pousseurs » centrafricains le transport des bœufs, bois de sciage, et divers (miel, arachide, maïs) vers Brazzaville et Kinshasa.

Une barge de SOCATRAF peut transporter jusqu'à 500 tonnes ou 5 à 6 camions (qui eux ne peuvent charger que maximum 50 tonnes). Annuellement, SOCATRAF transporte autour de 120.000 tonnes entre Bangui et les zones portuaires des deux Congo.¹⁶¹ Pour ces raisons, le carburant transporté par voie fluviale est 50% moins cher que celui acheminé par route, et le sac de ciment est 500 FCFA moins cher.¹⁶²

En plus de sa position monopolistique de la logistique sur le fleuve Oubangui, Bolloré détient aussi un parc de 300-400 camions gérés par 10 à 15 transporteurs (dont 90% sont Camerounais) qui assurent le transport sur le corridor routier entre Douala et Bangui.¹⁶³ Enfin, le groupe Bolloré est également le propriétaire et l'exploitant unique du Douala International Terminal (DIT) du port de Douala (Cameroun).¹⁶⁴ De cette manière, Bolloré est en mesure d'offrir à ses clients un service intégré dans un circuit fermé entièrement géré par des filiales de son groupe. De plus, étant donné que la SOCATRAF est le résultat d'un PPP avec le gouvernement, le groupe Bolloré peut contourner les processus de dédouanement entre les pays concernés.

158 Voir Ngovon, 2015 op.cit.

159 Il y a autour de 100-150 camions en propriété de transporteurs centrafricains sur le corridor. Néanmoins, beaucoup de camerounais dans la flotte se font matriculer en République centrafricaine parce que c'est moins cher. Entretien avec DG SOCATRAF, Bangui, 2016.

160 Information provenant de l'outil Internet Logistics Capacity Assessment (LCA) développé par le PAM.

161 Voir Bolloré Transport and Logistics, « Qui nous sommes : Bolloré Africa Logistics en République Centrafricaine », à <http://www.bolloré-africa-logistics.com/qui-sommes-nous/filiales-en-afrique/republique-centrafricaine.html> (visité le 27 Octobre 2017).

162 Voir Tchoulen, Merlin Bertrand. 2012. « Etude de l'amélioration du système de transport routier des marchandises en vrac dans l'espace CEMAC : cas du DGFT », Thèse de maîtrise, Institut supérieur des transports.

163 Entretien avec DG de SOCATRAF, Bangui, 2016.

164 Voir Bolloré Ports, « Réseau Mondial : Douala International Terminal, Cameroun », à <http://www.bolloré-ports.com/reseau-mondial/afrique/port-de-douala-cameroun.html> (visité le 27 Octobre 2017).

L'économie politique du corridor

Les taxes sur les importations et exportations de marchandises sur les routes Bangui- Bouar- Douala et de la Gamboula constituent une source importante de revenus pour l'état centrafricain. En effet, elles s'élèvent à environ 75 milliards FCFA (114,5 millions EUR) en 2017, soit 55% des recettes annuelles propres de l'état, et 20% du budget d'état.¹⁶⁵ Suivant un modèle fort répandu en Afrique, le gouvernement donne des « concessions » monopolistiques à des sociétés étrangères, ou à l'industrie domestique car ces concessions sont plus faciles à taxer.¹⁶⁶ Le ravitaillement de Bangui et la manne financière que représentent ces corridors expliquent le haut degré de militarisation des deux voies. En 2013, pendant la crise, lorsque le corridor était aux mains des groupes Seleka, l'affluence avait diminué de 50%.¹⁶⁷ Durant cette période, les camions étaient contraints de déboursier la somme totale de 213.900 FCFA aux multiples barrières routières entre Béloko et Bangui.¹⁶⁸ D'ailleurs, une grande partie des efforts des militaires français de la mission Sangaris fut dédiée à rétablir le contrôle gouvernemental sur l'axe.¹⁶⁹

L'expérience de Bangui coupée d'approvisionnement a été traumatisante pour le gouvernement en place et pour les populations. Depuis, les dispositifs sécuritaires commencent dès le chargement. Les forces de sécurité internes—policiers et gendarmes centrafricains—sont présentes au parc sur l'Avenue des Martyrs. Une fois chargés, les camions partent en convoi de 80 à 150 à la barrière de PK12, à la sortie de la ville, où les véhicules humanitaires leur rejoignent. 55 casques bleus et 80 éléments de la « brigade mixte » centrafricaine assurent leur sécurité jusque Sibut, premier point d'échange des escortes.¹⁷⁰

Les escortes de la MINSUCA ont débuté en janvier 2014, mais les Seleka en ont aussi mis en place, selon Global Witness, lorsqu'ils contrôlaient le corridor.¹⁷¹ Durant l'année 2016, la MINUSCA a assuré la protection de 31.661 véhicules sur le corridor et la RN2, en direction de Kaga Bandoro.¹⁷² Empêchés par la MINUSCA d'attaquer les convois comme il le faisait jusqu'alors, le FPDC de Miskine, a fini par adhérer au programme DDR en 2017.¹⁷³ Cependant, en août 2017, le FPDC est réapparu en réinstallant une barrière à Zoukombo qui avait été démantelée deux ans plus tôt.¹⁷⁴

Au dépit des avantages du système d'escorte instauré par la mission onusienne, cette pratique a aussi fait objet de critiques. En 2015, Global Witness reprochait aux Nations Unies de faciliter l'exportation du bois par des sociétés soupçonnées de financer de groupes armés lorsque les Anti-Balaka contrôlaient le corridor.¹⁷⁵

De plus, la présence armée des casques bleus n'a pas mis fin aux attaques des transporteurs, ce qui a poussé le gouvernement centrafricain à renforcer l'escorte. En décembre 2015, celui-ci crée la « brigade économique » mixte de surveillance, composée de 80 agents douaniers et d'éléments de la gendarmerie se déplaçant dans 8 véhicules. Pour financer cette nouvelle protection, les transporteurs sont mis à contribution. En effet, l'Union Nationale du Patronat Centrafricain (UNPC) prélève un montant de 25.000 FCFA par véhicule pour une escorte jusqu'à Béloko, à la frontière camerounaise.¹⁷⁶ Les transporteurs ont critiqué cette contribution obligatoire payable à l'aller et au retour, car d'une part, elle s'ajoute à la « taxe d'importation » de 100.000 FCFA prélevée par l'UNPC à Béloko, et d'autre part il y a un manque de transparence sur l'utilisation de l'argent collecté.¹⁷⁷

165 Voir Ministère des Finances et du Budget (2017) « Rapport d'Exécution Budgétaire du premier semestre 2017 », p. 4.

166 Voir Marchal, Roland 2015. « Being rich, being poor. Wealth and fear in the Central African Republic. » Dans : Carayannis, Tatiana, et Louisa Lombard (eds.). *Making Sense of the Central African Republic* (Zed Books : London).

167 Voir IPIS 2014 op cit, pp. 39-40.

168 Voir Bangda, Bernard. 2015. « Cameroun-RCA : Grèves à répétitions de camionneurs à Garoua-Boulai ».

169 Entretien avec un ex-militaire de l'opération Sangaris, Bangui, février 2017.

170 Source : entretien avec un responsable pour les escortes dans la MINUSCA, février 2017.

171 Global Witness 2015 op cit, p. 14.

172 MINUSCA 2017 op cit.

173 Voir rapport final du Groupe d'experts d'ONU (S/2016/1032) para 104 et rapport du groupe d'experts (S/2015/936) para 200.

174 Rapportage interne MINUSCA, août 2017.

175 Global Witness 2015 op cit.

176 Entretiens avec USCC, 2016.

177 Expression de Centrafrique (17 octobre 2016). « UNPC : arnaque ou état centrafricain bis ? ». <http://www.expressiondecentrafrique.com/unpc-arnaque-etat-centrafricain-bis/>

Sur l'axe liant Bangui à la frontière camerounaise, il y a 8 barrières routières officielles : les 3 postes douaniers de PK12 (sortie de Bangui), Bouar, et Béloko (poste frontalier côté centrafricain, en face du poste camerounais de Garoua-Boulai), et les 5 postes de péage routier à Ndéré, Birlo, Bossembélé, Yakolé, et Bossemtélé, où les transporteurs payent 2.000 FCFA (voir carte des postes officielles dans l'Annexe 6). Malgré leur légalité, les agents en poste demandent des paiements illégaux aux transporteurs. De plus, il existe encore des barrières illégales sur le corridor. En 2009, l'OCDE notait que « sur le tronçon routier entre Bangui et la frontière camerounaise, principal axe économique du pays, les taxes (légalles et illégales) oscilleraient entre 50 et 60% du coût du transport (...), la gendarmerie et police étant les deux corps recourant le plus à ce mode de financement ».¹⁷⁸ En 2011, les transporteurs citaient les tracasseries—les prélèvements indus—comme la contrainte principale à leur activité.¹⁷⁹ D'ailleurs, les coûts des taxes illégales constituent autour de 40-70% du prix final.¹⁸⁰

Conscients de leur pouvoir de nuisance sur les flux logistiques et sur l'économie du pays, les syndicats de camionneurs camerounais et centrafricain¹⁸¹ organisent périodiquement des grèves, bloquant ainsi l'approvisionnement de Bangui, pour faire entendre leur revendication auprès de la MINUSCA et du gouvernement. Leurs mouvements de grève ont mené à la création de la brigade économique mixte, au remplacement des contingents Bangladeshi des casques bleus par d'autres nationalités sur les escortes, et, à plusieurs reprises, à des interventions pour démanteler les barrières.¹⁸²

Actuellement, les camions faisant partie d'un convoi escorté entre la ville frontalière de Garoua-Boulai et Bangui (et dans le sens inverse) payent chacun 50.000 FCFA à l'avance. Cette somme comprend toutes les taxes de péage, et permet ainsi de ne plus s'arrêter en chemin. Mais depuis l'instauration de ce système, les douaniers en postes intermédiaires ont perdu une partie de leurs revenus et se sont donc tournés vers les petits transporteurs et commerçants. Paradoxalement, alors que les camionneurs escortés ne payent plus directement aux barrières routières, celles-ci n'ont fait qu'augmenter. Entre PK12 et PK26, par exemple, il y en a maintenant 5, et les principaux payeurs sont les motos.

Sur autres axes sous contrôle gouvernemental sans surveillance, les usagers de la route sont toujours sujets à des tracasseries aux barrières. Par exemple, un agent d'une société d'exploitation du bois nous a confié que ses camions sont souvent obligés à dédouaner trois fois les mêmes cargaisons aux différents postes de douane.¹⁸³

Conclusions

La cause principale de ces tracasseries est que ces agents de douane ne sont pas, ou très mal, payés par l'état. Dès lors, leur subsistance dépend de leur capacité à soudoyer la population locale. Dans un rapport, le Groupe d'Experts avait relevé que les militaires en postes qui survivaient en taxant continuellement la population risquait de l'aliéner contre eux.¹⁸⁴ Pour éviter que cela n'arrive avec les agents de l'état, le gouvernement devrait d'abord garantir les ravitaillements et des salaires périodiques, ainsi que surveiller le bon comportement des agents affectés aux barrières routières. Ensuite, le gouvernement devrait développer le système de fiscalité centralisée via un « guichet unique » où les transporteurs pourraient payer toutes les taxes liées postes urbains et frontalier, ainsi que promouvoir la bancarisation des transactions. Réitérons également dans ce contexte l'importance du Décret 12.148 de 2012 portant sur les barrières légales et proposons une relance de la brigade spéciale de contrôle mobile et de surveillance des barrières proposée par ce décret, initiative qui pourrait bénéficier de l'appui de la communauté internationale.

178 OCDE. 2009. « Suivi des Principes d'Engagement dans les États fragiles - Rapport Pays République Centrafricaine. » Paris : OCDE, pp. 22 et 29.

179 Tessandier et al 2011 op cit, p. 38.

180 Source : entretiens avec USCC, voir Tchoulén 2012 op cit p. 37.

181 Les syndicats principaux sont l'Union Syndicale des Chauffeurs Centrafricains et le Syndicat National des Chauffeurs Professionnels des Transports du Cameroun – SYNCPROTCAM.

182 Voir Malebingui, Annette Maéline. 2015. « L'USCC suspend les activités et demande le renforcement de la sécurité sur le corridor Bangui Garoua-Boulai », *RJDH*, 22 juillet.

183 Source : entretien confidentiel, Bangui, septembre 2016.

184 Rapport final du groupe d'experts d'ONU (S/2015/936), para 207.

8. Conclusions

« L'Etat s'arrête à PK12 », selon un proverbe centrafricain. Effectivement, aujourd'hui, dans toute une partie du pays, les forces gouvernementales ne contrôlent aucune route commerciale. Dans les zones aux mains des groupes armés, chacun a installé son dispositif propre, souvent modelé sur le système d'imposition de l'état, pour retirer un maximum de profits des routes commerciales de longue distance. Ces systèmes de taxation parallèle constituent une des ressources principales de financement pour chaque partie prenante au conflit. Source de profit, le contrôle de l'espace routier devient, par conséquent, un enjeu fondamental dans la guerre que se livrent les groupes armés entre eux, et contre l'état.

Notre analyse se base sur une recherche de terrain qui a abouti à la cartographie 284 barrières routières en République centrafricaine et qui nous a permis d'identifier trois « circuits » : le premier est celui du bétail, le deuxième est le circuit dit « soudanais », qui comprend la filière du café, et enfin, le circuit « légal ». L'analyse de ces trois circuits démontre que les profits financiers que les groupes armés en tirent sont colossaux. Selon notre étude, les groupes ex-Seleka tireraient de leur participation dans le contrôle de deux de ces circuits un bénéfice supérieur à 6 millions EUR par an.

Déjà en 2009, l'OCDE résumait le dilemme de la multiplication des barrières routières en RCA de façon suivante :

« Cet enjeu se trouve ... au croisement de la faisabilité de la relance économique et de la Réforme du Secteur de la Sécurité (RSS). Sans réduction des prélèvements abusifs opérés sur les producteurs ruraux, les éleveurs et les commerçants, il ne saurait y avoir de sortie d'une économie de survie ni d'accroissement des échanges marchands : une activité économique accrue ne signifie pas de bénéfices croissants, puisqu'ils sont annihilés par les coûts de transports résultant de l'insécurité et de taxations abusives. »¹⁸⁵

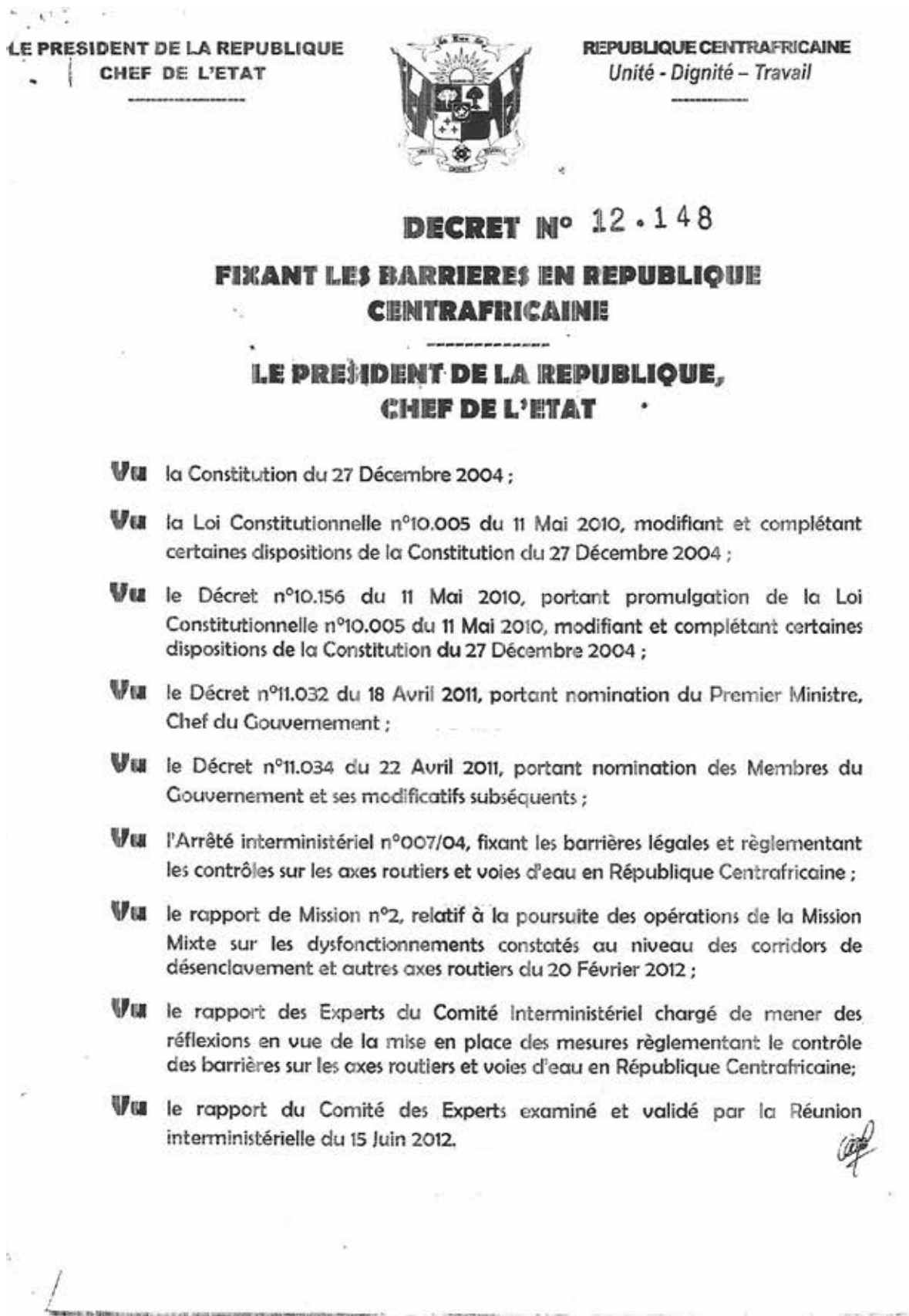
Cette observation est encore valable aujourd'hui, voire la situation s'est gravement détériorer puisque la « Réforme du Secteur de la Sécurité (RSS) » a fait place à un programme de « Désarmement Démobilisation Réintégration (DDR) ». En effet, actuellement, la majorité des barrières sont exploitées par les groupes armés et constituent un obstacle à la paix ainsi qu'au développement : leur rentabilité signifie que les groupes armés ont un intérêt à les maintenir.

En conclusion, nous souhaitons que ce rapport puisse contribuer à une meilleure compréhension de l'économie politique de conflit en RCA, et puisse apporter des informations vérifiées qui ouvriront la voie à stabilisation et à la paix en Centrafrique.

185 OCDE 2009 op cit, p. 29.

Annexes

Annexe 1. Décret n°12.148 portant sur les barrières routières



DECRETE

- Art. 1^{er} :** Les barrières en République Centrafricaine ainsi que les entités autorisées à effectuer les contrôles sont fixées conformément au Tableau ci-joint en annexe.
- Art. 2 :** Les missions de contrôle des barrières sont dévolues aux Services de la Gendarmerie, de la Police, des Eaux et Forêts, des Douanes et les autres entités désignées (en annexe) en fonction de la spécificité des barrières.
- Art. 3 :** Les Forces Armées Centrafricaines (FACA) ne sont pas habilitées à effectuer des contrôles sur les barrières.
- Art. 4 :** L'exécution des missions de contrôle aux barrières ne donne pas lieu à un paiement en contrepartie des opérations effectuées à l'exception des opérations douanières (à la frontière et/ou au Bureau de dédouanement des marchandises) ou des contrôles phytosanitaires et zoo-sanitaire à la frontière dont les modalités seront définies par arrêté interministériel en application de la Loi 65.61 du 03 Août 1965.
- Art. 5 :** Une Brigade Spéciale de Contrôle Mobile et de Surveillance des barrières sera créée et coordonnée par le Ministère de la Défense Nationale, des Anciens Combattants, des Victimes de Guerre et de la Restructuration de l'Armée pour assurer le contrôle et la répression des cas d'exaction ou de violation des dispositions du présent Décret.
- Art. 6 :** Les cas d'exaction, de trafics et d'extorsion de fonds auprès des usagers en violation des dispositions du présent Décret, entraîneront pour leurs auteurs, les sanctions de dernière rigueur (radiation, révocation) sans préjudice de poursuite judiciaire.
- Art. 7 :** Les supérieurs hiérarchiques directs informés de la violation des dispositions du présent Décret par leurs hommes de rang ou les agents de l'Etat placés sous leur responsabilité, et qui n'ont pas pris les mesures qui s'imposent, seront considérés comme complices et sanctionnés comme tels.



- Art. 8 :** Les victimes d'exactions, de trafics ou d'extorsion de fonds doivent informer la Brigade Spéciale de Contrôle Mobile et de Surveillance des barrières et/ou les autorités administratives ou judiciaires les plus proches.
- Art. 9 :** Chaque barrière doit être identifiée par un panneau où seront inscrits le nom de la barrière, les entités représentées et les modalités de paiement pour les droits à acquitter.
- Art. 10 :** Les différentes mesures relatives à la surveillance, au contrôle et à l'organisation des barrières, doivent être publiées et affichées au niveau de chaque barrière et largement diffusées.
- Art. 11 :** Le présent Décret qui abroge toutes dispositions antérieures contraires et qui prend effet à compter de la date de sa signature, sera enregistré, publié au Journal Officiel et Communiqué partout où besoin sera.

Fait à Bangui, le 29 JUIN 2012



LE GENERAL D'ARMEE
François BOZIZE

ANNEXE DU DECRET N°...DU

FIXANT LES BARRIERES EN REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

N° d'ordre	Points des Barrières	Services habilités	Natures de Contrôle ou Formalités	Droit à acquitter
1. ENTREES ET SORTIES DE BANGUI				
1	PK12	Gendarmerie Police (DST) Bataillon de Protection et de Sécurité des	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant Néant
2	PK 9 (Axe MBAÏKI) LOROMBOIS	Gendarmerie Police (DST) BPSI Douanes Eaux et Forêts Commerce	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant Néant
3	M'POKO- BAC	Gendarmerie	Contrôle de Sécurité	Néant
4	Port Amont	Gendarmerie Police - Immigration Police DST FACA AMPHIBIE PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
5	Port Beach	Gendarmerie Police - Immigration Police DST FACA AMPHIBIE PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
6	Port SAO	Gendarmerie Police - Immigration Police DST FACA DESARMEMENT FACA AMPHIBIE PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
7	Embouchure M'POKO	FACA AMPHIBIE Phyto-sanitaire Zoo- sanitaire	Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire	Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire
8	Route de LANDJIA	Gendarmerie BPSI Eaux et Forêts	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant

N° d'ordre	Points des Barrières	Services habilités	Natures de Contrôle ou Formalités	Droit à acquitter
9	PORT SOCAF	Gendarmerie Police - Immigration Police DST FACA DESARMEMENT FACA AMPHIBIE PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
10	PORT ETAT	Police DST FACA DESARMEMENT FACA AMPHIBIE PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant
11	PORT VILLA KOLONGO	Police - Immigration Police DST FACA DESARMEMENT FACA AMPHIBIE PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
2. BANGUI – GAROUA MBOULAI (FRONTIERE CAMEROUN)				
2.1. PK12 – GAROUA MBOULAI				
12	PK26 (Axe Boali) PONT MBERE	Gendarmerie Police DST FACA DESARMEMENT PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
13	BOSSEMBELE	Gendarmerie BPSI	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
14	Sortie Bossembele (Axe Yaloke)	Gendarmerie Police (DST) BPSI	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant Néant
15	BOSSEMPTELE	Gendarmerie Police (DST) Douane	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscale et économique	Néant Néant Droits et taxes, TEL
16	BOUAR	Gendarmerie Police (DST) Douane Eaux et Forêt	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscale et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
17	BABOUA	Gendarmerie Police (DST) Douanes Eaux et Forêts	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscale et économique Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant

N° d'ordre	Points des Barrières	Services habilités	Natures de Contrôle ou Formalités	Droit à acquitter
18	BELOKO (Frontière Cameroun)	Gendarmerie Police - Immigration Police DST FACA DESARMEMENT PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
3. Axe BAORO – GAMBOULA – KENTZU				
19	CARNOT	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
20	BERBERATI (Sortie WAPO)	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
21	GAMBOULA	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
4. BERBERATI – NOLA – NYANTCHI – LIBOKO				
22	MOLAÏ	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
23	FRONTIERE NOLA	Gendarmerie Police Immigration DOUANES COMMERCE EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle Import/Export Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant Néant
24	YAMANDO	Gendarmerie DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Droits et taxes, TEL Néant
25	LOPPO	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant

N° d'ordre	Points des Barrières	Services habilités	Natures de Contrôle ou Formalités	Droit à acquitter
26	NYANTCHI	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
27	LIBOKO	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
5. BOSSEMPTELE - BOZOU - BOCARANGA - BANG				
28	BOZOU PK5	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
29	BOCARANGA	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
30	BANG	Gendarmerie Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
31	PONT MBERE	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
6. AXE BANGUI - FRONTIERE TCHAD				
6.1. BANGUI - BOSSANGOA - BETOKO - GORE (TCHAD)				
32	BOSSANGOA	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
33	NANA BAKASSA	Gendarmerie EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant
34	NANGA BOGUILA	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
35	CROISEMENT BEBOURA	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
36	POSTE BETOKO (Frontière BEKA)	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasseProtection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
6.2. BOSSEMPTELE - BOZOU - PAOUA - BETOKO - TCHAD				
37	BOZOU	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
38	PAOUA	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant

N° d'ordre	Points des Barrières	Services habilités	Natures de Contrôle ou Formalités	Droit à acquitter
39	BEMAL (ENTREE BETOKO)	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
40	POSTE FRONTIERE BEKA VERS GORE	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
41	KAGA BADORO (Croisement NDOMETE)	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
6.3. AXE SIBUT - KAGA BANDORO - SIDO (FRONTIERE)				
42	KABO	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté	Néant Néant
43	SIDO	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté	Néant Néant
6.4. DAMARA - KABO - SIDO				
44	OUANDANGO	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté	Néant Néant
45	ENTREE BOUCA	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté	Néant Néant
46	BATANGAFO (Direction KABO-SIDO)	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
6.5. BANGUI - DEKOA - NDELE - GARBA				
47	NGUERENGOU PK30 (AXE DAMARA)	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté	Néant Néant
48	SIBUT ENTREE (Face Mairie)	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
49	MBRES	Gendarmerie EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sûreté Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant
50	AZENE (Croisement)	EAUX ET FORÊTS	Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant
51	KOUKOUROU	Gendarmerie EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sûreté Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant
52	BAMINGUI	Gendarmerie EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sûreté Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant
53	BANGORAN	EAUX ET FORÊTS	Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant
54	NDELE	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sûreté Contrôle de Sûreté	Néant Néant

N° d'ordre	Points des Barrières	Services habilités	Natures de Contrôle ou Formalités	Droit à acquitter
55	WOUI	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
56	KOUNDI	Gendarmerie EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant
57	GARBA	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
7. AXE BANGUI – SOUDAN				
7.1. SIBUT –BAMBARI – BANGASSOU – BEMA (Frontière République Démocratique du Congo)				
58	GRIMARI	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
59	BAMBARI ENTREE	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
60	BAMBARI SORTIE (DIRECTION IPPY)	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
61	ALINDAO	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
62	KONGBO (Croisement)	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
63	BANGASSOU ENTREE	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
64	NGABA PK30	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant
65	OUANGO BANGASSOU	Gendarmerie Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant
66	BEMA	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
67	SATEMA	Gendarmerie Police DST	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité	Néant Néant

N° d'ordre	Points des Barrières	Services habilités	Natures de Contrôle ou Formalités	Droit à acquitter
7.2. AXE BANGASSOU - RAFAI - OBO - BAMBOUTI (FRONTIERE SOUDAN)				
68	AGOUMAR (PK7 ROUTE DE RAFAI)	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
69	DEMBIA	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
70	ZEMIO	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
71	MBOKI	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
72	OBO (axe BAMBOUTI PK7)	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
73	BAMBOUTI	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phytosanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
8. AXE BAMBARI - BRIA - BIRAO - AMDAFOCK (FRONTIERE SOUDAN)				
74	IPPY ENTREE (PK5 AXE SOUDAN)	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
75	BRIA ENTREE	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
76	BRIA SORTIE (AXE OUADDA)	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
77	OUADDA - PK5	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
78	OUADDA DJALLE	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
79	DELEMBE	EAUX ET FORÊTS	Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant

N° d'ordre	Points des Barrières	Services habilités	Natures de Contrôle ou Formalités	Droit à acquitter
80	BIRAO ENTREE PK5	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
81	AMDAFOCK	Gendarmerie Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
9. BANGUI – FRONTIERE REPUBLIQUE DU CONGO				
9.1. BANGUI - M'BAIKI – MONGOUMBA				
82	FISSA	Gendarmerie EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant
83	M'BAIKI ENTREE (Croisement DEDE)	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
84	MONGOUMBA	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant Néant
85	ZINGA	Gendarmerie Police - Immigration Police DST PHYTO-SANITAIRE ZOO-SANITAIRE DOUANES EAUX ET FORÊTS COMMERCE	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Certificat Phytosanitaire Certificat Zoo-sanitaire Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes Contrôle Import/Export	Néant Néant Néant Taxes phyto-sanitaire Taxes zoo-sanitaire Droits et taxes, TEL Néant Néant
9.2. AXE MBAIKI – SCAD – BAGANDOU				
86	SIPPO	Gendarmerie	Contrôle de Sécurité	Néant
87	BAGANDOU	Gendarmerie Police DST EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Néant
9.3. AXE BODA - YALOE				
88	BODA - PK5	Gendarmerie Police DST DOUANES EAUX ET FORÊTS	Contrôle de Sécurité Contrôle de Sécurité Contrôle fiscal et économique Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant Néant Droits et taxes, TEL Néant
89	BOLAYE	Gendarmerie	Contrôle de Sécurité	Néant
90	BOGANANGONE	Gendarmerie	Contrôle de Sécurité	Néant
91	YALOE	Gendarmerie	Contrôle de Sécurité	Néant

N° d'ordre	Points des Barrières	Services habilités	Natures de Contrôle ou Formalités	Droit à acquitter
10. BANGUI – FRONTIERE REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO				
10.1. AXE BANGASSOU – MOBAYE - KOUANGO				
92	MOBAYE	Gendarmerie	Contrôle de Sécurité	Néant
		Police DST	Contrôle de Sécurité	Néant
		DOUANES	Contrôle fiscal et économique	Droits et taxes, TEL
		EAUX ET FORÊTS	Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant
93	KOUANGO	COMMERCE	Contrôle Import/Export	Néant
		Gendarmerie	Contrôle de Sécurité	Néant
		Police DST	Contrôle de Sécurité	Néant
		EAUX ET FORÊTS	Contrôle sur les armes et munitions de chasse Protection faune et Vérif. sorties grumes	Néant



Annexe 2. Aperçu des groupes armés en République centrafricaine

Le paysage des groupes armés en République centrafricaine s'est considérablement fragmenté depuis 2015. Aujourd'hui, le pays recense plus de 15 groupes armés plus ou moins actifs, divisés en trois catégories principales : ex-Seleka, Anti-Balaka et indépendants.¹⁸⁶ Les informations résumées ci-dessous portent sur les groupes armés identifiés lors de la cartographie des barrages routiers effectuée par IPIS. Il est à noter que si certains groupes n'ont pas été identifiés lors de la cartographie, cela ne signifie pas qu'ils ne s'engagent dans aucune sorte de prédation routière.

Ex-seleka

La révolution Seleka été initiée par l'ex-président Michel Djotodia mais a commencé à se fragmenter dans la deuxième moitié de 2014. Cette étude a identifié 4 groupes comme étant des « ex-Seleka » : FPRC, MPC, UPC et RPRC. Tous ces groupes entretiennent un climat de tension intercommunautaire et justifient leur existence par la nécessité de protéger les civils de l'insécurité.

Le **FPRC** (Front Populaire pour la Renaissance de la Centrafrique) est commandé par le général Noureddine Adam, un Runga originaire de la ville N'Dele. Ce groupe prétend chapeauter la réunification de l'alliance Seleka et vise au découpage du pays ou du moins, à un accord politique exhaustif. Le FPRC, composé principalement de combattants appartenant aux ethnies Runga et Gula, contrôle le nord-est du pays, et forme une alliance avec le MPC.

Le **MPC** (Mouvement Patriotique pour la Centrafrique), dirigé par Mahamat Al Kathim, est constitué de différentes bandes armées commandées par des généraux semi-indépendants issus du Tchad. Sa tête est composée d'Arabes tchadiens qui ont formé des alliances stratégiques militaire et économique avec le FPRC / MPC / Mokom Anti-Balaka et RJ. Depuis juillet 2017, le groupe connaît une certaine fragmentation à cause des abus contre les musulmans dans les zones où il opère, y compris à Kaga Bandoro.

Le **RPRC** (Rassemblement Patriotique pour le Renouveau de la Centrafrique) dont le chef est Zakaria Damane, a la mainmise sur une zone aux alentours de Bria et Ouadda. Plutôt que d'agir sous nom du RPRC cependant, Damane (de l'ethnie Gula) semble poursuivre ses intérêts personnels et ses hommes se déclarent fidèles à lui, et non au RPRC. En octobre 2016, le RPRC a formé une alliance avec le FPRC et l'Anti-Balaka de Mokom pour attaquer les communautés UPC et Peul / Fulani dans des positions clés. Ces attaques étaient accompagnées d'affirmations selon lesquelles, entre autres, les communautés UPC et Peul / Fulani étaient des étrangers exploitant les ressources locales.

L'**UPC** (Union pour la paix en Centrafrique) est un groupe armé peul conduit par le peul Ali Darassa (qui selon certaines rumeurs, viendrait du Niger), après une carrière rebelle aux cotés de Baba Ladde au Tchad. L'UPC prétend protéger les communautés peules des exactions des autres acteurs et communautés armés. Il occupe le sud-est du pays, des positions très stratégiques en termes de transhumance, agriculture, et sites miniers. Cependant, depuis début 2017, l'UPC a subi des pertes territoriales suite aux pressions de l'alliance Anti-Balaka et FPRC / RPRC / MPC.

Anti-Balaka

Le terme « **Anti-Balaka** » englobe tout un amalgame de groupes d'auto-défense ou de bandits. Plus ou moins structurés et de connotation chrétienne, ils ont surgi en réponse à la prise de pouvoir, en 2013, des Seleka.¹⁸⁷ Aujourd'hui, les Anti-Balaka sont composés en grande partie d'éléments qu'ils peuvent mobiliser rapidement, et leurs assertions de contrôle sur les routes commerciales sont en fonction des

186 Pour un aperçu actualisé, voir Nathalia Dukhan (2017) « Splintered warfare : Alliances, affiliations, and agendas of armed factions and politico-military groups in the Central African Republic », Washington : Enough Project.

187 Certaines factions existaient déjà comme groupes d'auto-défense tandis que d'autres ont créés par l'ancien président Bozize avec des anciens FACA.

menaces qu'ils perçoivent des autres acteurs armés. Certains groupes Anti-Balaka sont permanents mais d'autres sont plus occasionnels, et se mobilisent autour d'incidents concrets.

Parmi les factions Anti-Balaka les plus notables, il y a le **RDR** (Rassemblement Des *Républicains*) de Gaetan Baodé. Ce mouvement est présent dans les environs de Bambari dans l'Ouaka, et semble poursuivre un agenda plus local. Cette faction s'est historiquement affrontée avec des combattants Anti-Balaka rivaux représentant le programme plus nationaliste de Maxime Mokom (associé à l'ex-Président François Bozize). A l'Ouest, les « **frères Ndale** » *contrôlent l'espace routier autour de Bouar et collaborent franchement avec les services étatiques sur place.*

Autres

Parmi les autres acteurs armés, nous noterons le **RJ** (Révolution et Justice) au nord-ouest du pays, né comme réponse à la rébellion Seleka, mais actuellement vassal du groupe issu du MPC de Général Bahar. Le groupe est dirigé par Raymond Belanga bien que son leadership soit de plus en plus contesté.

Depuis décembre 2015, le **3R** (Retour, Réclamation, Réhabilitation), groupe présent dans l'ouest du pays, est dirigé par Abass Sidiki et a comme objectif de défendre les peuls contre les exactions des Anti-Balaka et RJ. Dans les régions du nord-ouest de la RCA non couvertes par la présente étude, les 3R contrôleraient des axes routiers clés entre les villes proches de la frontière tchadienne et bénéficieraient de la circulation économique dans la région, en particulier des bovins. Il y a des affrontements réguliers avec les Anti-Balaka et la RJ liés aux vols de bétail et l'imposition de taxes sur les communautés fulani.

Ces groupes armés à part, tout un amalgame de mercenaires soudanais et tchadiens, braconniers, et transhumants armés rendent le pays dangereux.

Annexe 3. Barrières et taxes sur une sélection d'axes principaux en République centrafricaine

Bangui-Garoua Boulai**		Kaga Bandoro-Sido		Birao-Bambari		Birao-Kaga Bandoro		Bangassou-Sibut	
Barrière	Montant	Barrière	Montant	Barrière	Montant	Barrière	Montant	Barrière	Montant
PK12		Kpokpo	85.000	Am Dafok	300.000*	Birao		Gambo 1	10.000
Gbaloko		Patcho	20.000	Dongore		Boromata1	1.500**	Gambo 2	37.500
Danzi		Ouandago 1	30.000	Amkourmaye	300.000*	Boromata2	1.500**	Pombolo	57.000
Kpobanga		Ouandago 2	25.000	Birao		Nda		Kembe 1	25.000
Zeregongo		Farazala 1	20.000	Delembé		Aïfa		Kembe 2	7.000
PK26 1		Farazala 2	30.000	Seregobo		Mile		Kembe 3	37.500
PK26 2		Farazala 3	20.000	Tahala		Gordil 1	25.000	Dimbi 1	27.500
M'Poko Ndere		Zoubanga	35.000	Koumbal		Gordil 2		Dimbi 2	14.000
Boali 1		Kabo 1	20.000	Ouandja		Akoursoulbak	5.000**	Dimbi 3	13.000
Boali 2		Kabo 2	20.000	Ouanda-Djallé	290.000*	Koundi		Kongbo 1	6.000
Croisement Lambi		Kabo 3	30.000	Soumaka	50.000	N'Dele	12.000**, 50.000	Kongbo 2	15.000
Bossemebele 1		Moyenne Sido	30.000	Ouadda	1.330.000*	Dangavo	10.000	Kongbo 3	41.000
Bossemebele 2		Mbo	15.000	Mbali	45.000	Bangoron	45.000	Kongbo 4	25.000
Yaloke 1		Sido	45.000	Mouka	55.000	Bamingui	15.000	Pavika 1	15.000
Yaloke 2				Boungou-pont	35.000	Yambala	12.000	Pavika 2	10.000
Zawa				Boungou	55.000	Koursou	16.000	Alindao 1	14.000
Bossemptele 1				Bria	50.000	Azené	40.000	Alindao 2	20.000
Bossemptele 2				Ngoubi		Kota Male	17.500	Alindao 3	15.000
Baoro 1				Ngoboudoh		Ngrevai	20.000	Alindao 4	30.000
Baori 2				Mbroutchou		KM17		Alindao 5	25.000
Bouar 1				Latiyou		Kaga Bandoro		Bokolobo 1	10.000
Bouar 2				Ippy1				Bokolobo 2	32.000
Gallo				Ippy2				Croisement Digui	20.000
Babua				Ippy3				Bambari 1	58.000
Beloko 1				Walapanda				Bambari 2	10.000
Beloko 2				Baïdou				Grimari	12.000
				Tagbara				Sibut	10.000
				Gotchélé					
				Kombélé					
				Bambari	700.000*				
Total	175.000***		425.000		3.210.000*		258.500**		596.500

* Comprend les taxes douanières payables au général sur place

**Taxes réduites à cause d'escorte MINUSCA

Source : compilé par auteurs sur base de passage par chaque barrière mentionnée ainsi que entretiens avec des transporteurs pendant la période de rapportage. Tous les montants sont observés sur terrain pendant voyages effectués avec camion ; montants varient en fonction de cargaison et volume.

Annexe 4. Ordre de mission d'un transporteur pour une ONG voyageant sur l'axe Bangassou-Bambari, octobre 2016, visé par l'UPC et Anti-Balaka sur toutes les barrières sous leur emprise. Nous avons préféré ne pas dévoiler l'identité de l'ONG concernée.

POLICE CENTRAFRICAINE
SECTION DE LA SURVEILLANCE
DU TERRITOIRE CONTROLE
DEPART 21 OCT 2016
ARRIVEE

Vu de passage au poste
police PK12

Vu par le chef de
poste de police
de Port Bokolo
le 14/11/16
A 18h 13mn

Vu de l'entrée d'Alindao, le
11.2016 par la Gendarmerie
OK

Vu au
ge de 15m

Vu le 5-11-2016 PAR LE
DE POSTE AVANCE DE PAVI

Vu au passage de Poste de
Kengbo. le 06/11/2016
à 6h 48 mn.

Vu le 06/11/2016 par le
de poste de Bimbi

Vu de passage par la Brigade
Territoriale de Kembé, le 06.11.2

Vu de passage au poste
militaire de Bokolo
par le chef de poste
le 03/11/2016

Vu de passage
de contrôle. le 05-11-01

Vu de passage
par le chef de poste

LE CAPITAINE
DUMPEL

LE CHIEF DE POSTE
BOKOLO

LE CHIEF DE POSTE
KENGBO

LE CHIEF DE POSTE
BIMBI

LE CHIEF DE POSTE
KEMBE

NATIONAL BRIGADE

DE GRIMBOLE 14/10/2016

LE BRIGADE

DIMBI PAR LE SIG.



Vu au retour par le chef
de poste de BOLOBO
le 14/11/16 A 18h 13mn

[Signature]

Vu de passage au poste de
Kembé le 16/11/2016 par
le chef de poste



Vu de Passage Par la Brigade
Gendarmerie Territoriale
de KEMBE. Le 14-11-2016
Le chef de Poste



Vu de passage par la
poste de BokoloBO
le 15-11-2016



Vu de passage par
BT de GRIMARI
le 17-11-2016

[Signature]

Annexe 5. Accord entre APBMEC (l'Association des Propriétaires des Baleinières et Menues Embarcations de la Centrafrique) et Thierry Lebene alias « 12 puissances » pour établir les taxes aux barrières fluviales, fait le 7 novembre 2015

Bangui, le 7 Novembre 2015

**TARIF DES MARCHANDISES POUR LES FORMALITES A PAYER PAR
POSTE DES ANTI-BALAKA BANGUI-KOUNGO**

<u>ALLER</u>	
Sac farine	= 200 F
Sels	= 25 F
Carton savon 80	= 50 F
Carton Cube	= 50 F
Carton biscuit	= 25 F
Sac soude	= 100 F
Casier bière	= 75 F
Carton pille	= 100 F
Grande cuvette	= 50 F
Tôle	= 25 F
Balle choisie	= 250 F
Fût essence	= 500 F
Carton médicament	= 500 F
Carton bonbon	= 25 F
Carton fil à pêche	= 50 F
Sac tapette L8	= 500 F
Palette tapette	= 100 F
Palette tomate	= 50 F
Sac pièce dame	= 500 F
Pneu moto	= 50 F
Carton pièce détachée	= 500 F
Moulin	= 500 F
Mousse	= 250 F
Lit	= 250 F
Meuble salon	= 500 F
Carton divers	= 500 F
Groupe électrogène	= 250 F
Sac natron	= 200 F
Carton pille	= 100 F
Carton cigarette	= 250 F
Sac thé	= 250 F
Radio	= 50 F
Pousse-pousse	= 250 F
Vélo	= 250 F
Carton machette	= 500 F
Sac oignon	= 500 F
Filet oignon	= 500 F
Grande marmite	= 25 F
Douzaine parapluie	= 100 F
Fer à béton	= 100 F
Carton pointe	= 50 F

RETOUR

Bœuf	= 2.000 F
Porc	= 250 F
Chèvre	= 250 F
Mouton	= 250 F
Panier poisson (Nguéndo)	= 500 F
Fut d'huile	= 500 F
Bidon d'huile de 20 litres	= 50 F
Sac étoile café engrener	= 500 F
Sac café non décortiqué	= 250 F
Sac courge	= 250 F
Frelin	= 250 F
Panier d'oranges	= 250 F
Panier de rôniers	= 250 F
Frigo	= 500 F

En foi de quoi, le présent document a été signé pour servir et valoir ce que de droit.

MODALE

ZAWARA

DANGA

MBATA

POSSEL

NDJOUKOU

NDENGOU

Le Général



Thierry LEBENE

Le Commandant de
Zone - OUMBA



Thibault - ZONI

Le Coordonateur
Sous-préfecturale de DAMARA

Constant B.E. MAHANI

RECEVÉ EN
LE 10/05/2011
PAR
LE PRÉSIDENT DE L'APBMEC
LE 10/05/2011

Le Président de l'APBMEC



Annexe 6. Carte des corridors conventionnels, non-conventionnels, des check-points et des postes de contrôle frontalier juxtaposés (Ministère de Transport camerounais)

