

Pillage route: l'économie politique des barrages routiers à Walikale et Masisi

Peer Schouten (IPIS/DIIS), Janvier Murairi, et Saidi Kubuya Batundi (ASSODIP)
Décembre 2016



DANISH INSTITUTE
FOR INTERNATIONAL
STUDIES

Editorial

Pillage route : l'économie politique des barrages routiers à Walikale et Masisi

Anvers, février 2017

Photo de couverture : barrière illégale tenue par de jeunes auto-proclamés « ex » Raia Mutomboki à Nyakatanda, Walikale, novembre 2016

Les auteurs : ce rapport a été écrit fin 2016 et actualisé en février 2017 par Peer Schouten (DIIS/IPIS), Janvier Murairi et Saidi Kubuya Batundi (ASSODIP) et se base sur recherches menées par ces mêmes avec l'appui de Fortunat Maronga (CJDH/Walikale) et Jacques Bauma (ASSODIP/Walikale).

Remerciements : Les auteurs veulent remercier leurs interlocuteurs pour leur patience. Des remerciements particuliers à Kasper Hoffmann (Université de Copenhague) et Christoph Vogel (Groupe d'Experts des Nations Unies pour la RDC) pour leurs commentaires. 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 parti d'un programme de recherche autour des économies de conflit en Afrique Centrale.

L'Association pour le Développement des Initiatives Paysannes (ASSODIP) est une organisation non gouvernementale de droit Congolais actif au Nord Kivu, et a pour vision l'accompagnement des populations, essentiellement rurales, pour le respect des droits humains et le développement endogène. ASSODIP est membre du Groupe d'Appui à la Traçabilité et la Transparence dans la Gestion des Ressources Naturelles (GATT-NR) et se focalise, entre autres, sur les droits de l'homme dans le secteur minier ainsi que la lutte contre l'esclavage.

Financement : ce rapport a été réalisé avec l'appui financier de la Coopération Belge (DGD) et le Conseil National de Recherche Danois.

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

Table of contents

Résumé exécutif	1
Executive summary	2
Acronymes	3
1. Introduction.....	5
2. Contexte.....	6
2.1 Contexte historique	6
2.2 L'économie politique des barrières routières.....	7
3. Comprendre les barrières routières : aperçu général et marque analytique.....	9
3.1 Typologie : cinq types de barrières routières.....	10
4. Barrières pour taxer la circulation routière	12
4.1 Tracasserie institutionnalisée sur les axes principaux	13
4.1 Opacité autour de taxation de minerais	14
5. Barrières liées à l'exploitation des ressources naturelles	17
5.1 Barrières érigées pour taxer les ressources naturelles non minérales.....	21
6. Barrières d'accès au marché	23
7. Barrières administratives internes	26
7.1 Limite Maniema-Nord Kivu	26
7.2 Limite Nord Kivu-Sud Kivu.....	27
7.3 Limite Walikale-Masisi	27
8. Barrières stratégiques.....	29
9. Conclusions	31
10. Annexe 1. Liste actualisée des sites miniers du territoire de Walikale (Février 2017)	33

Résumé exécutif

Ce rapport explore l'économie politique de la circulation routière dans les territoires de Walikale et de Masisi, dans la Province du Nord Kivu. Le constat principal est que le contrôle de la circulation routière constitue un enjeu non négligeable dans les conflits au Congo, et l'espace routier figure parmi les sources d'accumulation illicite des richesses par les différents acteurs étatiques et non étatiques. Ce phénomène se traduit par l'omniprésence des barrières routières.

Ce rapport identifie un total de **134 barrières routières, dont 58 à Masisi et 76 à Walikale**. Parmi celles-ci, 95 (ou 70 %) étaient exploitées par des forces gouvernementales ou acteurs tolérés par l'état (comme des coopératives) et 39 (ou 30 %) par des groupes armés. Les barrages routiers exploités par les structures gouvernementales (allant de différentes entités administratives, à la police et à l'armée) se concentrent en grande partie autour des principaux axes routiers des deux territoires. Les barrages routiers exploités par différents groupes armés sont pour la plupart situés en dehors des routes principales, et sont concentrés en quelques zones isolées.

L'armée nationale est le principal acteur exploitant des barrières routières, avec 57 soit 44% des barrières auxquelles les FARDC sont associés. L'armée est suivie par les services de chefferies/secteurs, présents sur 22 soit 17% des barrières. La troisième place est tenue par des acteurs s'autoproclamant démobilisés des Raia Mutomboki, avec 18 soit 14% des barrières. La quatrième place est partagée par l'Agence Nationale de Renseignements (ANR) et la Police de Circulation Routière (PCR), les deux étant présentes sur 17 soit 13% des barrières dans les deux territoires.

Ce rapport classe les barrières cartographiées en cinq types. L'emplacement de deux types de barrières découle de raisons extra-économiques : **22 barrières sont dites stratégiques**, elles représentent les postes les plus avancés ou les limites externes d'une zone d'influence d'un acteur armé, placés en réponse à la présence proche d'un ennemi ; et **7 barrières sont dites administratives**, elles se situent aux limites entre deux entités administratives décentralisées (province, territoire).

Mais l'emplacement des barrières trouvées s'explique dans une large mesure par des raisons économiques. Les auteurs identifient trois types de barrières dont le placement peut être expliqué par référence à trois formes distinctes de la circulation de valeur. Il s'agit de **75 barrières de circulation routière**, surtout le long des axes principaux ; **52 barrières liées aux ressources naturelles**, sur les chaînes d'évacuation de minerais ou d'autres ressources naturelles ; et **22 barrières de marché**, érigées à l'entrée et/ou à la sortie de localités à l'occasion de marchés périodiques.

Il y a une limite floue entre la génération de recettes nécessaires pour l'entretien d'un acteur armé ou administratif, et la génération de recettes comme but principal pour les acteurs contrôlant la barrière. Mais la taxation sur la plupart des barrières va bien au-delà des besoins opérationnels et logistiques de leurs opérateurs. En tant que tel, ces barrières figurent parmi les multiples formes de génération de recettes par l'imposition fréquentes au Congo, complétant ainsi l'exploitation directe de minerais, la monopolisation du commerce et la taxation des ménages. La prolifération de barrières s'auto-entretient, et avec ça, contribue à la continuation de la militarisation, de l'insécurité et du sous-développement structurel de Walikale et Masisi.

Executive summary

This report explores the political economy of the road in the territories of Walikale and Masisi, both in the province of North Kivu. The point of departure is that control over the circulation of people and valuable goods, including minerals, constitutes an important stake in Congo's conflicts, and that the road figures among the sources of illicit revenue generation for different state and non-state actors. This phenomenon translates into the ubiquity of roadblocks.

This report identifies **a total of 134 roadblocks, of which 58 in Masisi and 76 in Walikale**. Among those, 95 (or 70%) are operated by government forces or actors allowed by the state (such as cooperatives) and 39 (or 30%) are operated by armed groups. Roadblocks operated by government agencies (ranging from different administrative services to the police and army) largely concentrate around the main roads of the two territories. Roadblocks operated by different armed groups are majoritarily located outside of main roads, and concentrate in the interior.

The Congolese Armed Forces are the number one roadblock operator in Walikale and Masisi, present at 57 or 44% of all roadblocks found. The army is followed by the chefferie and local administration, present on 22 or 17% of all roadblocks. The third place is held by self-appointed demobilized members of the armed group Raia Mutomboki, who operate 18 or 14% of all roadblocks. The fourth place is shared among the National Intelligence Agency (ANR) and the traffic police (PCR), each present on 17 or 13% of all roadblocks in the two territories.

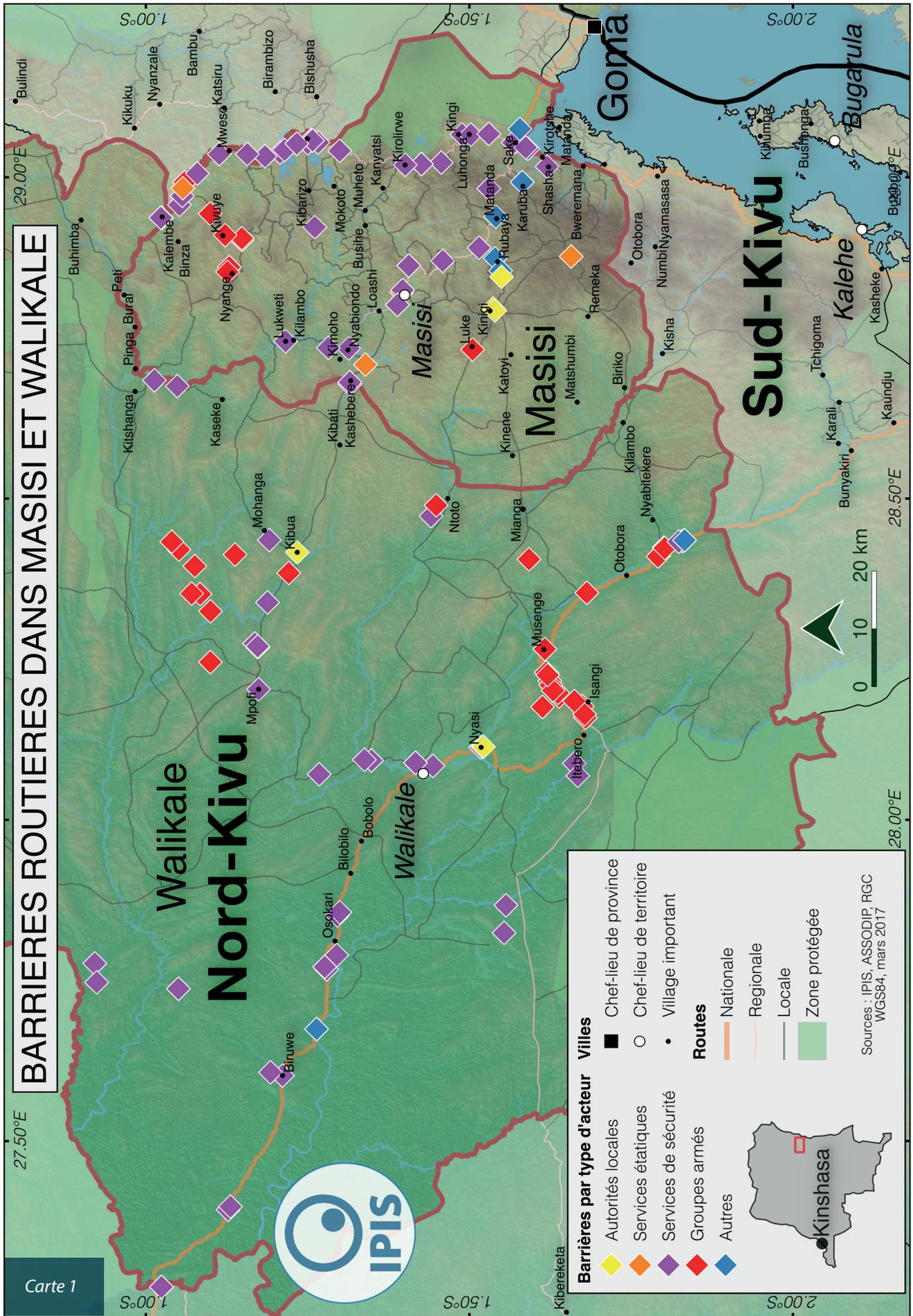
The report classifies roadblocks into five types. Two types of roadblocks are located for extra-economic reasons. First, we encountered **22 strategic roadblocks**, comprising advanced positions or outposts at the limits of zones of influence of an armed actor, placed in response to the presence of an enemy. Second, **7 roadblocks are placed at internal borders**, between two decentralized administrative entities (provinces and territories).

But the location of roadblocks can to a large extent be explained by economic motives. The authors identify three types of roadblocks of which the location can be explained with reference to three distinct kinds of economic circulation. It concerns **75 traffic roadblocks**, mainly along main roads; **52 natural resource roadblocks**, on the pathways through which minerals or other natural resources are commercialized; and **22 market roadblocks**, erected at the entry/exit points of villages on market days.

There's a fuzzy boundary between generating the income necessary to keep an armed or administrative actor functioning, and the generation of income as a primary target. But the taxation practiced at most roadblocks exceeds the operational and logistical requirements of their operators. In this way, roadblocks rather form part of the multiple ways through which profit is created through imposition in Congo, thus complementing other revenue generating strategies such as the direct exploitation of minerals, the monopolization of certain kinds of trade, and household taxes. The proliferation of roadblocks is self-sustaining, and through this, contributes to the continuity of the militarization, insecurity and structural underdevelopment of Walikale and Masisi.

Acronymes

ACCO	Association des Chauffeurs du Congo
ACPLS	Alliance des Patriotes pour un Congo Libre et Souverain
ANR	Agence Nationale des Renseignements
CIRGL	Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs
CNDP	Congrès National pour la Défense du Peuple
CNRP	Commission Nationale de Prévention Routière
CNRD	Conseil national pour le renouveau et la démocratie
DGM	Direction Générale de Migration
DGR-NK	Direction Générale des Recettes du Province de Nord Kivu
FARDC	Forces armées de la République Démocratique du Congo
FDLR	Forces Démocratiques pour la libération du Rwanda
FC	Francs Congolais
M23	Mouvement du 23 Mars
MONUSCO	Mission de l'ONU pour la stabilisation en République Démocratique du Congo
NDC-R	Nduma Defense of Congo, Rénové
OCDE	l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques
ONG	Organisation Non-Gouvernementale
ONU	Organisations des Nations Unies
PCR	Police de Circulation Routière
PNC	Police Nationale Congolaise
RCD	Rassemblement Congolais pour la Démocratie
RDC	République Démocratique du Congo
T2	Renseignements de FARDC
USD	Dollar américain



1. Introduction

Les populations de l'est du Congo ont été affectées négativement par les impacts des barrages routiers depuis plus de deux décennies. Leurs effets sont néfastes. Ils comprennent le traumatisme physique ainsi que des épreuves sociales, économiques et politiques. Les barrages routiers limitent la capacité des personnes, des biens et de l'aide humanitaire à se déplacer en toute sécurité et liberté par la route, et entravent le progrès vers la stabilité et la reconstruction durable du Congo. La problématique des barrages routiers figure souvent de façon anecdotique dans les rapports des ONG internationales et locales, et les barrières sont pointées par l'ONU comme un mécanisme central de prédation pour les mouvements rebelles. Cependant, il y a un déficit important dans la recherche autour des barrières routières.

Pour pallier à ce déficit, IPIS, DIIS et ASSODIP se sont embarqué sur un projet de recherche autour de l'économie politique des barrières routières à l'Est du Congo. Comme premier fruit de cette collaboration, ce rapport explore l'économie politique de la circulation routière dans les territoires de Walikale et de Masisi, dans la Province de Nord Kivu. Le rapport se base sur des recherches menées entre novembre 2016 et février 2017. Son objectif est de fournir un aperçu général sur l'économie politique de la circulation routière dans ces deux territoires.

Les barrages routiers exercent officiellement deux fonctions : premièrement, le contrôle gouvernemental sur la circulation (réglementer le trafic, entraver les activités commerciales illégales, et assurer la sécurité) et deuxièmement, la collection de taxes (le péage routier ainsi que la collecte d'impôts des entités territoriales décentralisées). Cependant, en réalité, ni le nombre de barrières, ni les acteurs qui les contrôlent, ni leurs activités pratiques répondent à ce double mandat officiel. Les barrières ont plutôt émergé comme une stratégie-clé par laquelle une panoplie d'acteurs (reconnus par l'État ou non) se livre à la prédation illicite de la circulation. Dans les territoires de Walikale et de Masisi, les barrages routiers sont utilisés par tous les acteurs armés pour des fins de contrôle du territoire et pour la génération de recettes. De cette façon, les barrières routières complètent le contrôle des sites miniers et les taxes sur les ménages comme stratégie par laquelle les acteurs étatiques, armés ou non, et des groupes armés non-étatiques, génèrent des revenus.

Au total, la recherche a permis l'identification et la documentation de 134 barrières routières à Masisi et Walikale. En présentant ces données, ce rapport fournit en effet un aperçu de l'économie politique des barrières routières à Walikale et Masisi, et démontre leur lien avec les différents motifs de conflits articulés sur l'accumulation des ressources par les différents acteurs—des agents publics et membres des groupes armés—le mode de gouvernance des populations, ainsi que le sous-développement. La motivation de base du rapport est d'élargir notre compréhension de l'économie de conflit au Congo sur une base empirique. Les auteurs de ce rapport espèrent également que celui-ci servira également de base pour un plaidoyer soutenu dans le cadre du respect du droit à la libre circulation des biens et des personnes sur le territoire congolais.

2. Contexte

Il y a un débat important autour des modes de financement des acteurs armés en RDC et leurs motivations pour engager et entretenir le conflit. Ce débat est important car il informe directement les stratégies pour la pacification et la stabilisation du Congo. Dans ce débat, l'accent a longtemps été mis principalement sur le contrôle des sites miniers.¹ Cependant, alors que l'économie de conflit en RDC est souvent confondue avec les minéraux de conflit, l'économie de conflit ne se limite pas aux sites miniers. Les acteurs armés en RDC ont développé d'autres stratégies pour générer des recettes. Ces stratégies alternatives prennent de l'ampleur depuis que des interventions pour éradiquer les acteurs armés des sites miniers ont été prises.

Pour compléter la connaissance existante autour de l'économie de conflit en RDC et pour apporter une contribution dans le débat sur l'économie des conflits fondée sur des preuves, ce rapport se focalise sur la prédation sur la circulation économique en tant qu'enjeu pour les acteurs armés. Les barrages routiers sont un phénomène omniprésent dans l'Est de la RDC, constituant un mécanisme principal d'accumulation illicite et de survie économique pour les mouvements rebelles et les agents de l'État.

2.1 Contexte historique

Ce rapport se focalise sur les territoires de Walikale et de Masisi au Nord Kivu. Si les territoires de Walikale et de Masisi ont toujours connu des barrières routières—notamment le long des frontières territoriales et provinciales—le nombre de barrières a fortement augmenté pendant la période de guerre. Depuis 1996, les populations de Walikale et Masisi ont été au centre de conflits récurrents entre diverses forces militaires, notamment les FARDC, les FDLR, le CNDP, et les Mai Mai² pour le contrôle de ses terres et de ses précieuses ressources minières. Au moins depuis 1997, les groupes armés soutenus par leurs partenaires Ougandais et Rwandais ont utilisé les barrages routiers pour « appuyer l'effort de guerre ».³

Dès le début, les parties prenantes ont mis en place des barrages routiers sur des sites économiquement stratégiques pour en tirer des profits, les soldats devant transmettre une partie de leurs prélèvements à leurs supérieurs.⁴ Le CNDP aurait ainsi perçu jusqu'à USD 250.000 par mois provenant de taxes sur le transport routier et l'accès aux marchés, comparé avec USD 200.000 pour le M23.⁵ Selon le rapport final de 2014 du Groupe d'experts de l'ONU, le M23 se finançait en grande partie par le contrôle de barrages routiers et postes de contrôle, et des revenus substantiels d'autres groupes rebelles, aussi, provenaient de barrages routiers.⁶ Une cartographie limitée des barrages menée par la MONUSCO / PNC en 2009 a révélé que 95% des barrages routiers rencontrés et exploités par des agents de l'Etat dans le Sud-Kivu étaient illégaux.⁷

En tant que postes lucratifs pour la génération de recettes, le contrôle de ces barrières sur des axes profitables devenait aussi rapidement des enjeux de confrontations entre acteurs armés.⁸ Nombreuses

-
- 1 Voir à ce sujet le guide de l'OCDE sur le devoir de diligence pour les chaînes d'approvisionnement responsables en minerais provenant des zones de conflit ou à haut risque, la Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act du Sénat américain, juillet 2010, les six outils de la CIRGL, etc.
 - 2 FARDC : forces armées de la République Démocratique du Congo ; FDLR : Forces Démocratiques pour la Libération du Rwanda, un groupe armé constitué par des Hutu Rwandais, né des réfugiés rwandais parmi lesquels de nombreux responsables du génocide rwandais de 1994 ; CNDP : Congrès National pour la Défense du Peuple, groupe armé (2006-2009) fortement marqué par l'influence Tutsi et soutenu par le Rwanda ; Mai Mai : mouvements congolais d'auto-défense.
 - 3 Rapport du Groupe d'experts sur l'exploitation illégale des ressources naturelles et autres sources de revenus en RDC (S/2001/357) para 68 ; voir aussi (S/2002/1146), para 116.
 - 4 Voir Amnesty International (2003), « Nos frères qui les aident à nous tuer... ». Exploitation économique et atteintes aux droits de l'homme à l'Est', p. 16
 - 5 Pour le CNDP : voir le Rapport intermédiaire du Groupe d'Experts (S/2009/253) para 36 ; pour le M23 : Voir le Rapport final du Groupe d'Experts (S/2012/843) annex 46, para 5. Il est à noter que le montant pour le M23 comprend aussi d'autres formes de taxes locales.
 - 6 Voir le Rapport final du Groupe d'experts sur la République démocratique du Congo (S/2014/42), paragraphes 33 et 69 ; voir aussi UNEP--MONUSCO--OESG, « Experts' Background Report on Illegal Exploitation and Trade in Natural Resources Benefitting Organized Criminal Groups and Recommendations on Monusco's Role in Fostering Stability and Peace in Eastern Dr Congo », (New York : UNEP, 2015), paragraphes 100 et 115
 - 7 Source : rapportage confidentielle de la MONUSCO
 - 8 Voir le Rapport du Groupe d'Experts (S/2002/1146) paragraphes 104 et 126

des atrocités commises au cours de la décennie chaotique entre 2001-2011, ont eu lieu lors des batailles autour du contrôle des mines et des points d'accès stratégiques par lesquels les minerais ont été évacués et taxés, tels que la piste d'atterrissage de Kilambo, le sentier Ndjingala-Bisié et la route Hombo-Walikale.⁹ Si dans cette période on pouvait recenser une poignée de groupes armés, aujourd'hui le nombre s'élève à près de soixante-dix.¹⁰ Cette fragmentation subséquente de certains groupes armés et la prolifération de mouvements d'autodéfense ont abouti à une augmentation du nombre de barrières routières. Aujourd'hui, les barrières sont un dispositif par excellence pour la taxation des minerais et, dans les zones où les ressources naturelles manquent, la taxation de la circulation routière est encore plus significative comme source de recettes. Il est important d'observer, que les barrières routières en tant que dispositifs pour la génération de recettes ne sont qu'une manifestation d'une culture politique plus large, où l'office public et le pouvoir politique sont utilisés en grande part pour l'enrichissement personnel.

2.2 L'économie politique des barrières routières

La géographie politique qui prévaut aujourd'hui à Walikale et Masisi trouve ses racines dans la période entre 2001 et 2011 décrite ci-dessus. Après une décennie de conflits intenses, la situation s'est stabilisée depuis les élections de 2011 en un fragile équilibre de pouvoir qui continue de flotter entre la guerre et la paix. Elle se compose en gros d'une division géographique du pouvoir politique, économique et social dans laquelle différents groupes armés contrôlent de vastes contrées rurales du territoire, dans des zones séparées par les rivières et les routes principales de la zone, qui sont à leur tour majoritairement contrôlées par les forces gouvernementales. A Walikale, six groupes armés contrôlent la majeure partie du territoire en dehors de ces axes, avec une présence dans onze des quinze groupements de Walikale.¹¹ Il en est de même du territoire de Masisi. Ces deux territoires abritent des gisements importants de minerais, notamment d'or, de coltan et de cassitérite. Le contrôle gouvernemental sur les sites miniers est cependant faible étant donné l'éloignement de ces gisements des routes principales. A titre d'exemple, en 2016, seulement 20 des centaines de sites miniers à Walikale étaient validés,¹² le reste étant occupé illégalement par les forces armées congolaises ou sous contrôle de groupes armés.

L'économie politique actuelle des barrages routiers est complexe avec des intérêts concurrents et conflictuels, des luttes de pouvoir, la corruption et la criminalité qui convergent tous dans un environnement physique difficile et hostile. Il est important de comprendre comment les « entrepreneurs de l'imposition » - nous nous référerons ici à la pléthore d'acteurs formels, informels, étatisés ou non, qui exercent une certaine forme de règle par l'imposition - génèrent des revenus à Walikale et Masisi. 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, et que chaque couche de leurs hiérarchies respectives peut envoyer des éléments « travailler la route », c'est à dire, générer des recettes qu'ils doivent rétrocéder à leur hiérarchie, tout en offrant aussi à ces éléments un mode de survie. Sur une barrière à la limite administrative entre deux provinces, on a ainsi rencontré un agent associé à un service d'impôts de la Province du Nord Kivu, qui nous a expliqué pourquoi il se livrait à la taxation illicite.

« Mon salaire mensuel est de USD 40 ; cet argent je dois le retirer au niveau de Goma—un voyage de 3 jours au moins, qui me coûte l'équivalent d'un mois de salaire ! Donc je préfère retirer mon salaire en une fois tous les 10 mois, et dans l'entretemps pour survivre, je dois me débrouiller avec ce que je peux obtenir à la barrière ».¹³

9 En ce concerne les FDLR, voir Koen Vlassenroot, Emery Mudinga, and Kasper Hoffmann, « Contesting Authority: Armed Rebellion and Military Fragmentation in Walikale and Kalehe », (Nairobi : Rift Valley Institute, 2016), pp. 24-25; pour APCLS, voir UN GoE, Rapport final du groupe d'experts pour la RDC (S/2011/738), para 220

10 Voir Jason K. Stearns and Christoph Vogel, « The Landscape of Armed Groups in the Eastern Congo » (New York : Center on International Cooperation, 2015).

11 Source : entretiens avec T2/FARDC, Walikale centre, Novembre 2016

12 BGR, 2016 Bulletin CTC-ECQ. La validation des sites miniers comme « libre de conflit » est une activité clé dans la stratégie actuelle pour la stabilisation en RDC, en participant à la réglementation du commerce de minerais stratégiques, dans et autour des zones minières et de chaînes d'approvisionnement de minéraux, y compris les « Centres de Négoces ».

13 Entretien avec un agent des services des impôts, territoire de Walikale, novembre 2016

Cette logique prévaut aussi parmi les groupes armés et certains éléments des FARDC, et leurs stratégies de prédation sont les mêmes. Cependant, tandis que la panoplie de barrières que le rapport décrit pourrait évoquer une image d'un manque d'autorité, en fait la géographie politique des barrières routières est à tout moment le résultat soigneusement négocié de contestations continues, et connaît des limites clairement reconnues en termes de « *qui a le droit de gouverner où, sur qui, et quoi* ». ¹⁴

Bien sur, la circulation économique doit être soumise à des mécanismes de redistribution parmi les communautés, et dans la suite on verra que à plusieurs reprises, des populations affectées par les barrières routières tenues par des groupes armés, expliquent cela comme un coût nécessaire pour la protection de terres ancestrales. Par extension, les barrages routiers ne sont pas seulement une question d'imposition. Bien au contraire, leur quantité et leur niveau d'extorsion sont souvent le produit d'une négociation intense avec les autorités locales et les acteurs qui représentent les principales sources de revenus. Le groupe armé Mai Mai Kifuafua, par exemple, a réduit le nombre de barrages routiers qu'il avait mis en place dans le groupement Waloa-Loanda en 2014 après que des hommes d'affaires y travaillant aient exhorté les chefs coutumiers à parler au commandant rebelle. ¹⁵

14 Vlassenroot, Mudinga & Hoffmann, *op cit.*, p. 11, traduction propre

15 *ibid*, p. 34

3. Comprendre les barrières routières : aperçu général et marque analytique

Au cours de la recherche menée pour ce rapport, les auteurs ont rencontré un total de 134 barrières routières, dont 58 à Masisi et 76 à Walikale. Parmi celles-ci, 95 (ou 70 %) étaient exploitées par des forces gouvernementales ou acteurs tolérés par l'état (comme des coopératives) et 39 (ou 30 %) par des groupes armés. La carte 1 sur page 7 montre la répartition globale de ces barrages routiers.

L'armée nationale s'illustre comme l'exploitant principal des barrières routières, avec 57 soit 44% des barrières auxquelles les FARDC sont associés. L'armée est suivie par les services de chefferies/secteurs, présents sur 22 soit 17% des barrières. La troisième place est tenue par des acteurs s'autoproclamant démobilisés des Raia Mutomboki¹⁶, avec 18 soit 14% des barrières. La quatrième place est partagée par l'Agence Nationale de Renseignements (ANR) et la Police de Circulation Routière (PCR), les deux étant présentes sur 17 soit 13% des barrières dans les deux territoires.

Le tableau 1 fournit un aperçu détaillé de la fréquence de chaque acteur trouvé au cours de cette recherche. Ces données ne reflètent, pourtant, pas la balance réelle. On n'a pas cartographié toutes les barrières ; surtout à cause des contraintes de terrain, il n'a pas été possible de visiter la plupart des barrières contrôlées par des groupes armés à l'intérieur car elles sont difficilement accessibles. Comme on le discutera plus en avant, sur la base de nos recherches, nous estimons en réalité que les barrières exploitées par des groupes armés surpassent en nombre celles des forces loyalistes : le NDC-R en contrôlerait à lui seul plus d'une centaine.

Tableau 1. Les principaux opérateurs de barrières par la fréquence de leur présence.

Opérateur de barrière	Fréquence Masisi	Fréquence Walikale	Total
<i>Services de sécurité</i>			
FARDC	27	30	57
PCR	9	8	17
PNC	1	2	3
ANR	9	8	17
<i>Autres acteurs</i>			
Péage Route	3	3	5
Coopératives	3	1	4
Chefferie	11	11	22
DGM	3	5	8
Chef terrier		8	8
Autres services administratives	10	13	23
<i>Groupes armés</i>			
Nyatura	9		9
NDC-R		11	11
Mai Mai Kifuafua		1	1
Ex-Raia Mutomboki		18	18

16 Groupe armé, actif à Shabunda et Walikale, formé en 2005 comme mouvement d'autodéfense contre les FDLR.

À première vue, on peut immédiatement observer sur la carte à page 7 que la répartition des barrages suit la géographie politique décrite ci-dessus. Les barrages routiers exploités par les structures gouvernementales (allant de différentes entités administratives, à la police et à l'armée) sont marqués en orange, jaune, et violet et se concentrent en grande partie autour des principaux axes routiers des deux territoires. Les barrages routiers exploités par différents groupes armés, marqués en rouge, sont pour la plupart situés en dehors des routes principales, et se concentrent à l'intérieur de zones difficiles d'accès.

Alors, qu'est-ce qui explique la géographie des barrages routiers ? Au cours de nos recherches, nous avons trouvé deux réponses à cette question, l'une plus pratique et l'autre plus analytique. D'un côté, les barrières routières se trouvent souvent dans des endroits difficiles à contourner : des ponts, carrefours, entrées ou sorties de localités, des virages cachés dans la route... En d'autres termes, les barrières se sont érigées stratégiquement sur des points de passage obligatoires, pour optimiser le contrôle. C'est pour cette raison que certains endroits sont en fait plus susceptibles d'être utilisés pour monter des barrières.

Ceci a des implications importantes. Le paysage des barrières est souvent considéré comme très volatile, avec des barrières qui poussent un jour pour disparaître le lendemain. Mais ceci ne semble pas toujours être le cas. Comme on l'a expliqué auparavant, Walikale et Masisi étaient très troublés ces dernières années et certains tronçons de leurs axes principaux étaient contrôlés par des groupes armés. Une analyse historique des barrières dans ces territoires¹⁷ montre que les barrières qui existent aujourd'hui, opérées par les forces gouvernementales, sont installées exactement aux endroits où les groupes armés avaient installés les leurs. Une fois installée, une barrière a tendance à survivre, même si les opérateurs changent. Ceci est le cas par exemple pour le tronçon Walikale-Hombo qui relie Walikale à Bukavu, où en 2008 les barrières étaient contrôlées par les FDLR, en 2010 par les Mai Mai Kifuafula, et en 2013-14 par les Raia Mutomboki.¹⁸ Après un calme relatif, aujourd'hui, la plupart des 30 barrières sur cet axe sont contrôlées par des éléments auto-proclamés « démobilisés » de Raia Mutomboki, qui portaient cependant encore *grigris* et auraient l'accès facile à leur armes (ce que nous discuteront plus profondément par la suite).¹⁹ Cela illustre que ce genre d'endroits stratégiques dans le paysage deviennent donc vite un enjeu dans des confrontations entre différents acteurs armés.

3.1 Typologie : cinq types de barrières routières

Du point de vue analytique, les barrières répondent à des fins spécifiques. Notre typologie classe les barrières en cinq types. D'abord, il a été relevé deux types de barrières dont l'emplacement découle de raisons extra-économiques, constituant la matérialisation du contrôle politique sur l'espace routier²⁰ : les **barrières stratégiques**, les postes les plus avancés ou les limites externes d'une zone d'influence d'un acteur armé, placés en réponse de la présence proche d'un ennemi ; et les **barrières sur des limites administratives**, aux limites entre deux entités administratives décentralisées (province, territoire).

Par ailleurs, les barrières servent surtout comme des dispositifs pour la génération de recettes, et leur emplacement est fonction de cette priorité. Les auteurs ont identifié trois types de barrières dont le placement peut être expliqué par référence à trois formes distinctes de la circulation de valeur. Il s'agit des **barrières de circulation routière**, surtout le long des axes principaux ; des **barrières liées à l'exploitation de ressources naturelles**, sur les chaînes d'évacuation de minerais ou d'autres ressources naturelles ; et des **barrières de marché**, érigées à l'entrée et/ou à la sortie de localités à l'occasion de marchés périodiques. En tant que tel, ces barrières figurent parmi les multiples formes de génération de recettes par l'imposition courante au Congo, complétant l'exploitation directe de minerais, la monopolisation du commerce et la taxation des ménages.²¹ Le tableau 2 suivant donne un aperçu général des barrières observées, classées par catégorie.

17 Document interne IPIS/ASSODIP

18 Sources : Groupe d'Experts du Congo, S/2008/772, para 54 ; S/2010/596, para 171 ; S/2013/433 para 197 ; et OCHA, « Bulletin D'information Humanitaire Nord Kivu No 04/14 ».

19 Source : entretiens avec opérateurs des barrières et population locale à Hombo, Filo, et Nyakatanda, novembre 2016 & février 2017

20 Voir Judith Verweijen, « The Ambiguity of Militarization: The Complex Interaction between the Congolese Armed Forces and Civilians in the Kivu Provinces, Eastern Dr Congo » (These de doctorat, Université d'Utrecht, 2015), p. 138

21 Voir aussi Kasper Hoffmann, Koen Vlassenroot, and Gauthier Marchais, « Taxation, Stateness and Armed Groups: Public Authority and Resource Extraction in Eastern Congo », *Development and Change* 47:6, 2016.

Tableau 2. Les différents types de barrière et leur fréquence à Masisi et Walikale.

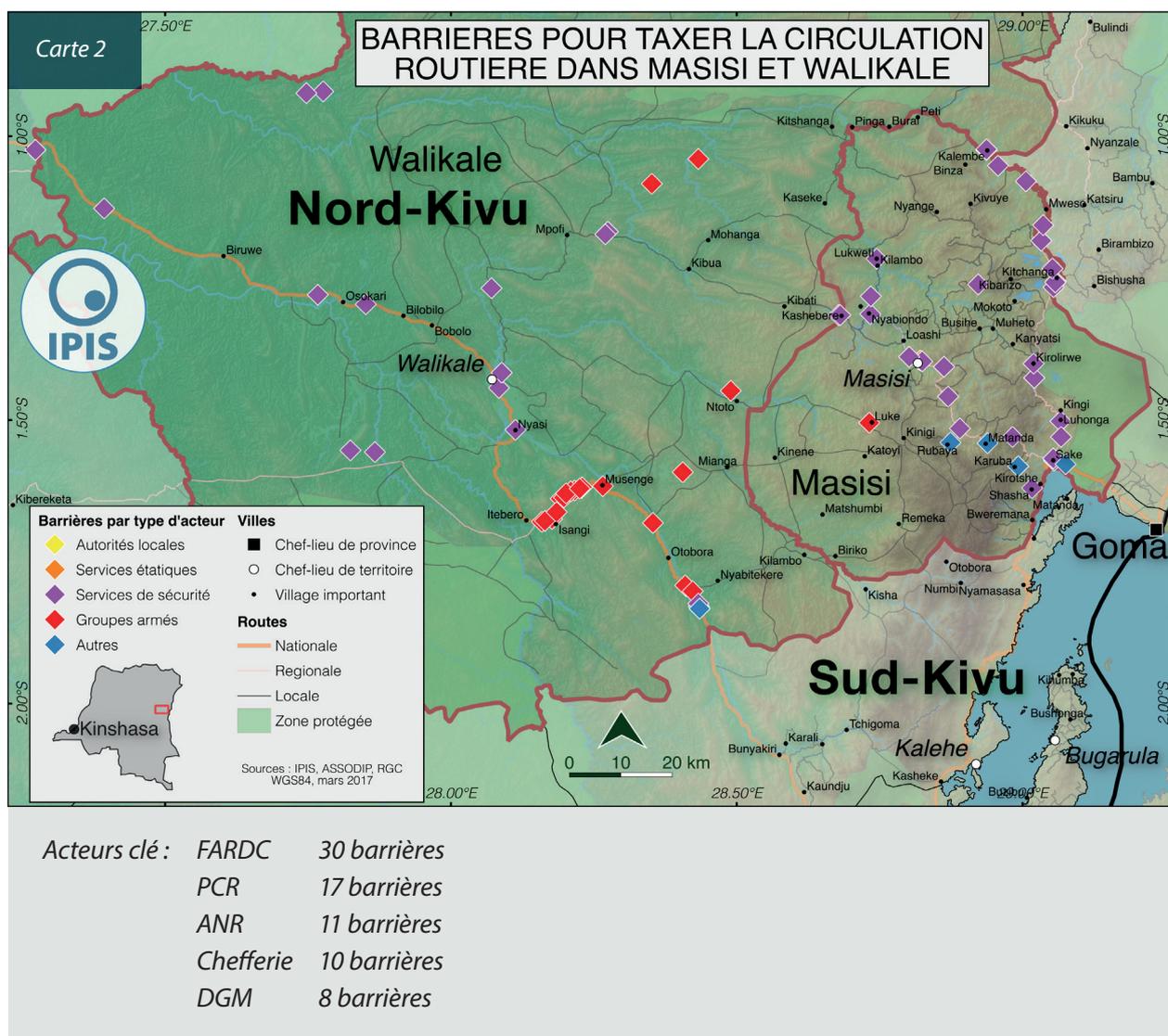
Type de barrière	Fréquence Masisi	Fréquence Walikale	Total
<i>Circulation routière</i>	33	43	75
<i>Ressources naturelles</i>	19	33	52
<i>Accès au marché</i>	16	6	22
<i>Limite administrative</i>	2	5	7
<i>Stratégique</i>	3	19	22

Comme on peut l'observer, en ce qui concerne les barrières documentées, celles liées à la taxation de la circulation routière sont les plus nombreuses, suivies directement par les barrières où les ressources naturelles—surtout mais non exclusivement les minerais—sont taxés. Un barrage particulier peut, en effet, remplir plusieurs fonctions, par exemple servir officiellement à des fins stratégiques, mais effectivement être utilisé principalement pour la taxation illicite de minerais. La typologie ne se compose donc pas de catégories mutuellement exclusives.

Par ailleurs, la barrière elle-même peut prendre la forme d'un **barrage**, ou plus discrètement, d'une maisonnette ou une paillote. La barrière peut être appelée « **poste** », car il s'agit d'un lieu où des agents d'une hiérarchie se sont déployés. Une dernière catégorie de barrières, plus opaque, consiste en un point de passage obligatoire connu, mais qui ne se reflètent pas dans l'environnement bâti : des **barrières appelées « virtuelles »**. Il s'agit de certains personnalités ou sites où on doit payer certains montants pour obtenir le droit de passage.

Les résultats des recherches effectuées dans les deux territoires sont rapportés, dans les lignes qui suivent, selon la typologie présentée ci-dessus. Comme nous pourrions le constater, chaque type est associé à une catégorie spécifique d'acteurs, de règles non-écrites et de contestations.

4. Barrières pour taxer la circulation routière



Soixante-quinze, ou un peu plus de la moitié des barrières trouvées à Masisi et à Walikale, sont classifiées comme des barrières de circulation routière. Elles sont placées surtout sur les axes principaux et l'un de leurs principaux objectifs sont de générer des recettes en imposant des paiements de passage aux usagers de la route. Actuellement, les axes principaux dans Walikale et Masisi (Goma-Masisi-Walikale-Lubutu, Walikale-Hombo et Goma-Mweso-Pinga) sont presque complètement sous contrôle du gouvernement, ce qui implique que les barrières routières sur ces axes sont surtout opérées par une panoplie de services étatiques. Cela est partiellement le résultat du fait que depuis 2008, le contrôle des axes principaux est un aspect fondamental de la stratégie de stabilisation de l'État Congolais et des Nations Unies.

Un grand nombre de ces barrières ne fonctionne pas conformément à leur mandat officiel ; dans plusieurs cas, il semble que les agents sont envoyés sur le terrain par leurs hiérarchies surtout pour y générer des recettes. Un commandant adjoint de la Police de Circulation Routière (PCR) nous expliquait comment le système fonctionne.

« Chaque poste doit nous rétrocéder FC40.000 [autour de USD40, red.] par semaine. Ils peuvent garder le reste pour eux même. »

Le commandement territorial de la PCR, à son tour, doit mensuellement verser un certain montant à la hiérarchie provinciale.²² Les agents sont affectés à des postes lucratifs selon leur capacité à ramener une enveloppe financière considérable au supérieur hiérarchique. Si le policier n'atteint pas le montant exigé par son chef, il se voit directement remplacé par un autre. Ainsi, au lieu de se fixer entièrement sur la réglementation de la circulation routière et de contrôler les irrégularités, le policier passe sa journée aussi, et peut-être surtout, à collecter de l'argent auprès des conducteurs.²³

4.1 Tracasserie institutionnalisée sur les axes principaux

Les principales victimes de ce type de barrière sont les piétons, les motards, les camions, et leurs passagers. Le mauvais état de la route s'ajoute à cette tracasserie, ce qui rend la circulation davantage pénible pour les usagers. Il en résulte que les motards sont devenus les principaux opérateurs de la route. Ils transportent la plupart des biens et des personnes qui se déplacent sur les tronçons vitaux. Selon des estimations d'ACCO, l'Association des Chauffeurs du Congo, il y a près de mille motards à Walikale centre seulement, qui assurent de petites courses locales mais aussi de grands voyages jusqu'à Kisangani, Goma voire même Bukavu.²⁴



Photo 1: Barrière tenue par la PCR, ANR, et FARDC à la sortie de Walikale-centre en direction de Hombo. (Novembre 2016)

Selon la PCR à Goma, en partant de Walikale centre pour un voyage à Goma, un motard paye FC7.000 soit FC500 à 14 agents différents, sur une dizaine de barrières auprès de la PCR et Péage Route. Pour un voyage de Walikale à Hombo ce montant s'élève à FC3.000, et également FC3.000 pour un voyage jusqu'à Osso (limite avec Maniema). Selon plusieurs interlocuteurs, chaque jour, autour de 20 à 30 motards entreprennent la route dans chacune de ces trois directions.²⁵ Selon notre calcul, rien que la taxation des motards dans les territoires de Walikale et Masisi génère au minimum des recettes de FC780.000 par jour ou encore FC23.400.000 (soit USD 23.400) par mois—des montants qui sont distribués parmi la hiérarchie, qui sous-déclare systématiquement les recettes perçues.

Il y a un régime bien connu pour chaque type d'usagers de la route, et cela leur permet de calculer le coût pour chaque trajet à entreprendre. Leurs passagers sont soumis à un autre régime. Sur le même trajet, les passagers et les piétons doivent se présenter auprès de la DGM, de l'ANR, au T2 (service de renseignement de l'armée) et auprès des entités territoriales décentralisées. Officiellement ils doivent présenter leurs documents d'identité, mais en réalité ils doivent payer FC500 à chacun de ces services. Leurs colis sont parfois soumis à une « taxation en nature » consistant en un prélèvement d'une certaine quantité sur le produit transporté.

22 Source : entretien confidentiel, novembre 2016

23 Voir aussi Maria Eriksson Baaz and Ola Olsson, « Feeding the Horse: Unofficial Economic Activities within the Police Force in the Democratic Republic of the Congo », *African Security* 4:4, 2011.

24 Source : entretiens à Walikale, novembre 2016

25 Source : entretien à Walikale, novembre 2016

Les camions se révèlent être les véritables vaches à lait de cette tracasserie quasi institutionnalisée. A chaque barrière, ils payent au moins USD 10. A côté des taxes auprès des barrières, les camions sont taxés au déchargement. Les camionneurs nous ont expliqués qu'ils préfèrent surcharger leurs camions avec colis et passagers en vue de suppléer aux paiements illégaux, ce qui impacte sur la durabilité des routes.²⁶

Volatilité sur le tronçon entre Hombo et Itebero

Le seul endroit où des hommes associés à un groupe armé contrôlent aujourd'hui la route principale, est le tronçon Hombo-Itebero au sud du territoire de Walikale. Sur cette distance de 36 Km, des jeunes auto-proclamés « démobilisés » du faction de Mirage des Raia Mutomboki opèrent depuis le début du mois de février 2017, sur 18 barrières routières. Cela a commencé l'année passée avec quelques barrières improvisées ou des jeunes gérés par un certain Fabien demandaient des taxes pour « l'entretien de la route ». Déjà à ce moment, la population redoutait que ces jeunes puissent être associés à un groupe armé.

Aujourd'hui, ces jeunes déclarent être des civils. Selon eux, ils ne veulent plus prendre les armes, donc maintenant ils doivent gagner la vie sur la route. Ils disent aux passants que la contribution de FC500 à chaque barrière est volontaire, mais en fait elle est obligatoire ; et le fait que les opérateurs de la barrière portent encore leurs fétiches fait peur aux usagers de la route, qui pointent le doigt vers eux comme auteurs des fréquents braquages et pillages sur ce tronçon.²⁷

Chauffeurs pour une ONG internationale ont été braqués au niveau de Makaki sur ce tronçon en décembre 2016 : à leur passage le matin ils ont vu ces jeunes en train de faire des petits travaux sur la route, et ont imposé une contribution obligatoire à l'équipe de l'ONG, qui ont refusé sur base des principes humanitaires. A leur retour ces jeunes se sont transformés aux coupeurs de route, cette fois ci armés avec des AK47, machetes et lances. Pendant le pillage, l'un de l'équipe de l'ONG disait avoir reconnu l'un des jeunes de visage.²⁸



Photo 2. La barrière de Filo est l'une des 18 tenues par des jeunes hommes ex-Raia Mutomboki (novembre 2016)

4.1 Opacité autour de taxation de minerais

Enfin, l'axe Walikale-Goma est fondamental pour l'évacuation des minerais volumineux comme la cassitérite. Les transporteurs de minerais nous ont déclarés qu'ils sont soumis à des taxes sur plusieurs barrières entre Walikale et Goma, à savoir aux postes de Mubalaka, Kashebere, Kaanja, Sake, et Mubambiro.²⁹ Si les taxes sur les minerais sont structurelles à ces barrières, sur les barrières de Bihambwe, Rutoboko,

26 Source : entretiens avec des camionneurs et motards à Walikale, novembre 2016

27 Source : entretiens avec des opérateurs de barrières, motards et locaux entre Itebero et Hombo, novembre 2016 et février 2017

28 Source : entretiens avec notables locaux, services de sécurité, et staff de l'ONG concernée, janvier 2017

29 Source : entretien avec l'Association de Propriétaires et Loueurs des Véhicules pour le Développement Intégré (APLVDI asbl) à Walikale, février 2017

Mushake et Karuba on lève également des taxes sporadiques sur les minerais.³⁰ Celles-ci constituent des paiements illégaux, car ils sont levés par l'ANR et d'autres services non-autorisés, ou par des agents des services des mines affectés auprès des barrières pour lutter contre la fraude et la contrebande. Notons que la nuit la barrière reste entre les mains des militaires FARDC, et que c'est à ce moment que passent généralement les minerais frauduleux.³¹

Parfois les groupes armés taxent les minerais quand ils circulent sur les axes principaux—un exemple est donné dans la prochaine section de ce rapport. Les seuls à éviter ces taxes sont les militaires devenus entrepreneurs logistiques : plusieurs commandants de l'armée nationale sont propriétaires de camions qu'ils utilisent pour le transport de minerais, braise ou planches ; citons le cas d'un certain colonel Rugayi qui était propriétaire de 11 camions de marque FUSO qui n'étaient pas taxés pour le transport de produits agricoles et forestiers, jusqu'au moment de son interpellation par sa hiérarchie.³²

Une tendance récente est la multiplication des services qui s'associent aux barrières érigées, dans un premier temps, par un service étatique particulier. Il s'agit notamment de la forte présence de militaires et des services de renseignement, principalement l'ANR mais aussi le T2 (service de renseignement de l'armée), qui ont commencé à s'associer partout aux barrières sur les axes principaux au cours de ces dernières années.³³ Cette tendance semble surtout être motivée par une recherche de recettes, soit par la taxation directe des usagers de la route, soit par des amendes, soit par la participation dans la clé de répartition des taxes collectées par d'autres.

L'espace routier, un espace anarchique ?

Les motards et camionneurs nous ont souvent fait remarquer qu'il n'y a pas de libre circulation à Walikale et Masisi. Si a priori on peut penser que la panoplie des barrières relève d'un certain chaos, nos recherches ont au contraire mis en évidence la mainmise de l'Etat sur la plupart des barrières, situées sur les axes principaux.

Chaque classe d'usagers de la route est visée par des services étatiques spécifiques aux barrières, et au fil du temps, tous les passants sont connus par les opérateurs des barrières. Il s'ensuit qu'un nouvel arrivé est soumis à des taxes exagérées, bref à un régime différent de celui d'usagers habituels. Un motard a déclaré, « comme nous ne sommes pas connus là-bas, on nous tracasse, et on risque même d'être pillés ». ³⁴ Pour cette raison, les motards du territoire de Walikale ne s'hasardent pas à travailler au-delà de leur zone habituelle. Ainsi se préservent-ils de franchir les limites avec le Maniema (sur la route Kisangani) ainsi que celles avec le Sud-Kivu (à Hombo).

Par ailleurs, les paiements illégaux ne sont pas, pour bien des cas, imposés unilatéralement ; ils sont souvent le résultat de négociations intenses et permanentes entre les agents taxateurs et les opérateurs de la route. Les associations de motards jouent un rôle clé à cet égard. Représentants des centaines de membres, leur pouvoir de négociation vis-à-vis de la PCR et de Péage Route est considérable. Ainsi, les agents taxateurs et les motards conviennent d'une modalité de paiement. Un commandant de la PCR nous expliquait que seuls les motards qui ne sont pas en ordre sont concernés par une perception. Selon lui ce système permet à 90% des motards qui ne disposent pas d'au moins un des six documents officiels légaux de continuer à travailler pour leur survie.

La majorité des motards et même des camionneurs n'ont pas les documents de bord de leurs véhicules, même pas leur permis de conduire.³⁵ Ces mêmes éléments nous ont confié que cela fait leur affaire car si les motards détenaient tous les documents, cela impacterait négativement sur leurs recettes. La complicité mutuelle dans cette corruption institutionnalisée permet ainsi aux

30 Source : entretiens avec des usagers de la route près de ces barrières, novembre-décembre 2016

31 Entretien avec un opérateur de barrières à Sake, décembre 2016

32 Source : entretien avec des autorités étatiques, novembre 2016

33 Source : entretien à Goma, janvier 2017

34 Source : entretien à Walikale, Novembre 2016

35 Entretien avec plusieurs éléments de la PCR à Masisi et Walikale, novembre/décembre 2016

motards de circuler en violation de la loi et des règlements, et à la PCR d'accroître ses recettes illégales.

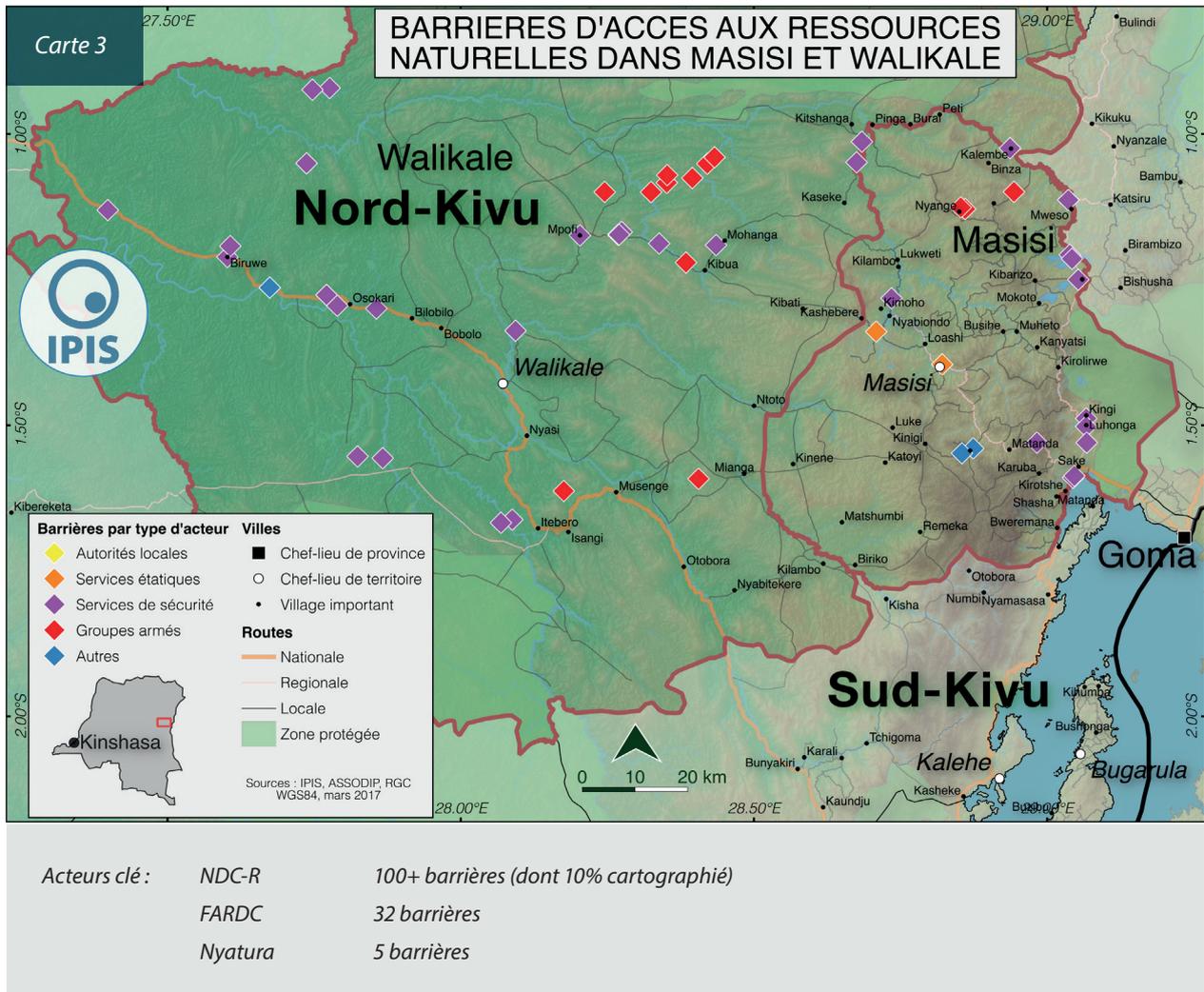
Néanmoins, un système de règles informelles mais fortement institutionnalisées s'est développé entre ces acteurs. Les agents de la PCR ne peuvent pas surtaxer les motards, ni entraver leur circulation ; les motards, pour leur part, ne peuvent pas transporter plus de 2 passagers ou surcharger leur engin, ni rouler trop vite.³⁶ En cas de non-respect de ces règles par le motard, celui-ci écope d'amendes auprès du commandant de la PCR et qui envoie un compte-rendu au représentant de l'association des motards à laquelle il est affilié.

Excédés par les la surtaxation appliquée par le service de Péage Route, les motards de Walikale-centre ont, l'année dernière, organisé une contestation. Ils se sont un jour mobilisés et sont allés détruire toutes les barrières de péage route. De cette protestation a résulté une nouvelle négociation sur les taxes, et une baisse des tensions. Sur certains axes, on peut observer que certaines catégories d'usagers de la route ne sont pas taxées. Dans certains cas, des associations de transporteurs se cotisent pour fournir au commandant sur un axe quelconque une enveloppe périodique pour être exonérés temporairement de la tracasserie quotidienne, comme c'est le cas pour les motards sur l'axe Goma-Matanda-Bihambwe-Rubaya. Pour les motards sur l'axe Walikale-Kilambo, en revanche, il existe un système de listes où chaque motard paye hebdomadairement une somme de FC1.000 pour être exempté de toutes les tracasseries quotidiennes.³⁷

36 Ces pratiques sont quand même la règle loin des éléments de la police de roulage dans les deux territoires.

37 Source : entretiens avec des transporteurs, Goma, mai 2016

5. Barrières liées à l'exploitation des ressources naturelles



Pour les entrepreneurs de l'imposition, les sites miniers sont parmi les endroits les plus lucratifs pour la génération de recettes. Cependant, dans le contexte actuel, l'attention et la pression internationale sont de plus en plus portée sur la chaîne d'approvisionnement des minerais. Partiellement en réponse à cette pression, dans les années récentes, on a observé que les groupes armés sont de moins en moins présents physiquement dans les sites miniers.³⁸ De plus en plus, il semble que les groupes armés continuent à profiter de l'exploitation des minerais des sites miniers les plus éloignés et non encore qualifiés et validésverts, par l'imposition des taxes auprès des barrières routières placés sur des nœuds stratégiques sur les canaux de transport qui lient les sites aux marchés. On a ainsi trouvé que la plupart des barrières à Walikale s'expliquent comme des dispositifs pour profiter de la circulation des ressources naturelles, surtout des minerais. Il s'agit de barrières opérées par des groupes armés ainsi que par les forces étatiques.

Selon les informations collectées sur le terrain, les groupes Raia Mutomboki et le NDC-R ne sont pas impliqués directement dans l'exploitation de minerais ; par contre, ils taxent la production minière et le commerce associé sur les barrières routières qu'ils ont érigées.³⁹ S'ils contrôlent la zone dans laquelle se trouve un site minier, ils peuvent se livrer à la monopolisation de la vente d'aliments et de l'achat de minerais, mais cela se pratique surtout aux postes d'entrée des sites. Dans le cadre de nos recherches,

38 Voir Rapport du Groupe d'Experts pour la RDC (S/2016/1102), para 54

39 Source : entretiens à Walikale centre, novembre 2016. Pour les Raia Mutomboki, voir aussi le Rapport du Groupe d'Experts (S/2014/42) para 69.

nous avons été informés que le NDC-R possède des barrages d'accès pour chacun des 100+ sites miniers qui sont actuellement estimés sous son contrôle.⁴⁰ Pour des raisons d'inaccessibilité, nous n'avons pu cartographier que 10% de ces barrières. Il en est de même pour les agents étatiques. Selon l'un de nos interlocuteurs :

« Les barrages routiers sont devenus une sorte d'alternative ou une façon pour certains agents étatiques et groupes armés, non présents directement dans l'exploitation minière, de profiter aussi des dividendes minières ».⁴¹

Le système de barrages autour des sites miniers semble être le même partout. Il apparaît que sur le chemin entre le site minier et la route principale, on trouve habituellement deux barrières, l'une tout près de la route principale et l'autre à l'entrée du site et contrôlé par le chef du site, un personnage autorisé par le groupe armé et communément appelée « chef terrien ». **Tout site minier a un barrage routier d'accès direct à son entrée**, où les exploitants artisanaux doivent payer une taxe d'entrée, et où les taxes sont payées pour chaque sac de minerais évacué, et où la vente obligatoire de minerais s'effectue parfois. Ce barrage est également l'endroit où les commerçants qui fournissent la mine en aliments, boissons, cigarettes, outils d'extraction et chanvre sont taxés.⁴² Une grande partie de la somme recueillie doit être rétrocédée aux supérieurs, et le reste revient au commandement local pour le paiement des agents qui opèrent à la barrière.

Un deuxième barrage est situé entre le site minier et la route principale. Ce barrage non seulement constitue un point de péage supplémentaire pour les minerais, les exploitants miniers artisanaux et les marchandises, mais sert aussi de point de contrôle destiné à surveiller les mouvements dans une zone jugée sensible. Très souvent, ce sont les FARDC qui montent une barrière juste après la sortie de la route principale sur le sentier qui mène à un site minier contrôlé par un groupe armé. Ils peuvent évoquer la sécurité comme prétexte, et doivent donc être classés comme barrières stratégiques (voir ci-dessus). Mais en réalité, cela semble être plus qu'une coïncidence que chaque sentier menant à un site minier soit doté d'une barrière militaire.

Il y a aussi des barrières « virtuelles » dont on a parlé précédemment qui s'imposent sur la chaîne d'approvisionnement des minerais. Des transporteurs de camions de cassitérite de Walikale pour Goma affirment qu'ils sont régulièrement arrêtés par des éléments des NDC-Cheka ou NDC-R à des endroits spécifiques sur la route principale où ils apparaissent couramment pour imposer des perceptions fixes, de USD5 par personne et un montant d'entre USD300-400 pour le passage des minerais.⁴³ Parmi ces endroits citons Kumbwa, Kailenge, Luvungi et le tronçon entre Kalonge et Ishunga.

Barrières contrôlées par un groupe armé : Étude de cas du NDC-R

Le cas du groupe armé Nduma Defense of Congo-Rénové (NDC-R) permet d'illustrer l'importance fondamentale des barrières routières dans la façon dont les groupes armés profitent de la commercialisation minière. Sous la direction du commandant Guidon Mwisa Shimweray, ce groupe armé s'est détaché du groupe Nduma Défense du Congo (NDC) contrôlé par le chef rebelle Sheka.

Né, comme d'ailleurs beaucoup d'autres groupes armés à Walikale, comme une réponse d'autodéfense des Nyanga⁴⁴ aux incursions des FDLR et aux tensions avec d'autres ethnies, le NDC a survécu en dépit de la disparition de sa raison d'être principale, et continuait à exister alors que les FDLR ont depuis un temps perdu leur capacité de nuisance dans le territoire de Walikale.

40 Source : entretiens avec la Division de Mines et avec des exploitants miniers à Walikale, Mubi, Ndjingala, ainsi qu'avec des effectifs NDC-R dans la zone sous son emprise, novembre 2016 & janvier 2017 ; voir annexe 1

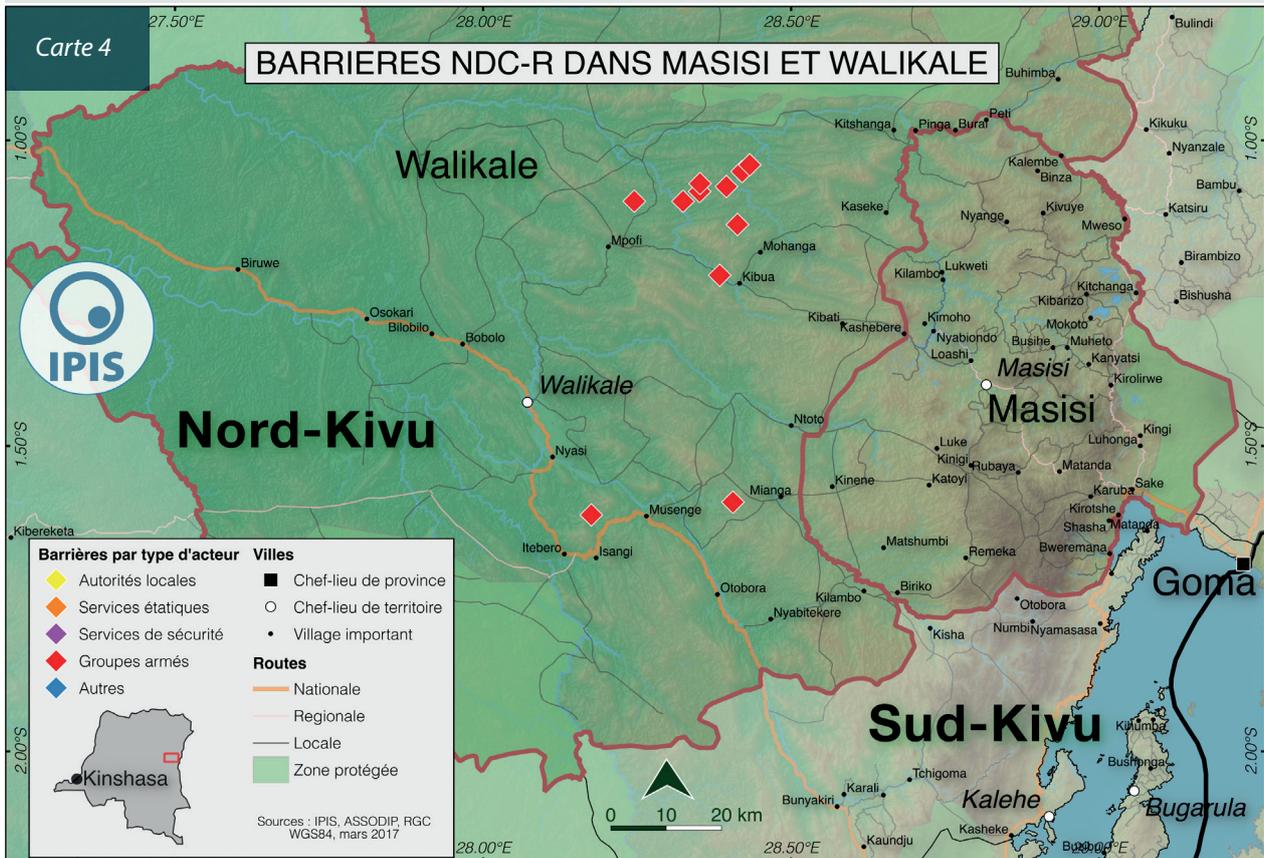
41 Déclaration d'un membre associatif de Hombo (territoire de Walikale) lors d'un entretien avec les chercheurs.

42 Dans de nombreux endroits, les groupes armés ou les FARDC monopolisent la grande partie ou la totalité du commerce dans une mine, ce qui ajoute à la rentabilité du contrôle des voies d'accès aux mines.

43 Source : entretien avec des transporteurs de minerais à Goma, mai 2016

44 Aussi connu comme « wanianga »

Actuellement, le NDC-R est parmi les groupes armés les plus forts et les plus riches de la RDC.⁴⁵ Il est estimé que Guidon a sous son emprise environ 106 des 200 sites aurifères que compte le territoire de Walikale.⁴⁶ Ce petit empire est très lucratif, et il est estimé que cela donne au groupe un contrôle sur la commercialisation d'une quantité mensuelle d'au moins 1 kilogramme d'or, avec une valeur commerciale approximative de 40.000 USD.⁴⁷



Pour chercher à savoir comment ce contrôle s'exerce, nos chercheurs ont visité plusieurs sites aurifères dans la zone contrôlée par le NDC-R, pour enquêter sur les barrières et leur insertion dans l'économie politique du conflit. Les chercheurs ont constaté que chaque site visité était doté d'une barrière. Cette dernière prenait la forme d'un barrage physique, ou bien d'une maisonnette ou d'une paillote. La barrière est appelée « direction » ou « poste », car souvent le rôle du percepteur est exercé par le chef du site nommé par le NDC-R.⁴⁸

Le système que l'on observe ici s'applique dans tout le fief du NDC-R. A titre d'illustration, selon le Groupe d'Experts des Nations Unies, le



Photo 3. Barrière de Minsunsu tenue par éléments du NDC-R. (Janvier 2017)

45 Voir Rapport du Groupe d'Experts pour la RDC (S/2016/1102), paragraphe 75, pour l'étendue de son territoire dans le même document, annexe 29

46 Entretien à Walikale-centre et dans la zone sous contrôle du mouvement, janvier 2017. Voir aussi Annexe 1, liste des sites miniers avec l'acteur armé présent, compilé par nos chercheurs sur base de données de la Division des Mines à Walikale.

47 Source : quantité mentionnée dans un rapport confidentiel interne à la MONUSCO, calculation propre de sa valeur selon prix courants de février 2017

48 Source : entretiens avec des percepteurs locaux, janvier 2017

NDC-R collecte également des taxes auprès des barrières érigées à l'entrée et à la sortie de sites miniers autour de Musigha, Mbingi et Fatua dans le territoire de Lubero. Dans chacun des cas, les creuseurs sont obligés de payer un jeton périodique (qui varie entre FC1.000 et FC2.000 par mois) avant de pouvoir accéder à la mine.⁴⁹

Ce montant ne constitue qu'un élément dans les recettes générées par le NDC-R auprès des sites miniers. Les revenus de ces jetons augmentent soit avec le droit d'accès pour les commerçants, ou avec la vente de produits comme le chanvre, les cigarettes, ou les boissons alcooliques sur lesquelles le NDC-R peut imposer son monopole. Le jeton d'accès peut être couplé par d'autres taxes, comme un « salongo »⁵⁰ ou « ration militaire » hebdomadaire ; un système appelé « fin du mois » d'un montant fixe ; ou des taxes par imposition sporadiques appelées « appel » ou soutien à « l'effort de guerre ». L'administration par jetons différents montre à quel degré la taxation par ce groupe armé n'est pas improvisée, mais une imitation sophistiquée de l'état du point de vue administrative et symbolique. Le NDC-R utilise les sommes recueillies pour acheter de l'or : les exploitants sont obligés de vendre leur production exclusivement au NDC-R, à un prix fixe établi par NDC-R à FC25.000 par gramme.⁵¹



JETONS. Des exemples de jetons délivrés par le NDC-R en contrepartie pour taxes payés. (Janvier 2017)

Même si l'emplacement des barrières s'explique chaque fois par la proximité d'un site minier, les barrages constituent également un dispositif de surveillance. La présence d'un étranger dans leur zone suscite leur curiosité, ce qui entraîne souvent des interrogatoires à l'endroit d'un nouvel usager sur l'une des multiples barrières.

Parmi les personnes affectées par ce système de surveillance et de taxation, on peut relever des opinions diverses : une partie de la population se plaint surtout des taxations, qui étranglent toute activité économique ; une autre partie considère que les taxes contribuent à la protection, par les NDC-R, des terres des ancêtres et que ces derniers sécurisent la communauté wanianga.⁵² Selon eux, les effectifs des NDC-R sont les « fils du milieu », et il est à croire que certaines des recettes sont redistribuées dans la communauté par les liens familiaux.

Il est à noter qu'aux points de départ des chemins qui mènent vers les sites miniers contrôlés par le NDC-R il est souvent érigé un barrage routier contrôlé par les FARDC. Même s'il est officiellement justifié par des impératifs militaires et stratégiques, on peut se demander si en réalité il ne constitue pas un point de perception illégale sur les dividendes minières. A titre d'exemple, seize barrières militaires systématiquement installées à chaque sortie de la route principale en direction d'un site minier ont été identifiées dans le territoire de Walikale.

49 Voir le Rapport du Groupe d'Experts pour la RDC (S/2016/466), paras 130-133, et le Rapport du Groupe d'Experts pour la RDC (S/2015/19)

50 Le *salongo* est une pratique datant de l'époque du Président Mobutu. Il s'agissait en son temps d'un travail communautaire. Les habitants d'une agglomération devaient travailler un jour de la semaine ou quelques heures par jour pour participer au développement local, par exemple à la réfection d'une route ou d'un pont. Actuellement dans bien des cas, il s'agit au contraire de travail forcé au bénéfice de certains responsables officiels ou pas.

51 Source : enquêtes sur terrain, janvier 2017

52 Source : entretiens avec des personnes dans la zone contrôlée par le NDC-R, janvier 2017

5.1 Barrières érigées pour taxer les ressources naturelles non minérales

Comme nous l'avons dit précédemment, les groupes armés trouvent actuellement d'autres alternatives pour financer leurs opérations, et les minerais ne sont donc pas les seules ressources naturelles sujettes à la taxation auprès des barrières. **Les groupes armés se financent également à travers la taxation et la commercialisation d'autres ressources naturelles**, comme le charbon (« makala »), le bois, et les vivres. Cela engendre la prolifération de barrières intentionnellement placées sur les chemins de commercialisation de ces ressources.⁵³

Dans les zones rurales où il n'y a pas de minerais, **il est fréquent que les groupes armés imposent des taxes sur la production agricole** par voie de barrières routières. Cette pratique est surtout observée chez les FDLR et Nyatura à Masisi et Rutshuru, ainsi que chez les FARDC. On a trouvé une dizaine de barrières agricoles au cours de nos recherches, érigées le plus souvent à l'heure où les agriculteurs reviennent de leurs champs.

A titre d'exemple, les villages de Mpati, Nyange et Kumupando, dans le territoire de Masisi, en chefferie des Bashali, se trouvent sous le contrôle d'éléments du groupe armé Nyatura à connotation ethnique Hutu dirigé par Kasongo. Depuis décembre 2016, les éléments Nyatura ont érigés des barrières autour de ces localités pour la perception de vivres. Les acteurs armés, à cette occasion, effectuent des prélèvements d'une certaine quantité de produits agricoles sur les colis aux points de passage. Comme on le verra par la suite, il en est de même lorsque ces agriculteurs se rendent au marché. Selon une ONG locale, cela amène des risques de famine car de grandes quantités de nourriture sont confisquées aux barrières.⁵⁴

La population semble divisée sur la question de cette imposition. Selon certains de nos interlocuteurs dans la zone d'influence du colonel Nyatura Kasongo Kalamo dans le Groupement de Bashali Mukoto à Masisi, il s'agit simplement de prédation ; d'autres considèrent cela comme un soutien pour leurs frères qui oeuvrent à la sécurisation du milieu. Dans d'autres endroits, les Nyatura érigent des barrières où ils exigent à chaque cultivateur un paiement de FC1.000 pour l'accès matinal au champ.⁵⁵ De même, les personnes qui rentrent chez elles après avoir vendu leurs produits agricoles au marché sont souvent obligées de remettre une partie de l'argent gagné sur le chemin du retour au village.⁵⁶

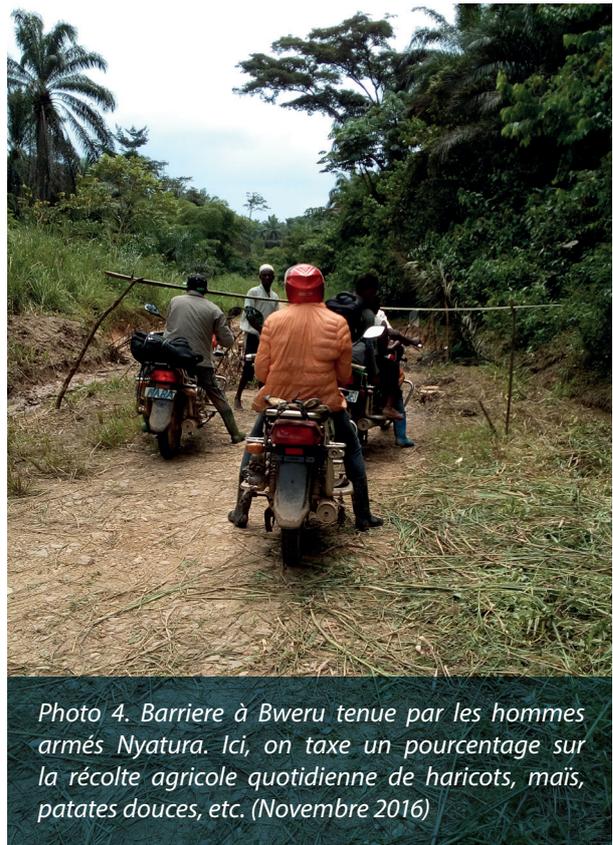


Photo 4. Barrière à Bweru tenue par les hommes armés Nyatura. Ici, on taxe un pourcentage sur la récolte agricole quotidienne de haricots, maïs, patates douces, etc. (Novembre 2016)

53 Nous savons que la taxation de charbon et de bois forme actuellement l'une des sources de recettes clé pour les FDLR dans le Rutshuru. Communication personnelle, expert des Nations Unies, novembre 2016. Ce genre de barrière ne semble, cependant, pas fréquent à Walikale et Masisi.

54 SOPROP, « Monitoring Kirumbu 25 Décembre-12 Janvier », (Goma : Solidarité pour la Promotion Sociale et la Paix, 2017)

55 Source : entretien avec des personnes affectées par ces pratiques, Masisi, novembre/décembre 2016

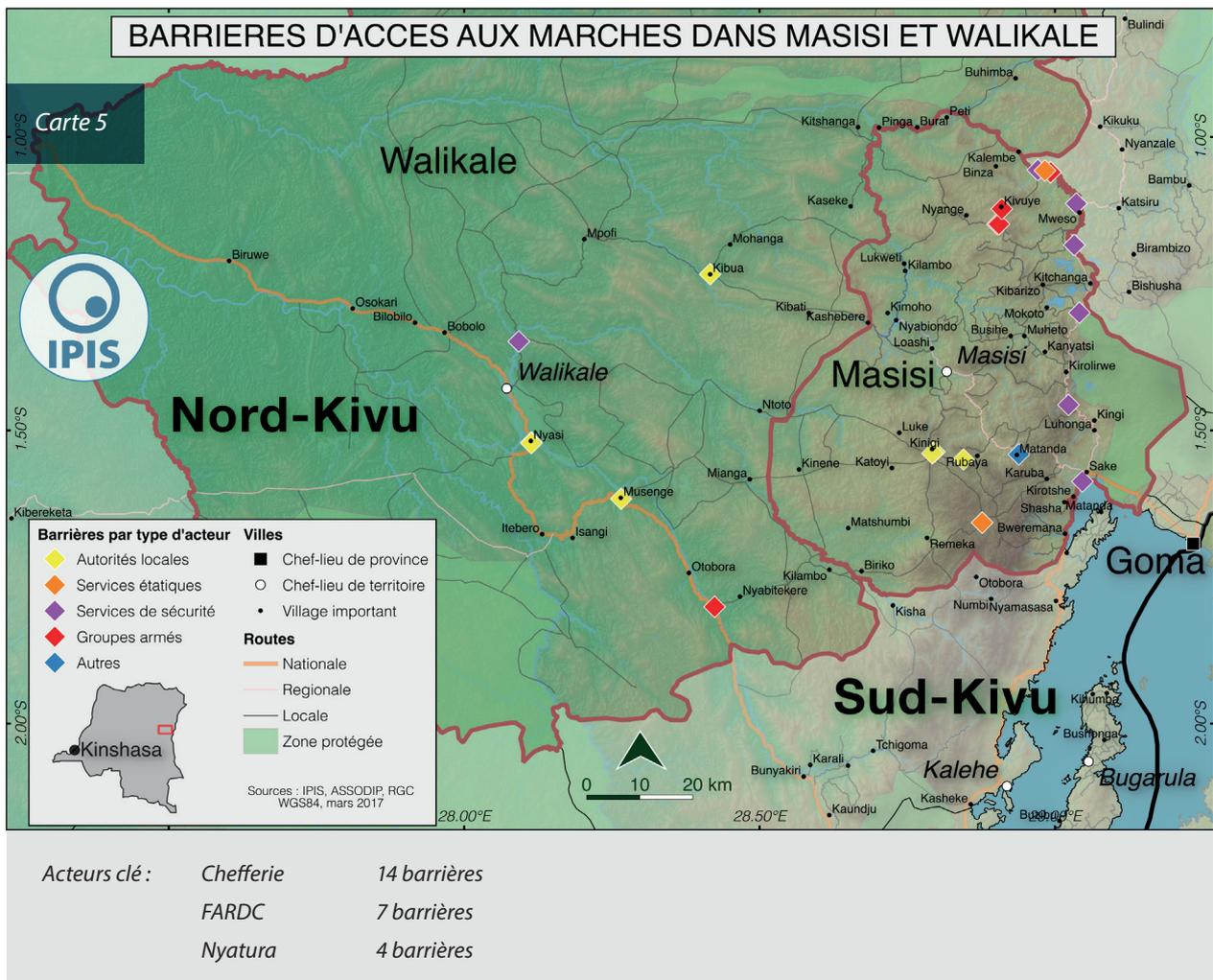
56 Voir aussi OXFAM, « L'insécurité Sécurisée » (2015), p. 15

Barrières agricoles : un exemple

Sur le pont Katanda situé aux abords du village Kitshanga à Masisi, les militaires des FARDC improvisent, aux heures du soir, un barrage où ils prélèvent de la nourriture sur les colis d'agriculteurs, principalement en provenance des champs de Kitobo. Il s'agit d'un pourcentage de la production, souvent une mesure fixe (3 patates douces, une tasse d'huile de palme, etc). Pour les militaires, ces prélèvements servent à assurer leurs besoins de survie, et le surplus est revendu par le biais d'intermédiaires. Les femmes sont les plus affectées par ces prélèvements étant donné qu'elles sont les plus impliquées dans les travaux champêtres. Une dame a déclaré subir fréquemment ces prélèvements sur ses colis de patates douces, colocases et régimes de bananes plantains, et se plaignait de cette perte qui s'ajoutait, selon elle, aux peines qu'elle endurait du fait de l'éloignement du champ et de la faiblesse de la récolte.⁵⁷

57 Source : entretiens avec vendeuses à Katanda, novembre 2016

6. Barrières d'accès au marché



Un troisième type de barrières comprend des barrières temporaires mais récurrentes : il s'agit de barrières montées pour taxer l'accès aux marchés bihebdomadaires dans les territoires. Ce type de barrières affecte surtout les femmes et les ménages d'agriculteurs, car ce sont les femmes qui d'habitude exercent la vente des denrées alimentaires sur le marché. Ce type de barrières connaît une longue histoire en RDC. Les taxes pour les marchés remontent au moins à l'époque coloniale, et la perception d'un droit d'accès au marché a toujours été une prérogative de l'administration locale et du pouvoir coutumier. Aujourd'hui, ce type de barrières se retrouve également dans les zones occupées par des groupes armés.

Les vendeuses/vendeurs de produits agricoles doivent payer pour l'accès au marché soit en nature (une mesure de leur colis), soit en espèce. La barrière est érigée à l'entrée de la localité sur la route principale, où le marché a lieu. Si la localité a plusieurs entrées, il est probable qu'il y ait une barrière pour chaque entrée. Un agent du chef coutumier ou d'une entité administrative décentralisée enregistre chaque vendeuse, perçoit les taxes, et peut donner un jeton comme preuve de paiement. La coutume dit que ces taxes sont prélevées par l'autorité locale pour le bien de la communauté locale par exemple pour le maintien de la route. Cependant, ces taxes ne sont pas toujours utilisées pour le bien commun ; suite à la collecte, les actions de développement des entités ne suivent pas dans bien des cas.

Exemple : le marché à Nyasi, Walikale



Photo 5. Point de perception du chef de Bakano à l'entrée du marché de Nyasi. (Novembre 2016)

Dans la localité de Nyasi, à 12km au sud de Walikale-centre sur l'axe Hombo, le marché a lieu le jeudi et le samedi. Des femmes des villages environnants y vendent les produits agricoles locaux. Ces produits sont vendus aux commerçants qui les amènent ensuite dans des marchés beaucoup plus grands, comme Mubi, Ndjingala ou Walikale. Une barrière est érigée tôt le matin à chaque entrée de la route principale sur laquelle le marché est organisé en vue d'intercepter les vendeuses transportant des colis.

- A l'entrée, en provenance de Walikale, un poste de la police de circulation routière taxe les passagers des motards. Chaque passager de la moto paie au minimum FC500.
- A l'entrée de Katoro un autre point de perception est également érigé par le chef du secteur. Les taxes sont levées en fonction des colis transportés.
- Sur le pont à Nyasi est érigé un autre point de perception pour le secteur. A cet endroit une taxe est prélevée sur les différents produits qui sont amenés au marché. Les motos, la marchandise ainsi que les vélos paient également ici pour le compte du secteur, moyennant quittance.
- Une autre taxe de 100 Fr congolais est perçue par un représentant du chef de village à titre de taxe « d'étalage ».

Officiellement, les revenus générés par les perceptions du marché par le secteur, devraient contribuer à résoudre certains problèmes sociaux de base, comme l'entretien même du marché, des routes de déserte agricole ou même la réalisation de certains petits projets communautaires. Les membres de la communauté locale, plus particulièrement les femmes qui sont touchées par cette perception ou ce prélèvement ne gagnent rien en contrepartie, étant donné que les infrastructures sociales de base demeurent dans un état défectueux. Les femmes sur le marché ont ajouté que certaines parmi elles ont renoncé à fréquenter ce marché et même à produire pour la vente, à cause de ces tracasseries qui ruinent leurs profits.⁵⁸

58 Quelques femmes rencontrées à Nyasi, novembre 2017

Dans des zones occupées par un groupe armé, il arrive que le groupe s'arroge des perceptions coutumières. A titre d'exemple, au village Mpati en Masisi, mentionnée ci-dessus dans le contexte des barrières agricoles opérées par les Nyatura, les combattants de ce groupe opèrent également des prélèvements de nourriture sur les vendeurs à l'entrée du marché qui se tient chaque mardi. Ce prélèvement de nourriture est communément connu sous le nom « Kuhoresha ».

Les taxes sur les marchés deviennent plus importantes pour un groupe armé quand il contrôle une zone dépourvue d'autres ressources naturelles faciles à taxer. Citons le cas de deux factions Mai Mai Kifuafua, qui contrôlent le groupement de Waloa-Luanda, au sud du territoire de Walikale. Cette zone est isolée, et ne dispose pas d'infrastructures routières. Selon un rapport récent, « l'imposition des [...] activités commerciales est l'une des principales sources de revenus pour le Kifuafua [...] Mai Mai Kifuafua extrait sa part des bénéfices des activités économiques en taxant les marchés et les routes ». ⁵⁹ Complétant les taxes sur les produits agricoles et le bétail, le contrôle des marchés locaux fournit aux Mai Mai Kifuafua les principales recettes nécessaires pour soutenir leurs activités armées. ⁶⁰ Dans le but d'accroître sa légitimité, le mouvement a même travaillé dur pour relancer le marché de Busurungi—l'emplacement de son commandement—tout en s'imposant en tant que percepteur légitime des impôts que les représentants de l'Etat imposent traditionnellement à l'accès au marché.

Les barrières d'accès au marché sont parfois l'enjeu de séries de confrontations entre différents acteurs armés. Prenons l'exemple de la localité de Kashuga à Masisi, dont le marché était taxé en 2011 par la CNDP, et qui a été attaqué 12 fois entre avril et juillet 2012 par les FARDC, APCLS, et FDLR, avec comme enjeu principal le contrôle sur la taxation illicite de l'accès au marché hebdomadaire. ⁶¹ Actuellement, l'accès au marché est sujet à une combinaison de taxes de la chefferie, du CNRD, un groupe armé dissident des FDLR, et des Nyatura. Le CNRD prélève de la nourriture au marché. Les Nyatura y imposent une « taxe de développement » et une taxe « achat bâton » aux populations locales, cette dernière étant un code pour l'achat d'armes. ⁶² Le commandant Kasongo des FARDC impose également une taxe clandestine à Kashuga de FC1.500 par véhicule qu'il appelle « ndangirabuzima », soit « pour protéger la vie ». ⁶³

Dans des zones sous contrôle gouvernemental, la taxation des marchés peut également servir au financement d'acteurs armés. Comme les groupes armés, les militaires érigent souvent des barrières temporaires aux jours de marché pour prélever de petites quantités de nourriture sur chaque vendeuse. Prenons le cas de l'accès au marché de Mutongo, la capitale du groupement Ihana dans le territoire de Walikale. Taxé auparavant par l'APCLS, aujourd'hui les autorités coutumières perçoivent pour l'accès à ce marché, des taxes les mardis ; et les samedis, par contre, les mêmes taxes sont collectées au bénéfice des FARDC les autres jours. Selon des opinions relevées localement, cela procéderait d'une entente entre le pouvoir coutumier et l'armée pour garantir la sécurité dans la contrée. ⁶⁴ L'APCLS taxait chaque entrée et sortie du marché la somme de FC500, menant, selon le Groupe d'Experts des Nations Unies, à un bénéfice de USD 5.600 par mois. Aujourd'hui, les vendeurs y sont taxés FC200 pour l'accès au marché, et à l'entrée du marché s'opère un prélèvement sur les denrées alimentaires (une bouteille d'huile sur un bidon, un poisson salé sur un colis, etc.).

59 Vlassenroot, Mudimba & Hoffmann *op. cit.*, pp. 34-35

60 Voir Josaphat Musamba, « Le Groupement De Waloaluanda : Une « Zone Rouge » ? Comprendre Un Quotidien Socio-Sécuritaire Complexe », (Nairobi : Rift Valley Institute, 2016).

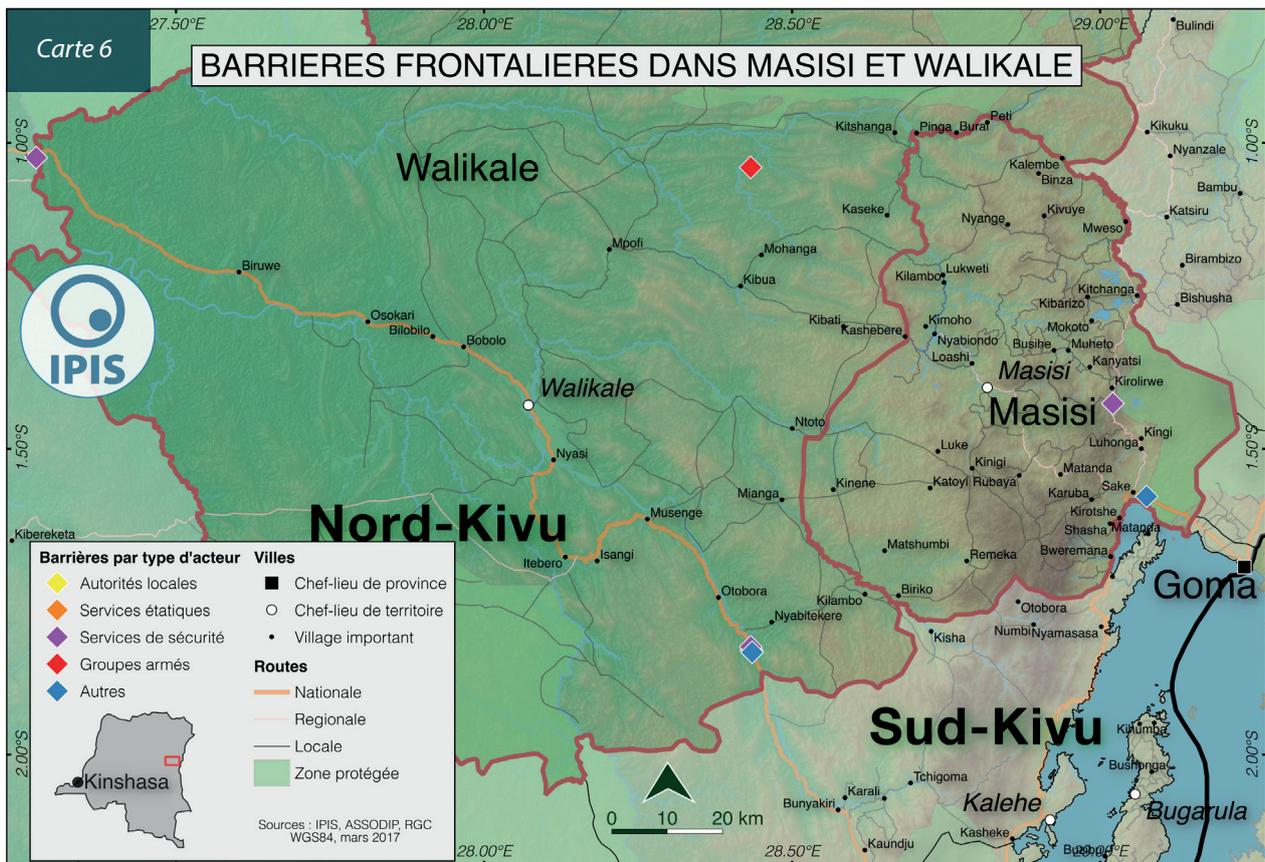
61 Oxfam, « Marchandises De Guerre : Des Communautés Révèlent Le Vrai Prix Du Conflit Dans L'est De La Rdc », (London : Oxfam, 2012), p. 2, voir Rapport du Groupe d'Experts pour la RDC (S/2011/738) para 307

62 Source : observations/entretiens, novembre 2016

63 Source : entretien avec des commerçants de makala, Goma, mai 2016

64 Source : entretien avec des personnages de Mutongo, décembre 2016

7. Barrières administratives internes



En principe, les barrières administratives internes sont similaires aux barrières le long des axes principaux, avec comme différence remarquable le nombre d'acteurs présents sur ces barrières. Ce type de barrière est parmi le plus ancien, remontant au moins à l'époque de Mobutu, qui fixait une partie des limites administratives qui sont encore aujourd'hui en vigueur. Ces barrières sont parmi les plus officielles. Elles ne sont pas très nombreuses : quelques barrières pour chaque limite administrative. Mais en tant que points de passage obligatoire pour certains services étatiques, ces barrières sont des véritables pôles d'attraction pour d'autres acteurs qui veulent aussi en tirer profit. Avec une panoplie d'acteurs taxateurs, les passants payent à des postes différents mais certaines taxes se sont agrégées dans un « guichet unique », qui sont ensuite réparties selon une pratique appelée « dispatching » entre les agents des différents services y associés selon une clé de répartition prédéterminée. Tout passant est obligé de payer. Les voyageurs fréquents (motards et camionneurs de la région) connaissent bien le régime de taxes auxquels ils sont sujets, mais il est difficile d'établir lesquels de ces impôts sont légaux et quel est le montant légal.

7.1 Limite Maniema-Nord Kivu

A titre d'exemple, la rivière Osso forme la limite naturelle entre les provinces du Nord Kivu et de Maniema. Une barrière est installée de chaque côté du pont, l'une pour les services administratifs et militaires de Maniema, et l'autre pour ceux du Nord Kivu. Cette dernière accueille aujourd'hui 20 individus de 9 services étatiques différents : la DGI, PCR, DGR-NK, Tourisme, PNC, ANR, Police de Mines, la CNPR et la DGM. En plus, il n'y a pas moins de quatre agents pour le compte de hiérarchies militaires différentes : un agent du capitaine de la base militaire de Biruwe ; un agent du T2 ; un agent de la brigade opérationnelle ; et un agent de l'armée du secteur opérationnel.⁶⁵ À partir de dix-huit heures, les autres services dégarnissent la barrière et seuls les militaires restent, pour le contrôle d'identité avec un accroissement du montant de la perception.

⁶⁵ Source : observations, novembre 2016



Photo 6: Barrière de Makana, à la limite entre Maniema et Nord Kivu. Toutes les maisonnettes hébergent des agences différentes qui opèrent à la barrière.

7.2 Limite Nord Kivu-Sud Kivu

Hombo se trouve à la limite entre le Nord et le Sud Kivu, au sud du territoire de Walikale. A l'entrée de la bourgade, on fait face à une panoplie de barrières routières visibles et virtuelles. Il n'y a pas moins de quatre barrières actuellement du côté du Nord Kivu. La première est située à l'entrée du village et est entretenue par la police de circulation routière, où les motards paient FC1000 FC avant de passer. La 2^{ème} est entretenue par l'ANR, DGM, T2 Régiment FARDC et T2 Sous-Secteur opérationnel FARDC, tous présent à la barrière où ils se choisissent un percepteur du jour à tour de rôle. Tout piéton ou piéton-colis doit payer FC3000 avant de passer. Ici encore, non seulement on demande aux passants « étrangers » d'exhiber leurs documents d'identité, faute de quoi, la personne est contrainte de payer un « droit de passage ». Cette barrière se distingue de celle érigé par la Collectivité du secteur de Bakano 10 mètres plus loin, érigée pour la perception des taxes auprès des piétons-colis : par exemple, un bidon d'huile de palme est taxé de FC500. La quatrième barrière se trouve juste à côté du pont qui sépare Hombo-Nord (Nord Kivu) et Hombo-Sud (Sud Kivu). Ici, plusieurs services étatiques sont présents dont la collectivité du secteur de Bakano, la DGI, le Service de Environnement, le service de PME⁶⁶, le Service de l'économie, la DGR-NK. Ses services taxent les véhicules qui transportent de l'huile de palme et d'autres denrées au niveau de Hombo-Nord pour les amener vers Hombo-Sud, Bulambika ou Bukavu. A la sortie de la cité, sur le grand pont qui sépare les deux provinces, il existe, du côté sud cette fois, un autre point de contrôle de la DGM Sud-Kivu ainsi que des services de l'ANR. Ici encore, on demande aux passants « étrangers » d'exhiber leurs documents d'identité, faute de quoi, la personne est contrainte de payer un « droit de passage ».

7.3 Limite Walikale-Masisi

La barrière de Kashebere se trouve sur la limite entre les territoires de Walikale et Masisi. Plusieurs services étatiques y opèrent, notamment les FARDC, l'ANR, la DGM, le service des mines, et le péage route. Ces services se livrent à la perception d'argent sur les passagers motos, les motos, et les véhicules de transport d'huile de palme et de minerais. Ces perceptions qui varient entre FC500 et FC1.000 pour les passagers motos, et FC5.000 et FC10.000 pour les véhicules ne sont souvent pas assorties de quittance. La recette

66 Ministère des Petites, moyennes entreprises et de l'artisanat

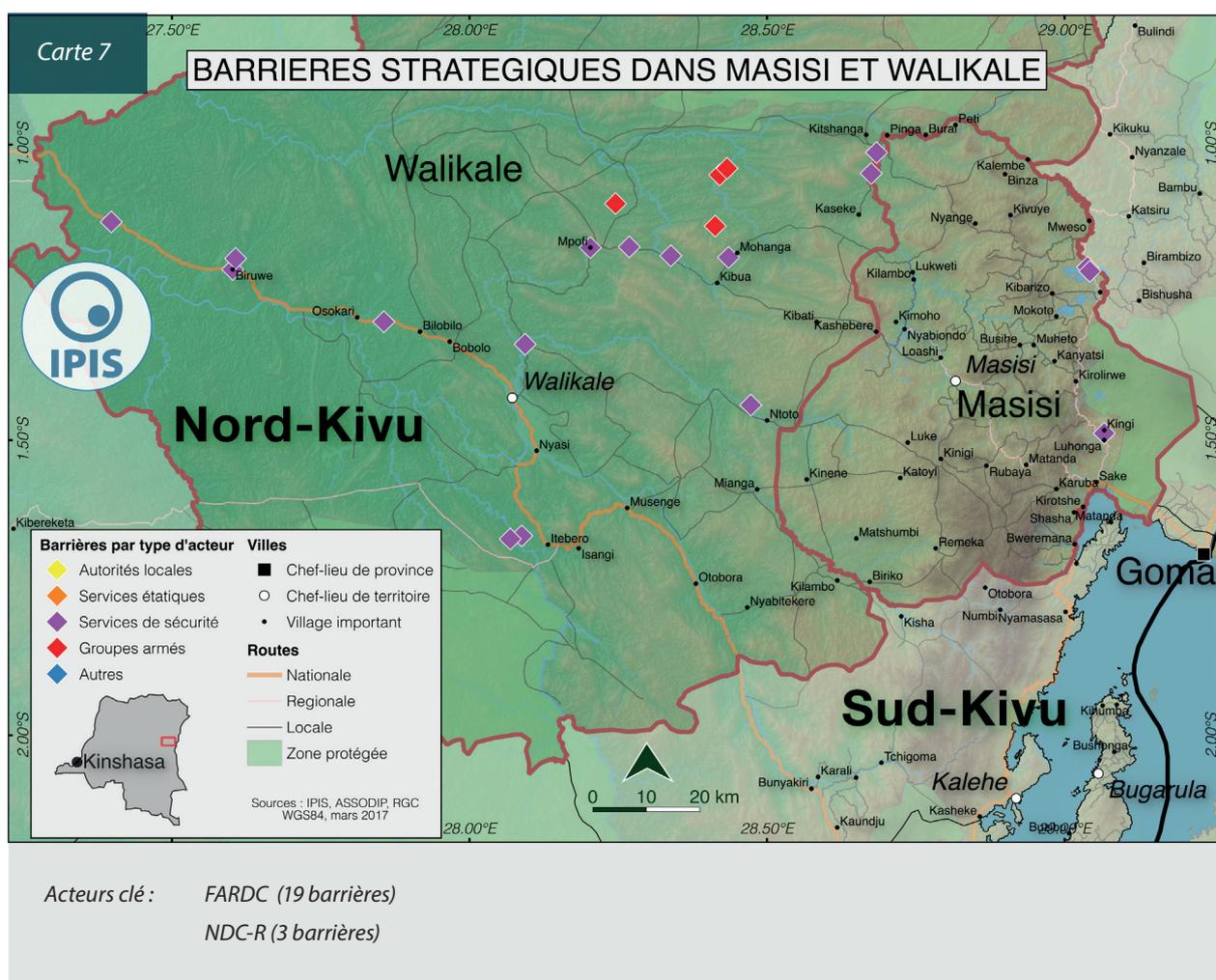
journalière constitue un guichet unique pour les trois premiers services qui se la répartissent à la fin de la journée. Le péage route est quant à lui perçu moyennant remise d'un petit reçu visiblement sans souche. Un taximan moto parlant des tracasseries dont sont victimes les passagers sur ce barrage, a dit

« Au bout de la chaîne, c'est le consommateur qui en souffre car les petits commerçants n'ont d'autre choix que d'incorporer ces paiements dans le prix de vente de leurs marchandises ». ⁶⁷

C'est pour cette raison que les prix sont plus élevés au fur et à mesure que l'on s'éloigne des centres de production. Ce taximan a en outre évoqué l'inutilité de la taxe péage route car selon lui la route est toujours en mauvais état. A Walikale, on appelle le Péage Route communément « pillage route », car il n'y a aucun travail de maintenance de la route visible en contrepartie pour la taxation quotidienne auquel les usagers de la route sont soumis.

67 Source : entretien avec un motard, Kashebere, novembre 2016

8. Barrières stratégiques



Cette catégorie de barrières concerne les barrières militaires. Il s'agit de postes de contrôle et de postes avancés de nature temporaire, avec comme principale raison d'être la présence proche d'un acteur armé ennemi. Ils figurent comme dispositifs pour garantir la sécurité par voie de contrôle de l'identité des passants, et leur présence est sensée dissuader l'ennemi. Ces barrières sont érigées par les FARDC et les groupes armés. 22 barrières stratégiques ont été identifiées et documentées, ce qui représente entre 20 et 30% du total des barrières dans les territoires de Masisi et de Walikale.

Néanmoins, on peut noter que la plupart des barrières stratégiques des FARDC sont extrêmement poreuses : ils laissent passer, le plus souvent, des individus sans contrôle d'identité, un simple paiement des frais de passage étant suffisant. Derrière le motif sécuritaire officiel de l'érection de ces barrières se cache un autre motif, celui de la perception de revenus. Sur les 19 barrières stratégiques des FARDC documentées, toutes poursuivent entre autres buts le prélèvement des taxes. Les soldats ne sont pas payés ou mal payés et les barrières sont donc une condition *sine qua non* pour la continuité de leur déploiement dans des zones difficilement ravitaillées. Il y a une limite floue entre la génération de recettes nécessaires pour l'entretien d'un acteur armé, et la génération de recettes comme but principal. Mais la taxation sur la plupart de ces barrières va bien au-delà des besoins opérationnels et logistiques de leurs opérateurs.

Le conflit d'intérêt entre les objectifs stratégiques et économiques au sein de l'armée pourrait aussi permettre aux groupes armés enclavés de persister, car la fixation des militaires aux barrières sur la taxation, et non sur le contrôle d'identité, permet aux groupes armés de se ravitailler malgré la panoplie

de barrières militaires autour de leurs fiefs. Cela peut aboutir à une complicité plus ou moins franche. Les hommes du groupe armé Simba de Mando, par exemple, circulent fréquemment et librement, et passent les barrières militaires le long de l'axe Walikale-Osso. Ils sont connus par les soldats qui y sont déployés, mais en raison de collaborations secrètes entre les militaires et le groupe armé, ils ne sont pas arrêtés. Il nous a été rapporté que les hommes de Mando, de temps en temps, arrivent à certaines barrières pour percevoir une contribution de la part des militaires.⁶⁸ De même, il y a une franche collaboration entre certains des commandants FARDC et les hommes de NDC-R, et ces derniers circulent librement dans les alentours.

Exemples : FARDC face aux APCLS (Masisi) et NDC-R (Walikale)

A Masisi, deux positions militaires se trouvent à Karto le long de la route qui mène vers Mweso. Elles sont situées aux entrées menant vers les localités occupées par les combattants du groupe armé APCLS, à savoir Ngingwe et Buchalwichi. Installées pour raison sécuritaire, elles sont tout simplement devenues des points de perception d'argent et de prélèvement des produits alimentaires agricoles, sur les usagers de la route. Les « banyonzi », les personnes qui exercent le transport à vélo, sont obligés de payer une somme d'argent, sans remise de quittance, pour leurs bidons de boisson locale kasiksi ou kindingi. Les agriculteurs quant à eux subissent des prélèvements d'une certaine quantité des produits des champs sur leurs colis. Il ressort des témoignages recoupés, qu'une partie des prélèvements des produits agricoles sert pour la ration alimentaire des militaires, et une autre partie est revendue par l'entremise de leurs épouses—le même système étant observé pour les barrières de marché déjà citées.⁶⁹

Comme indiqué ci-dessus, le fief des NDC-R est entouré par des positions stratégiques des FARDC. A Walikale, c'est le 3404^{ème} régiment commandé par le colonel Freddy Kabalega Nestor basé à Boboro, qui contrôle la plupart des barrières sur les chemins qui mènent dans la zone contrôlée par ce groupe armé—une zone dense en sites miniers aurifères. A Ruvungi et Limangi par exemple, les barrières servent de points de contrôle d'identité et de point de perception par des militaires qui extorquent de l'argent sur tous les passants. A Ruvungi, les soldats et un agent du secteur de Wanianga taxent les piétons FC500 et les piéton-colis FC1.500. Dans les deux cas, les militaires imposent donc des taxes additionnelles sur la commercialisation de minerais. Ce paiement est forfaitaire et ne tient pas compte de la nature et de la quantité de marchandises. La barrière fonctionne 24h/24h ; les militaires y passent la nuit, mais l'agent de secteur y arrive à 05h30' et y sort à 17h30'. L'argent perçu à la barrière est réparti en deux, une part équivalente à 60% revient à la collectivité secteur et une autre part de 40% revient aux FARDC.⁷⁰ Le percepteur du secteur émet des reçus avec le montant total (voir image des reçus ci-dessus). A Limangi, les piétons paient FC500 et les piétons colis paient FC1.000, après avoir été invité à présenter une pièce d'identité. Ce paiement, effectué sans remise de quittance, est forfaitaire et ne tient pas compte de la nature et de la quantité de marchandise. Le barrage fonctionne sans interruption jour et nuit.

68 Source : entretien avec des opérateurs de barrière à Makana/Osso, novembre 2016

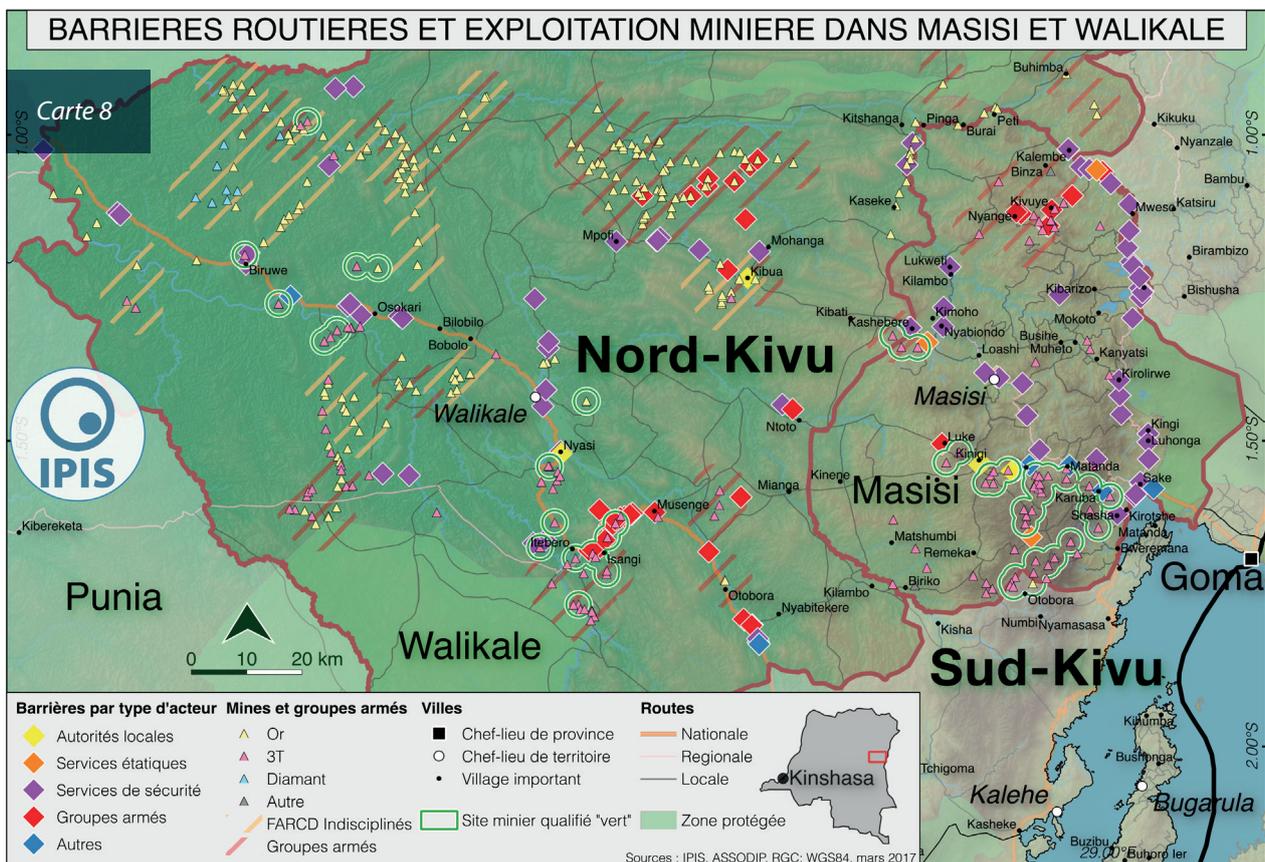
69 Source : entretien à Karto, novembre 2016

70 Entretien à Ruvungi le 08/01/2017 avec le percepteur de la taxe du secteur de Wanianga à la barrière de Ruvungi.

9. Conclusions

Le défi de la libre circulation des personnes⁷¹ et des biens se pose avec acuité en République Démocratique du Congo. Les résultats de nos recherches dans les territoires de Masisi et de Walikale sont relevant à ce sujet. En effet, tous les mouvements des personnes et des biens sont confrontés à une panoplie de barrages routiers opérés par de multiples acteurs, étatiques ou non. Cette multitude d'acteurs auprès des 134 barrages routiers cartographiés entraîne l'asphyxie de toute initiative économique. Tout mouvement y est sujet à une panoplie de taxations par imposition. L'espace routier y est ainsi fortement militarisé.

Le constat basique de ce rapport est que le contrôle de la circulation routière constitue un enjeu non négligeable dans l'économie politique du conflit au Congo, et l'espace routier figure parmi les sources d'accumulation illicite des richesses par les différents acteurs étatiques et non étatiques. Ce phénomène se traduit par l'omniprésence des barrières routières, et de fréquentes contestations, parfois violentes, autour du contrôle de l'espace routier. Les barrières routières complètent ainsi l'exploitation de minerais comme source de financement d'acteurs armés en RDC (voir carte). Par extension, on espère que ce rapport contribue aux efforts en cours pour élargir la définition de l'économie politique des conflits en RDC, pour informer le plaidoyer et pour mieux façonner des politiques fondés sur une base empirique solide.



Alors que dans bien des cas les barrages routiers sont érigés comme des dispositifs sécuritaires, ceux-ci servent aussi à la génération de recettes qui n'entrent pas dans le trésor public. En cela, les barrières peuvent être considérées comme un exemple de la « privatisation de la violence » en RDC. Il y a une limite floue entre la génération de recettes nécessaires pour l'entretien d'un acteur armé ou d'un service étatique et la génération de recettes comme but principal. Mais la plupart des barrières vont bien au-delà des besoins opérationnels et logistiques de leurs opérateurs. Cette prolifération, au lieu de répondre au

71 L'article 30 de la Constitution de la RDC déclare que « Toute personne qui se trouve sur le territoire national a le droit d'y circuler librement, d'y fixer sa résidence, de le quitter et d'y revenir, dans les conditions fixées par la loi ».

besoin fondamental de sécurité et de lutte contre la fraude et la contrebande, constitue au contraire un des freins à tout développement socio-économique dans ces deux territoires.

La taxation participe également à la (re)distribution des ressources dans une communauté donnée. Dans le contexte d'une économie de survie, les modalités de cet enjeu politique deviennent plus aigües. Les taxes auxquelles sont sujets les petits producteurs agricoles entre leurs champs et les marchés représentent sans doute une des plus grandes entraves au développement durable. Au cours d'entretiens avec des ONGs locales de développement, il était chaque fois mentionné que l'agriculture de subsistance (la production de bien servant juste pour la survie du ménage) s'est développée à Walikale surtout à cause de toutes les taxes qui démotivent les producteurs, ainsi que le mauvais état de la route. Dans un certain nombre de cas, les taxes prélevées auprès de plusieurs barrières qui séparent un producteur d'un marché local peuvent s'accumuler et constituer 20 à 30% de la production. Les taxes illicites prélevées auprès des barrières jouent donc sur la sécurité alimentaire ainsi que sur le développement des populations plus vulnérables dans les deux territoires.

D'un autre côté, les barrières routières servent d'enjeux stratégiques et participent au fonctionnement continu de nombreux acteurs armés. On a pu observer plusieurs cas dans des zones troublées, où le paiement des taxes par les populations au bénéfice des forces et groupes armés constitue le prix à payer pour la sécurité des personnes et des biens ; un coût pour éviter le pire. Par exemples, des populations sous l'emprise d'un groupe armé de leur propre ethnie peuvent parfois considérer que ces exactions sont nécessaires pour la sécurité de leur communauté dans un contexte de violences continues de la part d'autres acteurs, et servent ainsi à nuancer notre perception du rôle de ces barrières. Cela nous amène à réfléchir non pas *si* la circulation économique doit être gouvernée, mais plutôt *de quelle manière* celle-ci doit être contrôlée.

10. Annexe 1. Liste actualisée des sites miniers du territoire de Walikale (Février 2017)

GROUPEMENT	N°	Chantier minier	Substance	Acteur armé présent
BAKANO	01	MATAMBA	Cassitérite	Rien à signaler
	02	IBINDO	Cassitérite	RIEN À SIGNALER
	03	KIBINDOBINDO	Cassitérite	RIEN À SIGNALER
	04	ISUKU	Cassitérite	RIEN À SIGNALER
	05	IDAMBO	Cassitérite	RIEN À SIGNALER
	06	NGUBA	Cassitérite	Rien à signaler
	07	BUKUMU	Cassitérite	Rien à signaler
	08	MUTIKU	Cassitérite	Rien à signaler
	09	KABUNGA	Cassitérite	Rien à signaler
	10	ISANGI	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de Elenge</i>
BAKONDJO	01	OTENGA	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
	02	SUKISA	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
	03	BUKOMBE	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
	04	IBISA	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
	05	LICHACHA	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
	06	TERRAIN EZA MINE	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
	07	IBISI	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
	08	BUKOMBE	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
	09	BINAKWA	Cassitérite	<i>Présence FARDC Régt</i>
	10	OTENGA	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
	11	LOBALISUSU	Cassitérite	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE et KISEKELWA</i>
BAFUNA	01	MISOKE	Or	Rien à signaler
	02	MPITO	Or	<i>Présence FARDC</i>
	03	KAMBUBI	Or et Cass	<i>Présence FARDC</i>
	04	MPAFU	Or	<i>Présence FARDC</i>
BANABANGI	01	NYAKARIMBI	Or	Rien à signaler
	02	KUWERE	Or	<i>Présence FARDC</i>
	01	NYANKIMA	Or	Rien à signaler
	02	IFARIFARI	Or	Rien à signaler
	03	NYAKETO	Or	Rien à signaler
	04	KAPO	Or	<i>Présence FARDC</i>
	05	KAYA	Or	<i>Présence FARDC</i>
	06	CAMP MAKANGI	Or	<i>Présence FARDC</i>

WASSA	01	BISIE	Cassitérite	<i>Présence FARDC</i>
	02	MUCHELE	Or	<i>Présence FARDC</i>
	03	MATUNGU	Diam	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	04	SOUS SOL	Or	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	05	WAYALUKULA	Or	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	06	BIMPUTU	Coltant	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	07	ABAMBUA	Or	<i>Présence FARDC</i>
	08	AMASOLO	cassitérite	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	09	OBAYE	Cassitérite	<i>Présence FARDC</i>
	10	TEMPS PRESENT	Or	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	11	ANGWETU	Cassit	<i>Présence RAIYA MUTOMBOKI de MIRAGE</i>
	12	MAROC	Or	<i>Présence FARDC</i>
	13	KALAY-BOING	Cassite	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	14	ANGULU	Or	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	15	OLEMBE	Or	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	16	EUGIPTE	Diam	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	17	4X4	Or	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
	18	MUDIEDIE	Or	<i>Présence Maimai SIMBA de MANDO</i>
IHANA	01	MAKIKITI	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	02	MANINGE	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	03	TATAKO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	04	KASI-KUTUTI	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	05	BASOMBE	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	06	ISOKE/KINGURU	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	07	BAWE	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	08	ROBE	or	<i>Présence NDC SHEKA</i>
	09	BIBASIRWA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	10	BISIMBI	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	11	IRAMESO	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	12	KAKUNGO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	13	KASUMBA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	14	MISOKE-KASINDU	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	15	NYAKIRIKA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	16	NYAMUNTONGO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	17	MANGOBO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	18	MUKOSA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	19	KOSSO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	20	MASEKE-MABUSA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	21	BETHELI	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>

IHANA	22	BIBASIRWA	or	Présence NDC-R de Gudon
	23	MUFEREJI	or	Présence NDC-R de Gudon
	24	KAFIRI	or	Présence NDC-R de Gudon
	25	MIRONGE	or	Présence NDC-R de Gudon
	26	MANGOBO	or	Présence NDC-R de Gudon
	27	MAVOCATE	or	Présence NDC-R de Gudon
	28	KOKO	or	Présence NDC-R de Gudon
	29	TWAMAKURU	or	Présence NDC-R de Gudon
	30	NYAKIRIKA	or	Présence NDC-R de Gudon
	31	NKINGWE	or	Présence NDC-R de Gudon
	32	KOSSO	Or	Présence NDC-R de Gudon
	33	TITI	or	Présence NDC-R de Gudon
	34	KU CAMP	or	Présence NDC-R de Gudon
	35	KUMBUBI	or	Présence NDC-R de Gudon
	36	MURIBANSE	or	Présence NDC-R de Gudon
	UTUNDA	01	CHARINGWANGWA Mulema	or
02		CHARINGWANGWA Musenge	or	Présence NDC-R de Gudon
03		MUNJULI	or	Présence NDC-R de Gudon
04		BUKACHA	or	Présence NDC-R de Gudon
05		KASARA	or	Présence NDC-R de Gudon
06		KINCHIMBA	or	Présence NDC-R de Gudon
07		MAFOFOKI	or	Présence NDC-R de Gudon
08		MABONDO	or	Présence NDC-R de Gudon
09		OMATE	or	Présence FARDC Régt
10		MUNGWE	or	Présence NDC-R de Gudon
11		MANJERE	Or	Présence NDC-R de Gudon
12		MAFILI	or	Présence FARDC Régt
13		MAYUANO	or	Présence NDC-R de Gudon
14		UDJUMO	or	Présence NDC-R de Gudon
15		MAKUMBO	or	Présence NDC-R de Gudon
16		IYOYA	Or -Worf	Présence NDC-R de Gudon
17		ANGOWA	or	Présence NDC-R de Gudon et par fois FARDC Régt
18		UDJUMO YA KOPA	or	Présence NDC-R de Gudon
19	KAMAKASA	or	Présence NDC-R de Gudon	
20	BUJUMBURA	or	Présence NDC-R de Gudon	
21	KISOLA	or	Présence NDC-R de Gudon	
22	TITI-MWEMBE	or	Présence NDC-R de Gudon	
23	NYAMWERI	or	Présence NDC-R de Gudon	
24	KAYA	or	Présence NDC-R de Gudon	

UTUNDA	35	TATUFE	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	26	INDIKA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	27	NKUTU	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	28	APITI	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	29	UNI	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	30	KONDEKONDE	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	31	ISASA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	32	KABOMBO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	33	TOKOBIKA	or	<i>Présence FARDC Régt</i>
	34	SHEPIKA	or	<i>Présence FARDC Régt</i>
	35	BUDJANGA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	36	MAYUANO II	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	37	MAYUANO I	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	38	BIRESHE	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	39	WIMA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	40	PUMUZIKA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	41	CHUNSU	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	42	KABEKOTO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	43	MAKUMBO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	44	MUKOKO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	45	MISOKE	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	46	WANGO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	47	NKUTU	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	48	KONDEKONDE	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	49	MANGELE	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	50	MUPUNGA	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	51	MURUTA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	52	MATUNGU	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	53	BUKUCHA	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
54	OMPI	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>	
55	UDJUMO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>	
56	KAKORO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>	
57	OSSO-KILAMBO	or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>	
58	WENGA	or	Rien à signaler	
59	NGORA	or	Rien à signaler	

LUBERIKE	01	NYAMUMBA	or	Rien à signaler
	02	CAMP KYGE	or	Rien à signaler
	03	MATOROFA	or	Rien à signaler
	04	CHAHU	or	Rien à signaler
	05	KITONA	or	Rien à signaler
	06	BIRIMU	or	Rien à signaler
	07	ISUKU	or	Rien à signaler
	08	RWAKE	or	Rien à signaler
	09	UKUKO	or	Rien à signaler
	10	OSSO	or	Rien à signaler
WALOWA YUNGU	01	MASHAKI	Cass Et Colt	<i>Présence MAimai MAC/GUDE</i>
	02	MWIYALI	Cass Et Colt	<i>Présence MAimai MAC/GUDE</i>
	03	BIBATAMA	Cass Et Colt	<i>Présence MAimai MAC/GUDE</i>
	04	KANGATI	Cass Et Colt	<i>Présence MAimai MAC/GUDE</i>
WALOWA UROBA	01	MAKOMA	Or	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
	02	LOWA	Or	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
	03	LWINDI	Or	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
	04	IBISA	Or	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
	05	MWIKI	Or, Cass, Worfl	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
	06	IBONDO	Ametiste	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
	07	MUSINDA	Cassitert	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
	08	MERA	Cassit	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
	09	CHUMBA	Cassit	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
	10	RWENGA	Or	<i>Présence MAimai SHEBI/RM</i>
WALOWA LUANDA	01	BISHASHATA	Or Et Cassit	<i>Présence KIFUA FUA de DELPHIN</i>
	02	ISIYO	Cassitérite	<i>Présence KIFUA FUA de DELPHIN</i>
	03	MUHI	Cassitérite	<i>Présence KIFUA FUA de DELPHIN</i>
	04	MBAKU	Cilta Cass	<i>Présence KIFUA FUA de DELPHIN</i>
	05	BUSURUNGI	Crénant rouge	<i>Présence KIFUA FUA de DELPHIN</i>
	06	NAMATA	Or	<i>Présence KIFUA FUA de DELPHIN</i>

USALA	01	ONINGA	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	02	RAMA	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	03	LUBILI	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	04	BEGEANI	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	05	MAKUTANO	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	06	KIRUCHI	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	07	KADEZA	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	08	RUME	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	09	KAMANINGE	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	10	KASUKA	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	11	BUNESSA	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
KISIMBA	01	MPOMBI	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	02	KALINGA	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	03	BUHIMBA	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	04	KATOBO	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	05	BESE	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	06	IHIMBE	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
	07	MENKE	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>
IKOBO	01	KAROMBOLI	Or	<i>Présence NDC-R de Gudon</i>