

« Tout ce qui bouge sera taxé » : l'économie politique des barrières routières au Nord et Sud Kivu

*par Peer Schouten, Janvier Murairi, et Saidi Kubuya
Anvers/Copenhague, novembre 2017*



Colophon

« **Tout ce qui bouge sera taxé** » : l'économie politique des barrières routières au Nord et Sud Kivu

Anvers/Copenhague, novembre 2017

Photo de couverture : chauffeur de camion payant aux militaires sur la barrière appelée « Baramoto » dans le Parc national de Kahuzi-Biega, Sud Kivu (Mai 2017)

Les auteurs : ce rapport a été écrit par Peer Schouten (DIIS/IPIS), Janvier Murairi et Saidi Kubaya Batundi (ASSODIP), et se base sur leurs recherches et celles de Zacharie Bulakali, Isaac Ndoole, Célestin Mbehere, Valentin Sendegeya, Guillaume Alininyu, Mike Mirindi Mudukwe, Victor Batundi, Jacques Bauma, et Chrispin Mvano.

Remerciements : Les auteurs tiennent à remercier leurs interlocuteurs pour leur patience. Nous remercions particulièrement Lebon Mulimbi, Fortunat Maronga, Jérôme Fazili (CODEWA), Daniel Ruiz (MONUSCO), Faouzi Alimi (MONUSCO), Raymond Debelle (MONUSCO), Mohamed Cherif Diallo (OIM), Philippe Martou (PAM), Frédéric Henrard (PNVi), et Ali Masudi Bwana (PNVi) pour leur appui dans la collecte de données, et Christoph Vogel (Université de Zurich) et Judith Verweijen (Université de Gent) pour leurs commentaires sur une version antérieure de ce rapport. Toutes éventuelles erreurs sont de notre fait, et de notre responsabilité.

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

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

L'Association pour le Développement des Initiatives Paysannes (ASSODIP) est une organisation non gouvernementale de droit Congolais active au Nord Kivu, et a pour vision l'accompagnement des populations rurales pour le respect des droits humains et le développement. ASSODIP est membre du Groupe d'Appui à la Traçabilité et la Transparence dans la Gestion des Ressources Naturelles (GATT-NR), du Groupe d'Associations pour les droits de l'Homme et la Paix (GADHOP), qui se focalise, sur les droits de l'homme dans le secteur minier, la lutte contre l'esclavage, la surveillance et documentation des violations des droits humains dans les villages.

Financement : Ce rapport a été réalisé avec l'appui financier de la Coopération Belge (DGD), le Conseil National de Recherche Danois, et l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) en RDC par voie du projet Responsible Mineral Trade (RMT) de l'Agence des États-Unis pour le Développement International (USAID).

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

D/2017/4320/14



Table des matières

Colophon	2
Abréviations	5
Résumé exécutif	6
1. Introduction :	
bienvenu au paradis du parasitisme fiscal	8
1.1 Méthodologie et limites de la recherche.....	8
2. Contexte	10
2.1 Contexte historique	10
2.2 De la malédiction des ressources naturelles au racket comme mode d'opération	11
2.3 L'entrepreneuriat de l'imposition	11
3. Comprendre les barrières routières : approche analytique	13
3.1 Les barrières suivent la circulation économique.....	13
3.2 Typologie : cinq types de barrières routières.....	13
4. Les barrières routières au Nord et Sud Kivu : aperçu global	15
5. Barrières qui taxent le droit de passage.....	23
5.1 Les régimes de taxation.....	26
5.2 La tracasserie négociée ou les « parapluies politiques ».....	30
5.3 La MONUSCO facilite le libre passage.....	31
6. Barrières pour taxer les ressources naturelles	32
6.1 Taxation des minerais	35
6.2 Taxation d'autres ressources naturelles.....	37
6.3 Taxation du circuit du makala et des planches du PNVi.....	39
7. Barrières pour taxer l'accès au marché.....	47
8. Conclusions	53
Annexes.....	55

Abréviations

ACCO	Association des Chauffeurs du Congo
APCLS	Alliance des Patriotes pour un Congo Libre et Souverain
APROVETRAD	Association des Propriétaires des Véhicules de Transport pour le Développement
ANR	Agence Nationale des Renseignements
CIRGL	Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs
CNDP	Congrès National pour la Défense du Peuple
CNPR	Commission Nationale de Prévention Routière
CNPRI	Comité National de Protection contre les Rayonnements Ionisants
CNRD	Conseil National pour le Renouveau et la Démocratie
COTAM	Coordination des Taximans-Motos
DVDA	Division des Voies de Dessertes Agricoles
DGM	Direction Générale de Migration
DGR-NK	Direction Générale des Recettes de la Province de Nord Kivu
FARDC	Forces Armées de la République Démocratique du Congo
FC	Franc Congolais
FDC	Front de Défense du Congo
FDLR	Forces Démocratiques de Libération du Rwanda
FDLR/FOCA	Forces Démocratiques de Libération du Rwanda/Forces combattantes Abachunguzi
FDLR/RUD	Forces Démocratiques de Libération du Rwanda/Ralliement pour l'Unité et la Démocratie
FFN	Fond Forestier National
FONER	Fonds National d'Entretien Routier
ICCN	Institut Congolais pour la Conservation de la Nature
M23	Mouvement du 23 Mars
Mai Mai FDS	Mai Mai Force Divine Simba
MONUSCO	Mission de l'ONU pour la Stabilisation en République Démocratique du Congo
NDC-R	Nduma Defense of Congo, Rénové
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économiques
ONG	Organisation Non-Gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
PCR	Police de Circulation Routière
PNC	Police Nationale Congolaise
RCD	Rassemblement Congolais pour la Démocratie
RDC	République Démocratique du Congo
RM	Raia Mutomboki
SAESSCAM	Service d'Assistance et d'Encadrement du Small-Scale Mining
TRANSCOM	Transport et Voies de Communication
T2	Renseignements des FARDC
USD	Dollar Américain

Résumé exécutif

Ce rapport explore l'économie politique de la circulation routière dans les provinces de Nord et Sud Kivu. Les constats principaux sont d'abord que le contrôle de la circulation routière constitue un enjeu primordial dans les conflits en République Démocratique du Congo. Deuxièmement, l'espace routier figure parmi les principales sources de financement illicite des différents acteurs étatiques et non étatiques, ce qui se traduit par l'omniprésence des barrages sur celles-ci.

De ce fait, les routes sans barrières sont rares. Nos recherches ont permis l'identification de **798 barrières routières, dont 312 au Sud Kivu et 486 au Nord Kivu**. Parmi celles-ci, **174 ou 22 % connaissent une présence des groupes armés, 55 ou 7 % d'acteurs non-étatiques non-armés** (comme les volontaires ou auto-démobilisés), et **569 ou 71 % uniquement des acteurs gouvernementales ou acteurs tolérés par l'état** (comme des coopératives). Les barrières contrôlées simultanément par des représentants de différents services (une coopérative et un groupe non-étatique armé par exemple, ou un acteur non-étatique non-armé accompagné d'un militaire armé), ont été répertoriées dans ces catégories.

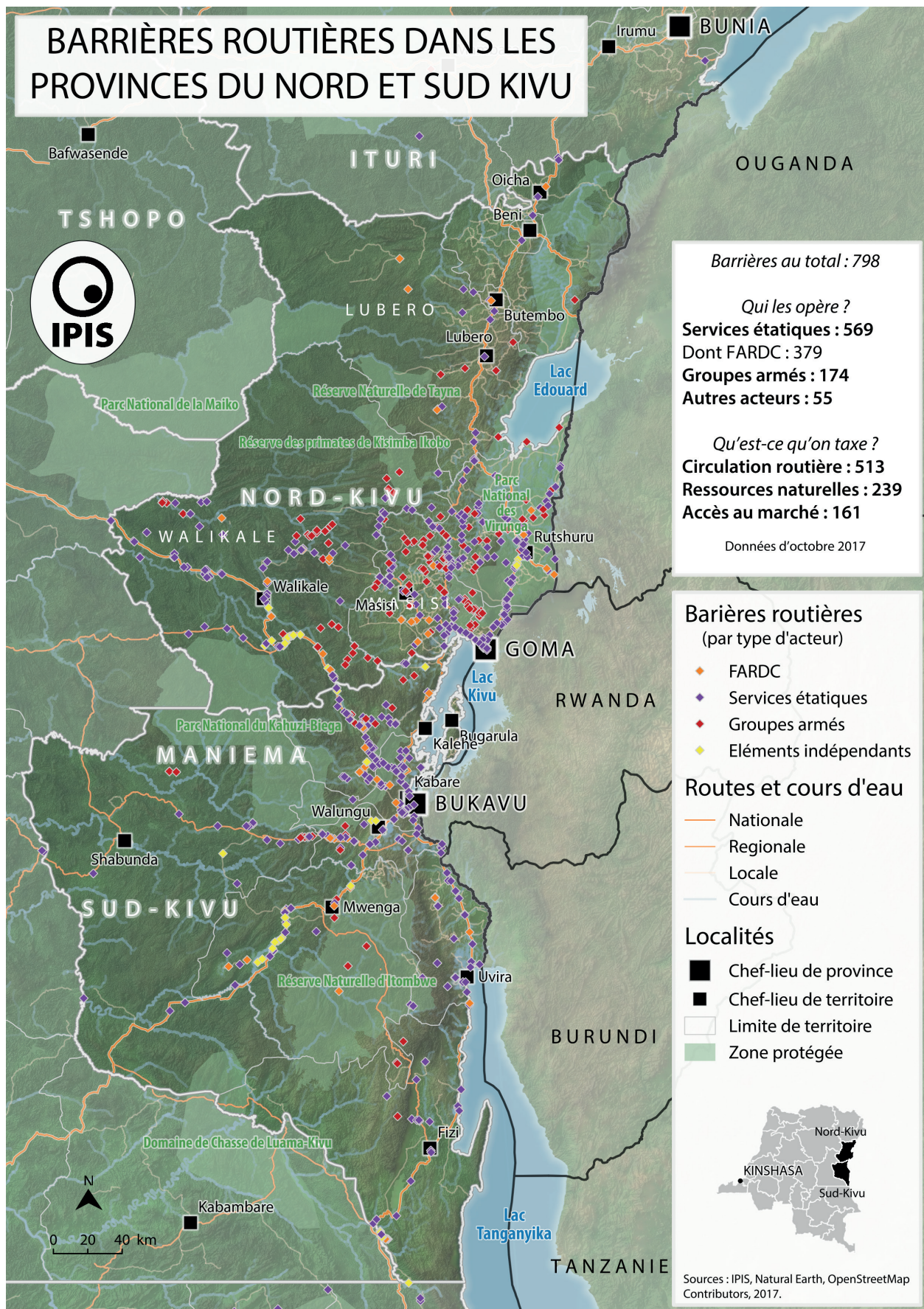
Les routes congolaises sont fortement militarisées : **sur 597 ou 75% des barrières, un acteur armé est présent. L'armée nationale (FARDC) est le principal exploitant des barrières routières**. Sa présence a été observée à 379 reprises, (soit 47%). Sur 168 de ces barrières tenues par des militaires (soit 44 %), ceux-ci taxent ressources naturelles (les minerais, le charbon, les planches, ainsi que les produits agricoles). L'armée est suivie par les services de **chefferies/secteurs** (des entités de gouvernance locale), présents sur 147 soit 19% des barrières. Enfin, la troisième fréquence est partagée par **l'Agence Nationale de Renseignements (ANR)** et la **Police de Circulation Routière (PCR)**, les deux étant présentes respectivement sur 10% et 12% des barrières dans les deux provinces.

Le rapport divise les barrières en 3 catégories : les barrières « stratégiques », « administratives », et finalement « économiques ». Dans la catégorie des barrières **stratégiques**, il s'agit des postes de déploiement ou les limites externes d'une zone d'influence d'un acteur armé, placés en réponse à la présence proche d'un ennemi. Nous en avons identifié 45. Dans la catégorie **administrative**, nous avons considéré les barrières qui se situent aux limites entre deux entités administratives décentralisées (province, territoire, groupement). Notre étude en a répertorié 37. Mais l'emplacement des barrières trouvées s'explique dans une large mesure par des raisons économiques. Enfin, dans la catégorie « économique », nous reprenons l'ensemble des barrières dont la présence se justifie uniquement par l'imposition d'un bien ou d'un passage. Nous avons compté 513 barrières qui taxaient le **droit de passage**, 239 les **ressources naturelles**, et 161 placés sur l'entrée et/ou la sortie d'un **marché**. Dans la pratique, une même barrière peut se retrouver dans plusieurs catégories, en étant par exemple tenue par exemple par des militaires à des avant-postes (stratégique) et taxant les passants (économique).

La ligne de démarcation entre la génération légitime de recettes et l'extorsion par les acteurs contrôlant la barrière est floue. Légitime car les militaires ni rebelles ne sont pas régulièrement payés, donc il arrive qu'à un niveau local, les éléments postés aux barrières passent des accords tacites, informels, avec la population pour qu'elle subvienne à leurs besoins primaires en échange de leur protection. Mais la taxation sur la plupart des barrières trouvées va 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 en RDC, complétant ainsi l'exploitation directe de minerais, la monopolisation du commerce, et la taxation des ménages. La prolifération de barrières est lucrative, ce qui contribue à la continuation de la militarisation, de l'insécurité et du sous-développement structurel des provinces du Nord et Sud Kivu.

La cartographie des barrières routières pourrait servir comme base empirique pour la lutte contre la taxation illégale et le financement du conflit. Spécifiquement, le rapport fournit à l'utilisateur un aperçu d'un aspect fondamental de l'économie politique du conflit dans l'Est de la RDC, complétant ainsi les connaissances autour du rôle des ressources naturelles. La cartographie dans ce rapport peut servir pour apprécier la distribution géographique des acteurs armés et services étatiques, d'avoir un aperçu de la portée de l'extorsion, ainsi que ses principaux auteurs. Il est difficile de pointer du doigt un seul acteur, mais la panoplie des barrières routières dans l'ensemble constitue une violation structurelle des droits de l'homme, un saignement de l'économie de survie à l'Est du Congo.

BARRIÈRES ROUTIÈRES DANS LES PROVINCES DU NORD ET SUD KIVU



Carte 1: aperçu général des barrières cartographiées pour ce rapport

1. Introduction :

bienvenu au paradis du parasitisme fiscal

Les ressources naturelles sont souvent considérées comme le principal enjeu dans l'économie politique du conflit en République Démocratique du Congo (RDC). Ce constat est important car il constitue une boussole pour des stratégies de pacification et de stabilisation du pays. A ce constat de base, ce rapport postule que le contrôle de l'espace routier et d'autres voies de communication est tout aussi important que l'occupation de sites miniers pour le financement du conflit. Aujourd'hui, les barrières sont un dispositif fondamental pour la taxation de ressources naturelles. De plus, dans les zones pauvres en minerais, la taxation de la circulation routière est encore plus significative comme source de recettes.

Ce rapport souhaite enrichir la connaissance existante autour de l'économie de conflit en RDC, et en se focalisant sur la prédation sur la circulation routière en tant qu'enjeu pour les acteurs armés, et en partageant des informations chiffrées et vérifiées pour rendre visible un aspect moins connu de l'économie politique du conflit à l'Est de la RDC.

La problématique des barrages routiers figure souvent de façon anecdotique dans les rapports des ONG internationales et locales, et sont pointés par l'ONU comme un mécanisme central de prédation pour les mouvements rebelles. Cependant, il y a un déficit important connaissance sur ce phénomène. Pour pallier à ce déficit, ce rapport explore l'économie politique de la circulation routière dans les deux Kivu. Le rapport se base sur des recherches menées entre mars 2016 et août 2017. Son objectif est de mettre, littéralement, les barrières routières sur la carte, et de démontrer leur rôle clé dans l'économie politique du conflit dans ces deux provinces. Les auteurs de ce rapport espèrent également que celui-ci servira de base pour un plaidoyer soutenu pour le respect du droit à la libre circulation des biens et des personnes sur le territoire congolais.

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). En réalité, ni le nombre de barrières, ni les acteurs qui les opèrent, ni leurs activités ne répondent à ce double mandat officiel. Elles ont plutôt émergé comme une stratégie-clé par laquelle une panoplie d'acteurs (reconnus par l'État ou non) se livre à la prédation de la circulation. Dans les deux Kivus, les barrages routiers sont utilisés par tous les « entrepreneurs de l'imposition » pour la génération de recettes—ce qu'on appelle ici le « parasitisme fiscal ». De cette façon, les barrières routières s'ajoutent au contrôle des sites miniers et les taxes sur les ménages et boutiques comme stratégie fiscale par laquelle les acteurs étatiques, armés ou non, et des groupes armés, génèrent des revenus.

Au total, la recherche a permis l'identification et la documentation de 798 barrières routières dans les provinces de Nord et Sud Kivu. Ce rapport fournit un aperçu de l'économie politique des barrières routières à l'Est du Congo, 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. En outre, l'entrelacement du secteur de transport avec le financement du conflit en RDC va plus loin que le paiement ponctuel aux barrières. Ceci est plutôt structurel, et dans certains cas, les transporteurs engagés par des sociétés multinationales, des ONGs internationales, voire des agences onusiennes payeront également les groupes armés pour faciliter le « libre passage » dans leur zone de contrôle.

Nous invitons également le lecteur d'explorer les données autour des barrières routières par voie du webmap interactif d'IPIS.¹

1 <http://www.ipisresearch.be/mapping/webmapping/drcongo/v5/#-3/28/5/2/3/>

1.1 Méthodologie et limites de la recherche

S'appuyant sur leur expérience de cartographie des sites miniers, IPIS, DIIS et ASSODIP ont développé une méthodologie dédiée et testée sur terrain pour cartographier les barrières routières. Des équipes ont été déployées sur terrain avec des questionnaires numériques avec comme objectif d'identifier les barrages le long des axes routiers et d'y interroger les multiples parties prenantes (différents usagers de la route et lorsque la sécurité le permettait, les opérateurs postés aux barrières routières). Un nombre limité des barrières cartographiées provient également d'un projet concurrent de cartographie des sites miniers et chaînes d'approvisionnement de minerais de l'est de la RD Congo, financé par l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM). Ces données étaient complétées par des sources confidentielles de la MONUSCO, le Parc National de Virunga, médias, et des échanges avec des défenseurs des droits de l'homme. 75% des barrières cartographiées dans cette étude ont été visitées par nos équipes. Pour les 25% restants, notre équipe a, dans la mesure du possible, vérifiée en toute indépendance et triangulée rigoureusement les informations via des sources locales. Cependant, vu la volatilité actuelle dans certaines zones, il est possible que certaines des barrières aient déjà changé d'opérateur, aient été enlevées temporairement, ou encore que des nouvelles aient été érigées.

En outre, en raison des limitations budgétaires, ce rapport a forcément des limitations géographiques. Nous n'avons pas pu couvrir, par exemple, la plupart des barrières du « Grand Nord » du Nord Kivu (territoires de Beni et Lubero) ni le secteur de Lulenge dans le Sud Kivu ainsi que la principale zone occupée par les Raia Mutomboki au sud-est de Walikale. De même dans les zones couvertes par cette étude, il y a certainement des barrières qui nous ont échappé, notamment les nombreux postes de taxation pour l'accès aux marchés locaux. Plusieurs de ces marchés étaient inaccessibles compte tenu de leur isolement. Conscients que notre étude reste incomplète, nous invitons le lecteur à nous contacter (voir colophon) pour des informations supplémentaires, corrections, ou changements par rapport au présent travail.

Enfin, cette étude s'est focalisée que sur les barrières routières et ne prend pas en compte les coupeurs de route. La différence faite entre les deux est que les barrages routiers étudiés sont des points fixes érigés par l'administration et/ou un groupe armé (non-)étatique où les éléments postés exigent de manière systématique des taxations, où les « coupeurs de routes » sont des bandits qui font des opérations ponctuelles, pillant, dévalisant, kidnappant, et parfois tuant les usagers.

2. Contexte

2.1 Contexte historique

Les barrières routières existent en RDC depuis l'époque coloniale. Les Belges les utilisaient comme moyen d'entraver la mobilité et déplacement des Congolais dans les espaces qu'ils considéraient leur étant strictement réservés, telles que les concessions minières. Autorisés par l'administration coloniale, les chefs locaux érigeaient aussi leurs propres barrières locales afin de collecter des taxes sur les marchés locaux. Mobutu s'était, dans une certaine mesure, inscrit dans la même logique tout au long de son règne. En effet, vers les années 1980, suite à la crise du financement de l'État zaïrois les barrières routières ont commencé à proliférer et devinrent une mise en pratique du fameux « article 15 ».² Phénomène connu, l'ampleur actuelle tire cependant son origine des rébellions des années 1990. Depuis 1997 au moins, les groupes armés soutenus par leurs partenaires ougandais et rwandais ont utilisé les barrages routiers pour « appuyer l'effort de guerre ».³

A chaque conflit congolais, les parties prenantes mettent en place des barrages sur des sites économiquement stratégiques pour en tirer des profits, les soldats devant transmettre une partie de leurs prélèvements à leurs supérieurs.⁴ Les groupes armés qui sont restés actifs après la signature de l'Accord Global et Inclusif et la transition (2003-2006) ont continué cette pratique. Le Congrès National pour la Défense du Peuple (CNDP) aurait ainsi perçu jusqu'à 250.000 dollars par mois provenant de taxes sur le transport routier et l'accès aux marchés. Quant au Mouvement du 23 mars (M23), ces mêmes taxes lui auraient rapportés 200.000 dollars, par mois également.⁵ Selon le rapport final de 2014 du Groupe d'experts de l'ONU, le M23, mais aussi d'autres groupes armés, se sont largement financés grâce aux barrages routiers et postes de contrôle.⁶ En ce qui concerne les barrages routiers rencontrés et exploités par des agents de l'Etat, une cartographie limitée menée par la MONUSCO / PNC dans le Sud-Kivu en 2009 a révélé que 95% d'entre eux des étaient illégaux.⁷

En tant qu'activité lucrative, le contrôle de certains barrages sur des axes rentables est rapidement devenu un enjeu de confrontations entre acteurs armés.⁸ De nombreuses des atrocités commises dans les deux Kivu ont eu lieu lors de batailles pour le contrôle de nœuds stratégiques, de routes clés et de canaux d'évacuation de minerais. Si initialement on pouvait recenser une poignée de groupes armés, aujourd'hui le nombre s'élève à plus de 100.⁹ Cette fragmentation de groupes armés et la multiplication de services dans l'armée nationale, ainsi que la prolifération des mouvements d'autodéfense, laissent redouter une augmentation du nombre de barrières routières.

2 « Article 15 : Débrouillez-vous ». Ce dicton issu du Mobutisme, signifiait à l'époque que tout Zaïrois —les forces étatiques y compris—faire preuve de « débrouillardise » pour vivre.

3 Rapport du Groupe d'experts de l'ONU 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. 1.

5 Pour le CNDP : voir le Rapport intérimaire du Groupe d'Experts (S/2009/253) para 36 ; pour le M23 : Voir le Rapport final du Groupe d'Experts (S/2012/843) annexe 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 11.

7 Source : rapportage confidentielle de la MONUSCO, 2009.

8 Voir le Rapport du Groupe d'Experts (S/2002/1146) paragraphes 104 et 12.

9 Voir Jason K. Stearns et Christoph Vogel, « The Landscape of Armed Groups in the Eastern Congo » (New York: Kivu Security Tracker, 2017).

2.2 De la malédiction des ressources naturelles au racket comme mode d'opération

L'économie politique actuelle des barrages routiers est complexe mélange des intérêts concurrents et conflictuels des luttes de pouvoir, de corruption et de criminalité qui convergent tous dans un environnement physique difficile et hostile. Par ailleurs, le lien entre l'économie politique de la circulation routière avec l'exploitation illégale de ressources naturelles mérite de l'attention. Nombreuses études ont écrit que les ressources naturelles forment l'objet principal des convoitises des groupes armés, ce qui explique que, selon cette logique, elles soient le seul enjeu de l'économie politique du conflit en RDC. Ce rapport estime tempérer ce discours, en démontrant qu'en dehors de la taxation des ressources naturelles, les barrages routiers constituent également un enjeu économique clé pour les parties prenantes aux conflits congolais, au moment où s'exerce une pression aussi forte sur les ressources minières.

Les ressources naturelles, bien sûr, sont importantes pour comprendre le conflit en RDC. L'or, le coltan, le bois, le chanvre, et le charbon contribuent aujourd'hui au financement d'acteurs armés. Mais la façon dont elles y contribuent, est, selon nous, plus complexe. Actuellement, au lieu de se focaliser sur les sites de production—ce qui est l'assomption de base du discours autour des « minerais de conflit »—les groupes armés et l'armée concentrent leurs efforts plutôt le long des chaînes d'évacuation et de commercialisation des ressources naturelles. La taxation de la commercialisation de celles-ci taxés ne se limite pas aux minerais. Le charbon, chanvre, le bétail, le bois, voire même la production agricole, font objet de rackets à l'est de la RDC.¹⁰ En effet, les barrières deviennent encore plus importantes pour le financement d'acteurs armés implantés dans des zones dépourvues de minerais.¹¹

Tout ceci déplace l'attention de notre analyse des zones riches en ressources naturelles vers l'espace routier, les zones lacustres et les fleuves—en bref, les voies de communication. Ceci est, pourtant logique : les ressources naturelles ne commencent à accroître de la valeur ajoutée qu'à partir de leur mise en circulation. En outre, l'érection de barrières routières aux points de passage obligatoire pour la commercialisation de matières précieuses est relativement aisée et plus « économique » du point de vue des entrepreneurs de l'imposition : ces dispositifs de perception si léger et facile à installer leur permettent de profiter d'une portion de la valeur ajoutée sans pourtant s'engager dans l'effort complexe de gestion de production des sites, voire même dans l'exploitation des ressources. Et quand la MONUSCO ou d'autres agences passent occasionnellement, il suffit d'enlever pour le remonter après.

2.3 L'entrepreneuriat de l'imposition

Nous avons souligné, dans notre rapport antérieur, 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 partie pour l'enrichissement personnel.¹² Pour cela, il est important d'identifier les « entrepreneurs de l'imposition »—c'est-à-dire la pléthore d'acteurs formels, informels, étatiques ou non, qui exercent une certaine forme de contrôle par l'imposition—leur mode de fonctionnement, et les raisons qui les poussent à agir ainsi.

Les agents de l'État ainsi que les éléments des groupes armés ne sont pas, ou très mal payés. Cela implique que la génération de « recettes » devient une activité-clé pour tous, et que chaque couche de leur hiérarchie respective envoie des éléments « travailler la route ». Les chefs exigeront de leurs éléments en

10 Pour le chanvre, voir Laudati, A. « Securing (in) security: relinking violence and the trade in cannabis sativa in eastern Democratic Republic of Congo ». *Review of African Political Economy*, 43(148, 2013), 190-205 ; pour la taxation du bétail voir Verweijen, J., & Brabant, J. « Cows and guns. Cattle-related conflict and armed violence in Fizi and Itombwe, eastern DR Congo ». *The Journal of Modern African Studies*, 55(1, 2015), 1-27.

11 Observation faite par Emmanuel Chauvin pour la RCA, qui est pertinente pour la RDC, aussi. Voir Chauvin, Emmanuel. « Conflits armés, mobilités sous contraintes et recompositions des échanges vivriers dans le nord-ouest de la Centrafrique. » Dans *Les échanges et la communication dans le bassin du lac Tchad*, ed. Baldi Sergio and Magrin Géraud, 2012, p. 14

12 Murairi, Janvier, Peer Schouten, et Saidi Kubuya Batundi. « Pillage Route : l'économie politique des barrages routiers à Walikale et Masisi. » Copenhague/Anvers : DIIS/IPIS, Mars 2017 (<http://ipisresearch.be/publication/pillage-route-leconomie-politique-des-barrages-routiers-walikale-et-masisi/>).

poste aux barrières de rétrocéder les recettes, sur lesquelles les éléments recevront un petit pourcentage, qui fera office de salaire. Cette logique prévaut tant chez les groupes armés que les militaires indisciplinés des FARDC, et les stratégies de prédation sont les mêmes. Pour tous les entrepreneurs de l'imposition, la taxation du passage est le mode opératoire le plus aisé.

La fragmentation de la perception de taxes reflète le caractère profondément contesté de l'autorité publique à travers les Kivu : dans de nombreuses communautés, celui qui jouit d'une certaine autorité publique, va ériger ses propres barrières pour son propre bénéfice, sans qu'il n'y ait nécessairement une redistribution. Pourtant, des populations affectées par les barrières routières tenues par des groupes armés voient ce système d'extorsion comme un coût nécessaire pour la protection de terres ancestrales, ou contre le banditisme.¹³ Par extension, les barrages routiers ne sont pas seulement une question d'imposition. Bien au contraire, leur nombre et les montants des taxes sont souvent le produit d'une négociation intense entre les autorités locales et « les entrepreneurs de l'imposition ». Maintes sont les contestations autour du niveau de taxes, du nombre de barrières, ou de l'absence de contrepartie telles que la sécurité ou l'état de la route.



Soldat FARDC recevant de l'argent à la barrière de Kabenga dans le Kahele, Sud Kivu (Mai 2017)

13 Voir Murairi et al « *Pillage route* ».

3. Comprendre les barrières routières : approche analytique

3.1 Définition

Une barrière routière (ou *checkpoint*) est un point de contrôle obligatoire érigé par une entité qui exerce de droit ou de fait une autorité sur un point de passage. En outre, la barrière routière constitue une principale inscription du pouvoir politico-militaire dans le paysage physique.¹⁴ Un dispositif de taxation léger et efficace, la barrière est déployé par toute type d'« entrepreneurs de l'imposition », soient-ils civils ou militaires, étatiques ou rebelles. 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** », s'agissant 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 sites ou personnalités où l'usager de la route doit payer pour obtenir le droit de passage.

3.2 Les barrières suivent la circulation économique

L'économie congolaise est dominée par le secteur primaire au sens large du terme (une agriculture à petite échelle, l'élevage, la chasse, et l'exploitation artisanale de minerais). Cela veut dire que la mise en valeur consiste à acheminer les produits là où ils peuvent être échangés pour des produits de première nécessité, et là où ils sont valorisés à un degré qui surpasse leur coût de production et du transport. Ces produits sont acheminés vers les marchés régionaux où des biens de consommation intermédiaires, majoritairement importés, sont également offerts. Cela s'inscrit dans des circuits composés en même temps de chaînes d'évacuation et d'approvisionnement, qui ensemble composent des circuits d'échanges à longue distance relativement stables.

Nous estimons que le lecteur devrait considérer les économies congolaises comme des circuits économiques en mouvement perpétuel, prenant en compte la distance comme facteur de la valeur ajoutée. Ces circuits ont des points habituels de passage, comme les chemins entre le champ et le village, les points de chargement (où une route de desserte agricole croise un axe routier), les marchés ou ponts. C'est sur ces points de passage obligatoires que l'on trouve des taxations. Le modèle proposé par l'OCDE des chaînes d'approvisionnement de minerais capte en grande partie cette économie politique en mouvement, mais pourrait être appliqué, pensons-nous, à tous les secteurs économiques.¹⁵

3.3 Typologie : cinq types de barrières routières

La géographie des barrières routières découle de ce fait de base : elle doit suivre le mouvement de personnes et biens à taxer. L'emplacement des barrières suit naturellement la géographie variable d'activités économiques. En dépit du fait que la majorité des barrières étatiques officielles ont un mandat purement de contrôle ou de sécurité et non de perception, dans la pratique, nos résultats révèlent que les barrières servent surtout comme des dispositifs pour la génération de recettes. Comme le contrôle des points de passage fortement fréquentés est d'importance économique, ceci devient aussi un enjeu stratégique.

Les auteurs ont identifié cinq types de barrières routières. Dans trois d'entre eux, ce sont des barrières dont le placement réfère à trois formes distinctes de la circulation de valeur. Il s'agit des **barrières qui taxent**

14 Voir Verweijen, Judith. « The Ambiguity of Militarization: The complex interaction between the Congolese armed forces and civilians in the Kivu provinces, Eastern DR Congo », Thèse de doctorat, Utrecht University, 2015, p. 138.

15 Voir OCDE « Guide OCDE sur le devoir de diligence pour des chaînes d'approvisionnement responsables en minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque » (Paris : OCDE, 2016).

le droit de passage, où on taxe le passage des usagers de la route et/ou leur colis. Il y a, deuxièmement, les **barrières liées à l'exploitation de ressources naturelles**, sur les chaînes d'évacuation de minerais artisanaux ou d'autres ressources naturelles, et où sont visés tant les mineurs/producteurs que la production ; et enfin, il y a les **barrières de marché**, érigées à l'entrée et/ou à la sortie de localités à l'occasion des 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, le braquage, la monopolisation du commerce et la taxation des ménages.¹⁶

Nous avons encore identifié deux types de barrières dont l'emplacement découle de raisons extra-économiques, constituant la matérialisation du contrôle politique sur l'espace routier.¹⁷ Il s'agit premièrement des **barrières stratégiques**, c'est-à-dire des postes les plus avancés aux limites externes d'une zone d'influence d'un acteur armé, placées en fonction de la présence proche d'un ennemi, ou dans une zone insécurisée. Toutefois, il est à noter que la plupart des barrières stratégiques des FARDC sont extrêmement poreuses : ils laissent passer, le plus souvent, des individus sans contrôle d'identité, contre un simple paiement des frais de passage.¹⁸ Deuxièmement, il s'agit des **barrières aux limites administratives** entre deux entités décentralisées (province, territoire, secteur ou chefferie) ou nationales.¹⁹ Celles-ci sont similaires aux barrières qui taxent le passage le long des axes principaux, avec comme différence notable le nombre d'acteurs présents. Tandis que la présence de certains services est obligatoire, voire indispensable, les revenus qu'elle peuvent dégager ont attiré d'autres agences étatiques à s'y installer, en toute illégalité. Ces deux types de barrières ne seront pas discutés en profondeur dans ce rapport.²⁰

Les barrières peuvent, bien évidemment, remplir plusieurs fonctions en même temps : une barrière stratégique de l'armée peut être stratégique par voie du contrôle des flux économiques, et structurellement taxer la production agricole ; une barrière où on taxe les passants peut appliquer un autre régime d'impôts les jours de marché ; une barrière sur la limite d'une réserve peut officiellement servir pour la protection en même temps taxer les ressources naturelles. En outre, il peut être difficile de distinguer les catégories : si la seule chose qui circule par une barrière où on taxe tous les passants est la production agricole, s'agit-il d'une barrière pour taxer la circulation routière ou bien les ressources naturelles ? Si une barrière localisée près d'un site minier aurifère, dont la production est facile à cacher, taxe tous les creuseurs un certain montant en argent, devrait-elle être classée comme barrière de taxation de minerais ou bien de circulation routière ? Si les barrières remplissaient plusieurs fonctions différentes en même temps, nous les avons classés sous plusieurs catégories en même temps.

Les résultats des recherches effectuées dans les deux provinces sont rapportés dans les lignes qui suivent selon la typologie présentée ci-dessus ; chaque catégorie sera illustrée chaque fois avec des études de cas approfondies. La carte 2 et le tableau 2 dans le chapitre suivant donnent un aperçu général du nombre de barrières pour chaque catégorie.

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

17 Voir Verweijen, op cit p. 13.

18 A Mumbambiro près de Sake en Territoire de Masisi, toute personne ne disposant pas de carte d'électeur, paye 500 FC comme frais de passage.

19 Cependant, nous n'avons pas cartographié les barrières aux postes frontières.

20 Mais voir pour discussion, Murairi *et al* op cit.

4. Les barrières routières au Nord et Sud Kivu : aperçu global

Ce chapitre énumère les principaux constats de l'étude, qui seront illustrés et discutés en profondeur dans les chapitres suivants.

Au cours de la recherche menée pour ce rapport, nous avons identifié **798 barrières routières, dont 312 au Sud Kivu et 486 au Nord Kivu**. La carte 1 sur page 6 montre la répartition globale de ces barrages routiers.²¹

Parmi celles-ci, **174 ou 22 % connaissent une présence de groupes armés, 55 ou 7 % d'acteurs qui sont ni étatiques ni rebelles** (c'est-à-dire des volontaires ou auto-démobilisés), et **569 ou 71 % tenues uniquement par des forces gouvernementales** (comme les militaires FARDC, policiers, services administratives) **ou acteurs tolérés par l'état** (comme des coopératives, chefferies).

Cependant, ces chiffres sont qu'une introduction à une réalité plus opaque. Parmi les 174 barrières opérées par les groupes armés, certaines ont une présence d'autres acteurs, typiquement l'armée nationale ou la chefferie sur place. Dans d'autres cas, les groupes armés s'associent temporairement aux barrières étatiques (le cas, par exemple, pour le Raia Mutomboki dans le Sud Kivu), ou encore, ils peuvent ne pas être présents sur une barrière mais néanmoins percevoir structurellement, de façon cachée, une partie des recettes perçues par des acteurs formels (comme à Kahira où le comité du marché distribue les bénéfices, environ 120 dollars par jour de marché, avec le Nyatura Groupe de Sécurité et l'ANR).²² A Vitshumbi au bord du Lac Edouard, on soupçonne un colonel FARDC de percevoir une portion des taxes prélevées par les Mai Mai Charles.²³ Il y a aussi d'autres formes de cohabitation entre ces entrepreneurs de l'imposition, où dans une même localité, un groupe armé a la prérogative sur certaines taxes et les autorités locales sur d'autres. En outre, nombreux sont les cas dans lesquels une barrière de la chefferie réserve une portion des recettes pour contribuer à l'unité FARDC déployée localement, comme paiement pour la sécurité. C'est le cas par exemple à Cirunga dans le Kabare, non loin de Bukavu.

Les axes principaux (routes nationale et provinciale) connaissent surtout des barrières opérées par les services étatiques. Le contrôle de ces routes est primordial pour l'état car elles sont fortement fréquentées et donc particulièrement rentables pour les recettes publiques.

Les barrières des groupes armés se trouvent surtout à l'intérieur du pays, comme on peut l'observer sur la carte 1. L'enclavement offre une sécurité à ces groupes car l'armée régulière n'est pas dotée des capacités logistiques adéquates pour les attaquer. Mais, comme nous verrons dans la suite, c'est sur les axes principaux que se trouve la plupart de « **barrières virtuelles** » ou rackets cachés, également opérées par des groupes armés.

Les « **volontaires** » sont une catégorie à part : il s'agit de jeunes du village (comme les « rastas » à Uvira et Fizi) qui semblent aménager la route mais obligent les passants à les payer. Ces volontaires se sont auto-proclamés Raia Mutomboki démobilisés et sont craints de la population car ils portent encore leurs *gri-gri* (fétiches). Cette dernière catégorie concerne 19 barrières.

Sur 597 soit 75% des barrières se trouve au moins un acteur armé ; ceci comprend l'armée, la police, et les groupes armés. Les routes congolaises sont donc fortement militarisées.

Rebelles et FARDC taxent la circulation de la même façon. Mais il existe des différences qualitatives au niveau du comportement qui découlent de la localisation d'une barrière. Ce qui est taxé, et combien,

21 Les données peuvent être explorées par voie du webmap interactif : <http://www.ipisresearch.be/mapping/webmapping/drcongo/v5/#-3/28/5/2/3/>

22 Source : entretiens avec percepteur du marché de Kahira, mars 2017.

23 Source : entretiens à Vitshumbi et Kiwanja, mai 2017.

varie surtout entre les axes principaux et les routes de desserte agricole. Sur un axe routier principal, un certain régime de taxation est appliqué usagers de la route par l'armée régulière et copié par les groupes armés (ou l'inverse). Sur les routes de desserte agricole/pistes informelles dans des zones plus difficiles d'accès, les pratiques de taxation s'adaptent à la circulation locale—flux moins monétisés et donc souvent taxés en nature.

D'une part, les barrières deviennent plus nombreuses à mesure lorsqu'on s'approche des grandes concentrations de flux commerciaux (autour de mines, les alentours des centres urbains ou marchés régionaux), simplement parce qu'il y a plus à taxer. D'autre part, il semble que dans plusieurs zones, le niveau d'enclavement routier est en corrélation avec l'intensité d'imposition.²⁴ Les populations dans les zones plus isolées—accessible qu'à pieds ou à moto—sont plus vulnérables des taxations plus élevées. Ces populations trouveront le long des pistes entre leur champ et le village ou le marché, toute une série de points de perception, opérés par une variété d'acteurs : une barrière est tenue par l'armée, la suivante par la chefferie, et encore une autre par un groupe armé. Tous exigent qu'une portion en nature soit laissée à la barrière. Les gardes des parcs de l'ICCN se livrent, eux aussi, à la tracasserie dans les zones plus isolées, notamment à Chivanga dans le Sud Kivu.

L'armée congolaise est l'opérateur principal des barrières routières. La présence des FARDC a été observée sur 379 soit 47% d'entre elles. Sur base de ces chiffres, il semble que chaque position militaire, aussi temporaire soit-elle, se transforme instantanément en point de perception. Ce mode de fonctionnement où le déploiement signifie débrouillardise, auto-alimentation et autosubsistance est apparu dans les années 1980, mais le nombre de barrières militaires est, semble-t-il, beaucoup plus élevé aujourd'hui.

En second lieu, ce sont les chefferies/secteurs qui sont les plus présents, sur près de 147 soit 19% des barrières. Les chefferies/secteurs ont des barrages qui leurs sont propres sur les marchés, et dans des zones reculées. Et dans des zones avec une forte présence étatique, les chefferies/secteurs ont des percepteurs auprès des barrières de l'état. Elles ont la prérogative traditionnelle sur la taxation de marchés, et taxent la circulation routière dans leur collectivité. **Enfin, l'Agence Nationale de Renseignements (ANR) et la Police de Circulation Routière (PCR)**, sont présentes sur respectivement 10% et 12% des barrières identifiées dans les deux provinces.

Parmi les groupes armés, les trois principaux opérateurs de barrières sont les différentes factions Nyatura présentes à 47 barrières, deux factions FDLR observés sur 45 barrières, et enfin les NDC-R qui en contrôlent 22, tous dans le Nord Kivu. Toutefois, ces chiffres ne reflètent la situation réelle sur terrain. En effet, comme nous l'expliquerons plus loin, le NDC-R, seul, opère sur près de 100 barrières dans le fond de Walikale que nous n'avons pas pu cartographier suite à des limites logistiques mais dont les informations ont été vérifiées et recoupées par plusieurs sources.

Le tableau 1 donne un aperçu détaillé de la fréquence de chaque acteur identifié au cours de cette recherche. La représentativité de ces données doit, toutefois, être qualifiée. En effet, pour des contraintes de financement et logistiques (le coût d'envoyer les enquêteurs à pied pour une longue période pour cartographier un nombre limité de barrières), les chercheurs n'ont pas pu cartographier toutes les zones contrôlées par des groupes armés (voir discussion dans *Méthodologie*, chapitre 1), et donc une partie substantielle des barrières rebelles n'a pas pu être cartographiée.

24 Van Puijenbroek, Joost, et Peer Schouten. « Le 6ème chantier ? L'économie politique de l'exploitation aurifère artisanale et le sous-développement en Ituri. » dans Filip Reyntjens, Stef Vandeginste et M. Verpoorten (eds.), *L'Afrique des Grands Lacs - Annuaire 2012-2013* (L'Harmattan : Paris, 2013).

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

Acteur	Sud Kivu	Pourcentage SK	Nord Kivu	Pourcentage NK	Total	Pourcentage total
Services étatiques						
FARDC	177	57	202	40	379	47
PNC	30	10	14	3	44	6
ANR	32	11	48	10	80	10
DGM	7	2	17	4	24	3
SAESSCAM	5	2	1	<1	6	<1
Mines	10	3	6	1	16	2
TRANSCOM	11	3	7	1	18	2
FONER	12	4	13	2	25	3
Chefferie	83	28	64	14	147	19
PCR	48	15	49	11	97	12
ICCN	7	2	7	2	14	2
Tourisme	13	4	3	<1	16	2
DGR/DGI	4	1	16	3	20	2
Environnement/FFN	3	1	8	2	11	1
Vétérinaires/Agricoles	8	2	1	<1	9	1
OBLC			3	<1	3	<1
CNPR/CNPRI			7	1	7	<1
Anti-fraude	1	<1	2	<1	3	<1
Autres autorités décentralisés (territoire, chef de village, groupement)	11	3	17	3	28	3
Groupes armés						
Raia Mutomboki	18	6			18	2
APCLS			10	2	10	1
Nyatara	4	1	43	8	47	5
FDLR	2	<1	43	8	45	5
Kifuafua			13	3	13	1
NDC-R			22	5	22	3
Mai Mai Charles			2	<1	2	<1
Mai Mai FDS (Simba)			4	1	4	<1
Mai Mai Kirikicho	2	<1			2	<1
Mai Mai Mazembe			1	<1	1	<1
Gumino	7	2			7	1
FDC			1	<1	1	<1
Balala Rondo	7	2			7	<1
Zone grise						
Coopératives motards	2	<1	1	<1	3	<1
Volontaires/jeunes	14	5	5	1	19	3
Auto-démobilisés Raia Mutomboki	5	2	18	4	23	3
Autres	5	2	5	1	10	1

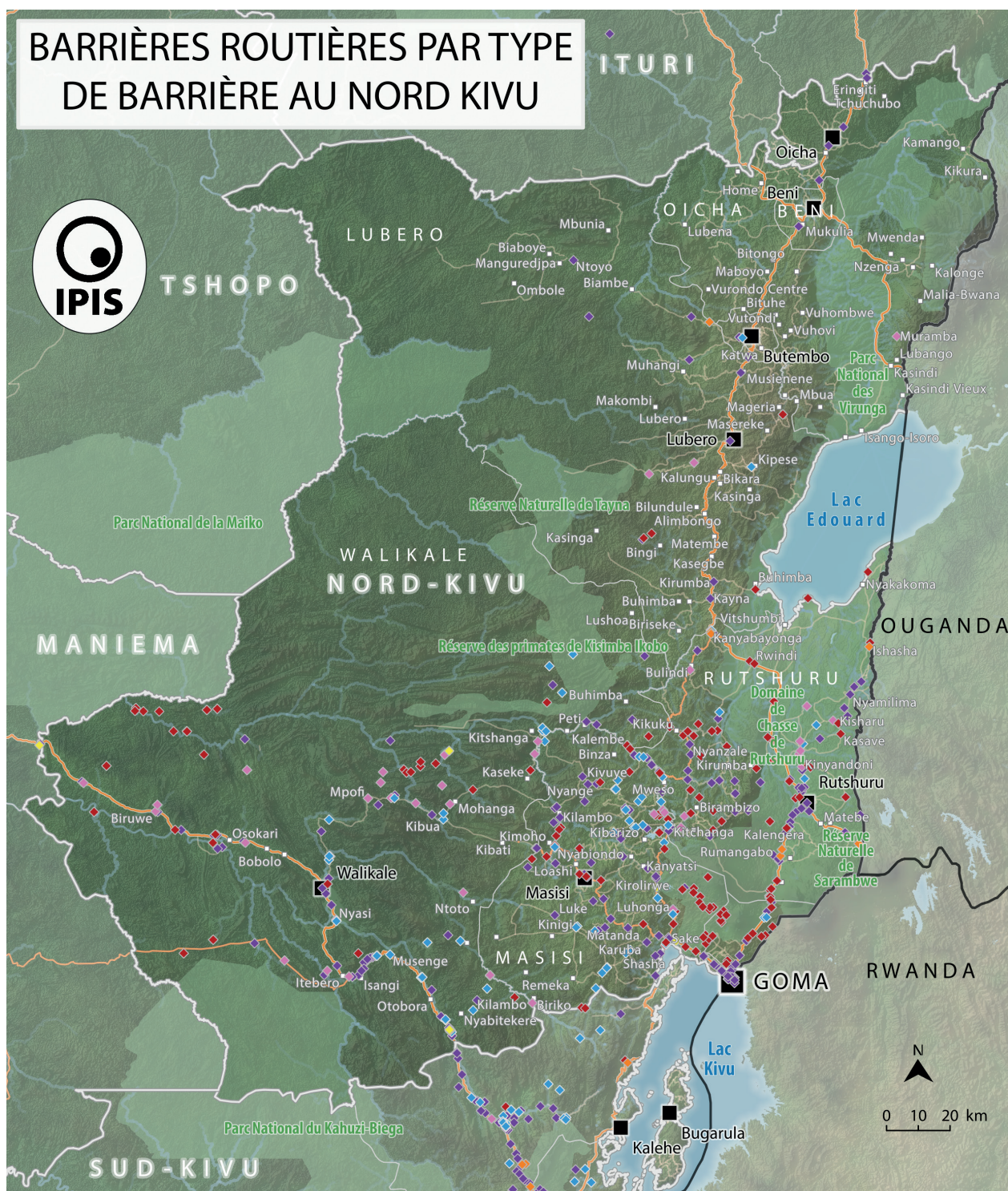
Comme nous avons classé les barrières suivant trois catégories (voir chapitre antérieur), le tableau 2 en donne un aperçu global sur leur fréquence. Parmi les barrières identifiées, **la taxation du droit de passage revient comme motivation principale**, avec 513 points de perception dans les deux Kivu. Viennent ensuite les barrières où les **ressources naturelles** sont taxées, avec 239 instances, et enfin celles qui servent comme dispositifs pour taxer **l'accès au marché** (161 cas).

Un barrage particulier peut remplir plusieurs fonctions. Par exemple elle peut officiellement servir à contrôler documents sur une limite administrative, mais être surtout utilisée pour taxer illégalement des minerais. Comme écrit précédemment, La typologie n'exclut pas des enchevêtrements entre les catégories. Des positions stratégiques des FARDC se convertissent souvent en positions de perception le jour du marché.

Tableau 2. Les différents types de barrière et leur fréquence au Nord et Sud Kivu

Type de barrière	Fréquence Nord Kivu	Fréquence Sud Kivu	Total
Droit de passage	278	235	513
Ressources naturelles	176	63	239
Accès au marché	72	89	161
Limite administrative	18	19	37
Stratégique	39	6	45

BARRIÈRES ROUTIÈRES PAR TYPE DE BARRIÈRE AU NORD KIVU



Barrières routières (par type de barrière)

- ◆ Circulation routière
- ◆ Frontière
- Limite administrative
- ◆ Ressource naturelle
- ◆ Accès au marché

Routes et cours d'eau

- Nationale
- Regionale
- Locale
- Cours d'eau

Localités

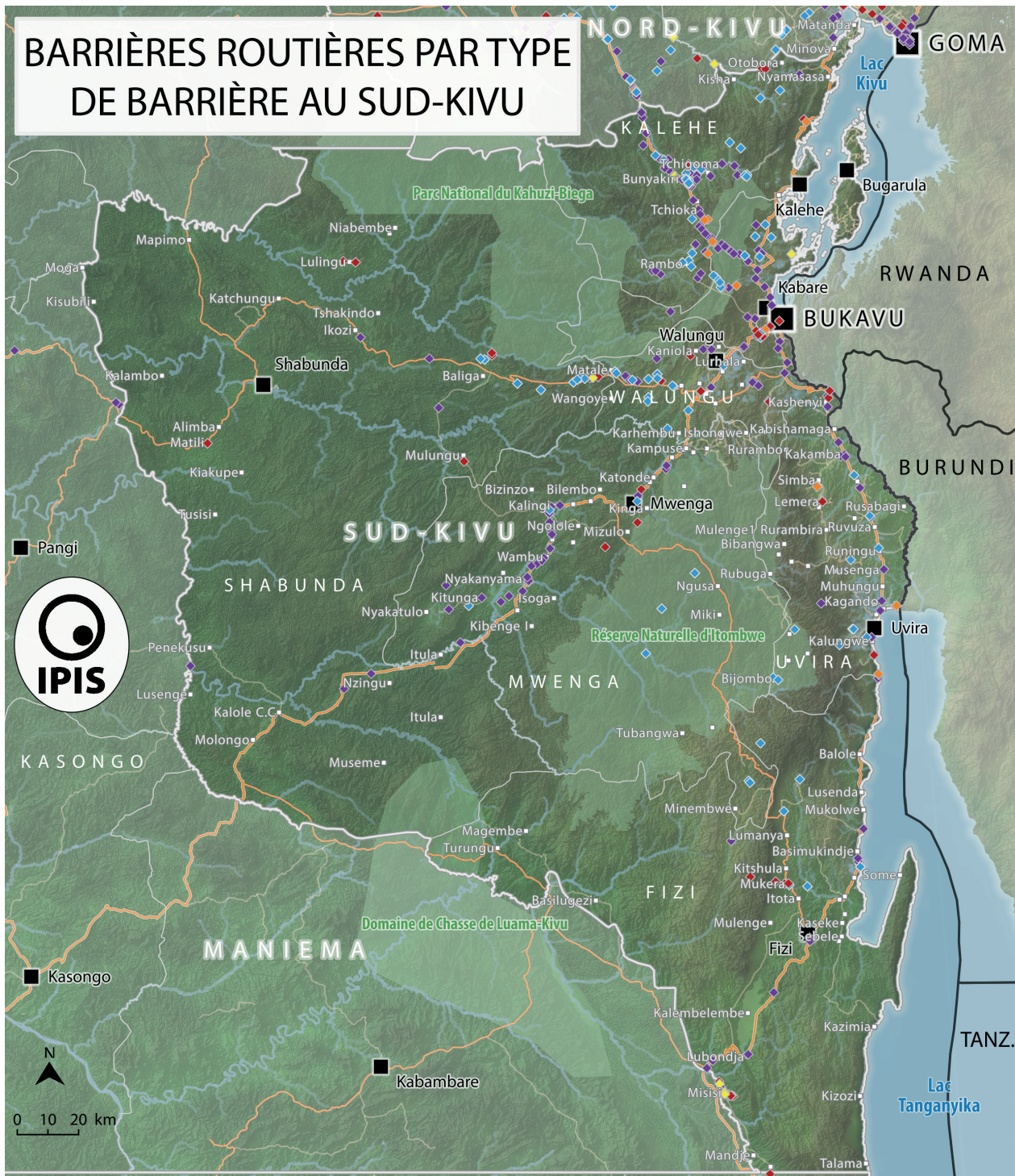
- Chef-lieu de province
- Chef-lieu de territoire
- Village important
- Limite de province
- Limite de territoire
- Zone protégée



Sources : IPIS, Natural Earth, OpenStreetMap Contributors.

Carte 2.1: Barrières cartographiées codées selon leur catégorie - Nord Kivu

BARRIÈRES ROUTIÈRES PAR TYPE DE BARRIÈRE AU SUD-KIVU



Barrières routières

(par type de barrière)

- ◆ Circulation routière
- ◆ Limite administrative
- ◆ Ressource naturelle
- ◆ Accès au marché
- ◆ Stratégique

Routes et cours d'eau

- Nationale
- Régionale
- Locale
- Cours d'eau

Localités

- Chef-lieu de province
- Chef-lieu de territoire
- Village important
- Limite de province
- Limite de territoire
- Zone protégée



Sources : IPIS, Natural Earth, OpenStreetMap Contributors.

Carte 2.2: Barrières cartographiées codées selon leur catégorie – Sud Kivu

Les barrières routières se trouvent souvent dans des endroits difficiles à contourner : des ponts, carrefours, entrées ou sorties de localités, dans le tournant de la route... En d'autres termes, les barrières se sont érigées stratégiquement sur des points de passage obligatoires pour optimiser le contrôle. Comme le commentait un transporteur lors d'un entretien :

« On ne peut pas éviter les barrières. Quand on sort de la route, c'est la jungle, ce n'est pas praticable. »²⁵

C'est pour cette raison que certains endroits sont plus susceptibles d'être choisis pour monter des barrières, surtout sur les axes centraux connaissant une forte densité de flux commerciaux, ou des voies d'accès aux marchés.

Pour cette raison, **la localisation des barrières routières est relativement stable**. Le paysage des barrières est souvent considéré comme très volatile, avec des barrières qui poussent un jour pour disparaître le lendemain. La réalité sur terrain semble contredire cette présupposition. Une analyse historique des barrières routières dans les deux Kivu²⁶ montre que les barrières présentes aujourd'hui, ont pour la plupart une longue histoire. Une fois installée, une barrière a tendance à survivre ou réapparaître, au gré des changements des opérateurs. Bien souvent, une barrière peut être déplacée, simplement pour être réinstallée un peu plus loin sur le même tronçon.

A titre d'exemple, les multiples barrières des FARDC sur le tronçon qui traverse la forêt de Kahuzi-Biega au Sud Kivu sont toujours au nombre d'au moins six. Mais chaque fois qu'il y a un cas de braquage, on en ajoute une ou on bouge l'une d'entre elles. En novembre 2016, il y avait 16 ; aujourd'hui elles sont à 8.

Les barrières sont un enjeu de conflit. Autant que des outils pour la génération de recettes, les barrières sont l'un des objets principaux de convoitise entre acteurs armés. Sur un circuit donné, les entrepreneurs de l'imposition peuvent se partager les bénéfices de la circulation concernée, surtout quand le circuit passe par des zones de composition mixte. Mais, des désaccords autour des barrières se règlent souvent dans la violence.

Dans le groupement Binza (Rutshuru, Nord Kivu) par exemple, sont présents les FDLR/FOCA, les FDLR/RUD, les Maï Maï d'obédience Nande, les Nyatura, et les FARDC. La répartition territoriale est clairement visible surtout sur l'axe routier qui va de Kiwanja vers Ishasha, traversant tout le groupement de Binza. Chaque groupe exerce ses exactions dans une portion d'espace parfaitement circonscrite. Les affrontements entre les différentes milices résultent souvent de la violation de ces « frontières » par l'une ou l'autre force.²⁷

Les rapports d'incidents relèvent de nombreuses attaques contre les barrières dont l'objectif est de s'en emparer pour la mettre la main sur les recettes qui en découlent. La barrière de Kasave dans le Binza est régulièrement attaquée, la dernière fois étant le 2 mai 2017 dans le but de contrôler les taxes. Le chef de groupement de Binza, où se trouve la barrière de Kasave, en expliquait la raison :

« Cet endroit est le point de passage obligé des produits agricoles pour atteindre les centres de consommation d'Ishasha et de Kiwanja via Nyamilima, et il y passe aussi beaucoup de marchandises en provenance de l'Ouganda ».²⁸

25 Source : entretien à Goma, septembre 2016.

26 Document interne IPIS/DIIS/ASSODIP.

27 Pole Institute « Analyses croisées de conflits à l'est de la République Démocratique du Congo » (Goma : Pole Institute, 2017) p. 104.

28 Source : entretien, avril 2017.

Cas flagrant, la barrière de marché de Kashuga à Masisi, actuellement contrôlée conjointement par les Nyatura, la chefferie, et l'armée régulière, a été victime d'environ 15 cas attaques perpétrées par les FARDC, l'APCLS, et le FDLR.²⁹ De même, les Nyatura de Kasongo et le FDLR/CNRD auraient mis fin à leur alliance dans le Nord Kivu à cause d'une dispute autour du partage des recettes de taxation.³⁰

La **barrière comme enjeu de conflit ne se limite pas à l'aspect de financement**. Premièrement, il semble que les avancées militaires occasionnent l'érection des barrières, qui symbolisent physiquement le contrôle territorial dans les zones forestières de la RDC orientale. Récupérer une barrière ennemie coupe le contrôle et une source de revenus. Les acteurs armés, deuxièmement, érigent et détruisent aussi des barrières pour des raisons symboliques, plus intimement liées à des revendications.

Cela a été observé depuis 2015 dans Tanganyika et Haut-Katanga où les Twa (pygmées) érigent des barrages de temps en temps pour tracasser les Luba. Egalement dans le Kasaï, où Kamuina Nsapu n'a cessé de détruire les barrières étatiques pour démontrer son autorité vis-à-vis du gouvernement central. Sur la route de Walikale-Lubutu, les Mai Mai Force Divine Simba de Mando Mazeri ont érigé des barrières pour protester contre l'arrestation de l'un de leurs et leur délogement de certains sites aurifères en 2017. Par contre, le « général » Sikatenda Shabani s'était rendu populaire parmi la population locale en interdisant toutes les barrières dans son fief de Fizi. Toutefois, il imposait des taxes de libre passage aux transporteurs transitant par son petit empire.

En dehors des barrières, nous avons constaté que le secteur de transport est profondément entrelacé avec le pouvoir politico-militaire en RDC. Il s'agit d'une accommodation à une situation entre le racket et la corruption. **Il est difficile de trouver un transporteur qui n'ait pas un « parapluie politique » pour naviguer sur les routes congolaises.**³¹

Cela peut concerner la femme vendeuse qui s'associe avec un commandant local aux grands transporteurs dont les actionnaires sont des hommes forts qui garantissent le libre passage (voir chapitre suivant).³² Comme nous allons exposer en détail dans la suite, il y a une zone grise entre les fréquents arrangements entre les transporteurs et les hommes forts d'un côté, et l'implication des hommes forts eux-mêmes, les généraux FARDC ou chefs de groupes armés, dans les circuits économiques concernés de l'autre.

Finalement, comme abordé dans le chapitre suivant, presque tous les acteurs internationaux présents sur le terrain, y compris **des ONG internationales et agences onusiennes, contribuent aujourd'hui indirectement au financement du conflit par biais de leurs transporteurs**, en payant des taxes illégales aux barrières tenues par les groupes armés et FARDC.

Des **sociétés multinationales** ont déjà été soupçonnées de faire des paiements structurels à certains groupes armés pour le libre passage. C'est le cas de la Bralima qui avait trouvé un accord financier avec le M23 dans la Rutshuru en 2013³³, et de Banro avec les Mai Mai dans le territoire de Fizi, en 2015.³⁴

29 Voir Murairi et al, op cit., p. 25

30 Voir le Rapport Final du Groupe d'Experts (S/2017/672), para 41.

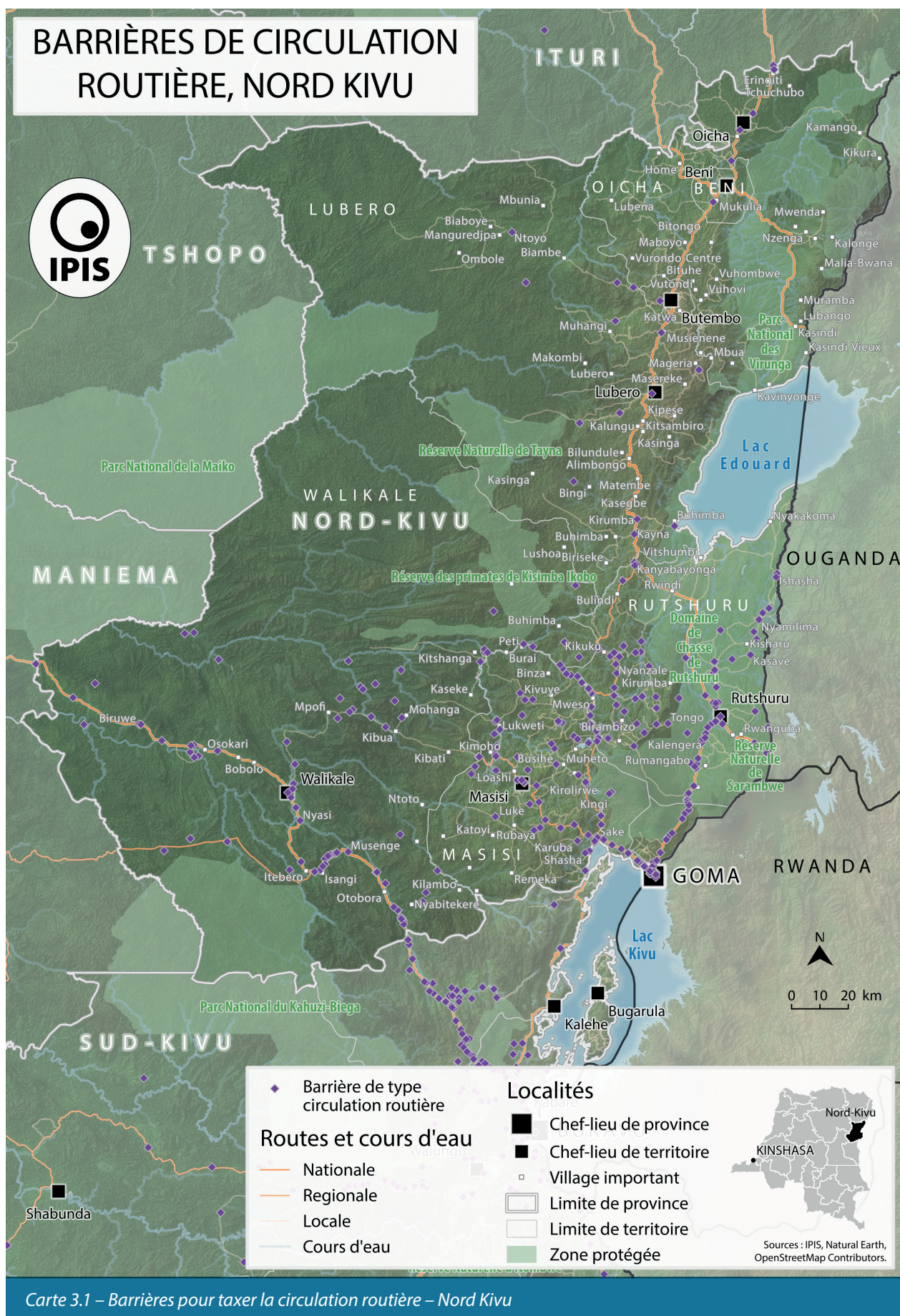
31 Voir Schouten, Peer. « Parapluies politiques: the everyday politics of private security in the Democratic Republic of Congo. » dans Paul Higate et Mats Utas (eds.), *Private Security in Africa: From the Global Assemblage to the Everyday* (Zed Books: London, 2017).

32 Source : plusieurs entretiens avec hommes d'affaires, Goma, 2016 et 2017.

33 Miklian, Jason, et Peer Schouten. « Fluid Markets. The business of beer meets the ugliness of war. » dans *Foreign Policy*, 71-75, 2013.

34 Scheck, Justin, et Scott Patterson. « How a BlackRock Bet on African Gold Lost Its Luster », *The Wall Street Journal*, November 3, 2015.

5. Barrières qui taxent le droit de passage



**BARRIÈRES DE CIRCULATION
SUD-KIVU**

IPIS

Localités

- Barrière de type circulation routière
- Localités
- Chef-lieu de province
- Chef-lieu de territoire
- Village important
- Limite de province
- Limite de territoire
- Zone protégée

Routes et cours d'eau

- Nationale
- Régionale
- Locale
- Cours d'eau

Sources : IPIS, Natural Earth, OpenStreetMap Contributors.

Carte 3.2 – Barrières pour taxer la circulation routière – Sud Kivu

Nombre de barrières : 513 (Nord Kivu : 278 ; Sud Kivu : 235)

Principaux opérateurs : FARDC, PCR, FONER

Mabonza (« offrande »), madesu ya bana (« haricots pour les enfants »), mai (« de l'eau »), « rapport ». Le vocabulaire d'usage pour la tracasserie routière est connu par chaque voyageur congolais. En effet, les barrières pour les taxer sont omniprésentes : 513 des 798 barrières identifiées sont classées dans la catégorie de « droit de passage ». Elles sont placées le long des axes principaux des deux provinces ainsi que le long des routes de desserte agricole et sentiers informels. Actuellement, la plupart des axes principaux dans les deux Kivu 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.

Les principaux utilisateurs de la route sont les motards, camionneurs, piétons, minibus, vélos, ainsi que les *tchukudus* (trottinettes) dans le Nord Kivu. Officiellement, une partie des barrières servent à contrôler des documents et taxer ces usagers de la route, à des fins diverses : le maintien de la route, la perception de péage route, la taxation des entités administratives décentralisées... Cependant, il a été difficile pendant nos recherches de vérifier si une barrière était légale ou non : les agents affectés ne possédant pas de documentation officielle, nous référaient à leur hiérarchie, qui, à son tour, n'avait pas aucun mandat concret, ordre de mission officiel ou de liste de postes officiels à présenter.

De toutes les façons, la plupart des barrières routières officielles ne fonctionnent pas conformément à leur mandat officiel. Dans la plupart des cas, les agents sont envoyés sur le terrain par leurs hiérarchies surtout pour générer des recettes. Une tendance récente est la multiplication des services qui s'associent aux barrières érigées. Il s'agit notamment de la militarisation de celles-ci alors qu'auparavant, elles étaient tenues uniquement par des civils. L'armée, les services de renseignement, principalement l'ANR (Agence Nationale de Renseignements) mais aussi services de renseignement de l'armée, ont commencé à s'associer partout aux barrières sur les axes principaux au cours de ces dernières années. Les militaires étaient déjà souvent sur les barrières la nuit, après le départ des agents civils. Mais leur présence pendant la journée sert pour taxer directement les usagers de la route, soit en donnant des amendes, ou encore en participant à la clé de répartition des taxes collectées par d'autres. Ceci implique une intensification de la pression sur leurs opérateurs pour en tirer le maximum des bénéfices.

Les barrières virtuelles : exemples de Rutshuru

En plus des barrières physiques, il existe de nombreuses « barrières virtuelles » à l'est de la RDC. Il s'agit de points de passage obligatoire pas physiquement articulés, mais où un passant doit payer la libre circulation. Dans ces cas, l'attribution des responsabilités devient plus difficile. Sur l'axe Binza-Bukoma, dans la chefferie de Binza, les Mai Mai et FDLR font payer 20 dollars le loueur de véhicule et 100 dollars le propriétaire pour la libre circulation dans leurs zones opérationnelles. Ces camionneurs doivent également faciliter le transport et la commercialisation des biens en faveur de ces hommes armés.³⁵



Vu du point sur la route à Kiseguru où les FDLR perçoivent leurs taxes (avril 2017).

35 Source : entretiens avec APROVETRAD et transporteurs, avril 2017.

De même, les FDLR et Mai Mai tiennent des positions stratégiques respectivement à Nyamilima et Kiseguru sur l'axe Ishasha, obligeant les camionneurs à payer pour leur sécurité. A Kiseguru, les FDLR demandent aux passants de payer 200 FC et aux camions de payer 10 dollars. Ceci n'est pas une barrière physique mais plutôt virtuelle, car les usagers savent où aller pour payer. Tous les transporteurs qui vont à Ishasha à la frontière ougandaise payent cette taxe pour leur sécurité. Sur le même trajet, à Nyamilima, ce sont les Mai Mai qui imposent de la même façon 2.500 FC par passage. Certaines des barrières opérées par les FARDC sur cet axe sont pourtant soupçonnées d'avoir une présence FDLR affectée, et de financer ce groupe rebelle.³⁶ Nombreux motards préfèrent voyager en « convoi » ou mieux, derrière un transporteur en règle avec les forces en présences en vue d'échapper au kidnapping ou au braquage.³⁷ Les fréquents braquages dans cette zone affectent surtout ceux qui n'ont pas payé.

5.1 Les régimes de taxation



Barrière de la PNC et de la chefferie de Wamuzimu pour taxer la circulation routière à Kalingi/Bitanga dans le Mwenga, Sud Kivu (décembre 2016)

Chaque usager est soumis à un régime de taxation spécifique, et dans la plupart des cas, le montant est soigneusement négocié. Les **motards** payent généralement 500 FC par barrière sur les axes principaux, mais cela peut varier de 200 à 1.000 FC pour les routes de desserte agricole. Cependant, la fréquence du paiement varie. Dans le pire des cas, un montant est exigé à chaque passage de chaque barrière. Mais il semble que le plus souvent, les motards payent ce montant au premier passage journalier de chaque barrière. Les principaux percepteurs sur les motards sont le FONER (Fonds National d'Entretien Routier), PCR (Police de Circulation Routière), PNC (Police Nationale Congolaise), FARDC et le Péage Route. Pour les motards, visiter les zones occupées par un groupe armé peut s'avérer risqué, mais c'est un risque qu'ils prêts à prendre car ils peuvent être mieux rémunérés. Des motards à Masisi nous ont confié qu'ils gagnaient autour de 30 dollars par semaine sur des axes sous contrôle gouvernemental, mais que sur des axes sous contrôle des groupes armés Nyatura ou APCLS, ils voyaient leur salaire monter jusqu'à 50-70 dollars par semaine.³⁸

36 Source : entretien avec un élément FDLR, mai 2017.

37 Entretien avec un motard à Kiwanja, avril 2017.

38 Source : entretiens avec des motards à Kitshanga, mars 2017.

Étude de cas : PCR à Goma

La ville de Goma, avec plus d'un million d'habitants, connaît une forte concentration de circulation routière. On recense au moins 15.000 motos et plus de 300 de minibus pour le transport en commun.³⁹ Présents sur les 18 carrefours principaux de la ville et en patrouilles mobiles sur des points stratégiques (voir liste dans annexe 1), la PCR déploie quotidiennement plus de 100 agents à Goma.⁴⁰

Leurs postes ne constituent pas des barrières physiques ; les agents, plutôt, interpellent les usagers de la route pour des « inspections » obligatoires. Malgré la pléthore des carrefours, il faut également noter le surnombre des policiers dans ces lieux de contrôle. A certains endroits, on peut constater une dizaine de policiers. Le nombre de postes, aussi, est dicté par le besoin de mobilisation des recettes au bénéfice des policiers eux-mêmes et surtout de leur hiérarchie.⁴¹ Un policier interrogé nous a déclaré ceci :



Policier de la PCR en train de faire des tracasseries un minibus au Rond-Point Rutshuru à Goma (juin 2017).

« Il existe un tarif de versement hebdomadaire pour chaque poste de police. Dans certains commissariats, cela s'élève 200 voire 400 dollars par semaine. Mais le minimum est de 70 dollars par semaine. Le chef d'équipe qui ne réalise pas ce montant sera soit suspendu ou muté à un autre endroit moins rentable, qu'on appelle le 'garage' ou le 'désert'. »⁴²

Un autre agent de la PCR à Goma nous a également confié « A part ce versement, chaque poste doit ramener au moins trois véhicules par jour au bureau, même par voie des contraventions ou des infractions routières imaginaires. Pour être libéré du bureau, les « contrevenants » devront payer jusqu'à 50 dollars. Comme cela s'applique le plus souvent aux véhicules « privés », certains propriétaires commenceraient même à obtenir des plaques d'immatriculation de l'administration publique pour échapper aux nombreux contrôles.

Pour les chauffeurs de bus et les motards, il existe des conventions non-écrites entre les responsables de la PCR et les organisations professionnelles des transporteurs en commun. Selon nos sources,⁴³ ces dernières verseraient hebdomadairement des montants fixes aux chefs de la police de circulation routière (PCR). De plus, chaque jour, en début d'après-midi, les bus doivent donner un montant convenu, appelé « le rapport » aux policiers commis dans les carrefours.⁴⁴

Goma n'est, cependant, pas unique. Les dénonciations des tracasseries de la part de la PCR sont fréquentes dans d'autres grandes villes comme Kinshasa, Lubumbashi et Bukavu⁴⁵.

39 Source : entretiens avec des responsables des associations de motards et des chauffeurs. Juillet 2017.

40 Source : entretien avec des agents de la PCR, juillet 2017.

41 Source : entretien avec un agent de la PCR, juillet 2017.

42 Source : entretien avec un agent de la PCR, Goma, juillet 2017.

43 Entretiens avec chauffeurs moto, représentants d'associations de chauffeurs, septembre 2016 et juillet 2017.

44 Fameuse poignée de main entre les agents PCR et les conducteurs. A certaines heures d'après-midi, certains chauffeurs font semblant de serrer la main de l'agent PCR, alors qu'il s'agit plutôt d'une certaine somme d'argent.

45 Voir Baaz, Maria Eriksson, and Ola Olsson. « Feeding the Horse: Unofficial Economic Activities within the Police Force in the Democratic Republic of the Congo », *African Security*, 4: 223-41, 2011.

Les **camions** souffrent des mêmes agents (FONER, PCR, PNC, FARDC) que les motards, mais également d'autres services comme la DGRAD, du TRANSCOM, FFN, CNPR, CNPRI, et du Service de l'Environnement. Les camionneurs se révèlent être les véritables vaches à lait des tracasseries institutionnalisées. En plus de payer au moins 10 dollars à chaque barrière, ils sont souvent taxés au déchargement. Les camionneurs nous ont expliqués qu'ils préfèrent surcharger leurs camions avec colis et passagers afin de rembourser les sommes dépensées en tracasseries, même si cela affecte durablement l'état des routes et de leurs véhicules.

Pour illustrer la tracasserie qui pèse sur les camions, nous avons organisé une réunion avec 15 agents de six sociétés de poids lourds du Nord Kivu. Ils opèrent tous structurellement comme sous-traitant pour le compte d'une agence des Nations Unies de la province. Durant cette réunion, ils ont partagé avec nous les montants des taxes payés à chaque barrière sur un nombre de routes principaux. En effet, les chauffeurs doivent impérativement connaître à l'avance les coûts de ces tracasseries afin de calculer les coûts à répercuter sur le client. Comme le démontre le tableau 3, deulement en taxant les six sociétés de transporteurs concernées, les barrières routières sur les grands axes du Nord Kivu gagnent mensuellement 142.910 dollars, soit 1.714.920 dollars par an—des montants qui représentent un surcoût de 15 à 25% du prix de transport,⁴⁶ qui est finalement payé par le consommateur congolais ou les contribuables des pays donateurs. L'annexe 2 reprend les taxes par barrière et les percepteurs présents des tronçons du Nord Kivu utilisés par les 15 chauffeurs de poids lourds interviewés. Au Sud Kivu, le même système est en vigueur. A titre d'exemple, un camion ne paye au moins un total de 700 dollars auprès les nombreuses barrières sur le tronçon Bukavu-Misisi, soit presque le double de ce qu'il payait en 2012 (430 dollars).⁴⁷

Sur certains axes, les camions sous-traités par une ONG ou d'une agence de l'ONU arborant les logos de son client sont exonérés des tracasseries. Mais, lorsque à son retour, le transporteur repart chargé de marchandises à titre privé, il sera de nouveau taxé au niveau habituel. Sur d'autres axes, les taxes sont calculées pour l'aller-retour, donc le client (ONG ou pas) porte toutes les charges. Il est à noter que quelques camionneurs ne payent pas toutes les taxes, car ils ont, comme nous l'avons expliqué, des « parapluies politiques », ce qui leur permet d'éviter une portion de ce coût.

Tableau 3. Taxation des camions sur les axes principaux du Nord Kivu

Axe	Nombre de barrières applicables	Taxe aller	Taxe retour	Fréquence de voyages	Total/mois
Goma-Ishasha	9	240*	-	112/mois	26.880
Goma-Bunagana	7	200	200	48/mois	19.200
Goma-Beni	18	500	-	88/mois	44.000
Goma-Walikale	12	500	-	23/mois	11.500
Goma-Masisi	7	290	-	8/mois	2.320
Goma-Pinga	8	80	390	83/mois	37.350 39.010
*sans escorte FARDC (70 dollars) Toutes les montants (en dollars) excluent certaines taxes spécifiques, comme le sur-chargement ou la taxe sur le bois scié. Source : Entretien de groupe avec 15 employés des 6 sociétés, mai 2017 ; données vérifiées par enquêtes sur terrain.			Total		142.910

46 Source : estimations des transporteurs, mai 2017.

47 Source : entretien à Bukavu, mars 2017. Pour montant en 2012, voir Ferf, Adriaan, Dorothea Hilhorst, et Murhega Mashanda. « Rural road (re)construction: Transport and rural livelihoods in the conflict-affected and fragile state environment of South Kivu. » London/Wageningen: ODI/Wageningen University, 2014, p. 17.

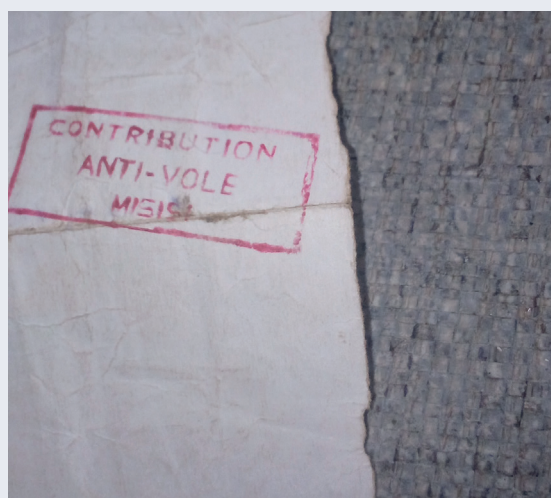
Les **passagers** sur les motos, camions et les colis transportés sont soumis à un autre régime mis en place par les agences responsables des contrôles d'identités ainsi que des marchandises. La DGM et l'ANR ou le T2 (bureau de renseignement militaire) s'occupent généralement des passagers. Officiellement, ces derniers doivent seulement présenter leurs documents d'identité, mais en réalité ils doivent souvent payer 500 FC à chacun de ces services. La DGR, les chefferies, le CNPR, SAESSCAM, FARDC, et toutes les entités administratives décentralisées contrôlent les **colis**. Leurs propriétaires sont soumis à des taxes bien établies selon la nature et le volume du colis. Un sac d'oignons, manioc ou de braises sera généralement taxé à environ 200-500 FC. Sur les routes de desserte agricole, tous les voyageurs sont tracassés, surtout par les FARDC. Dans des zones à faible monétarisation, la perception du droit de passage se fait en nature—une portion du produit agricole, du carburant, ou de braises.

Là où les barrières sont importantes ? La forêt de Kahuzi-Biega et les Balala Rondo

S'il apparaît que la barrière n'est qu'un moyen pour percevoir des taxes, il existe aussi des exemples où les usagers de la route acceptent, voire demandent, une présence des FARDC aux barrières. C'est le cas dans la forêt de Kahuzi Biega où les FARDC sont postés à chaque kilomètre et où huit barrières ont été érigées entre Civanga et Masanganjiya. Cette jungle étant le sanctuaire de plusieurs groupes responsables des rançonnements, pillages, et kidnappings, les usagers sont à chaque fois soulagés d'arriver sain et sauf à un poste militaire. Les passagers des motos taxi doivent préparer un billet de 200 FC qu'ils jettent au passage à chacune des huit postes, soit 1.600 FC en total. Et comme chaque motard transporte deux personnes, cela fait automatiquement 3.200 FC par moto qui traverse la trajectoire. Enfin, le fermier payera 500 FC par vache par barrière, soit 4.000 FC. Quant au camionneur, le montant dépendra de ses capacités à négocier, mais cela tournera autour de 500 FC à FC 1.000 FC, soit entre 4.000 FC à 8.000 FC sur tout ce petit tronçon. A noter que ses passagers payent à part).



Élément FARDC perçoit des taxes à l'entrée de la forêt de Kahuzi-Biega (avril 2017)



deux faces d'un jeton donné par les Balala Rondo à l'entrée de Misisi-centre (mars 2017)

A Misisi centre, également dans le Sud Kivu, des vigiles appelés communément les antivol ou « Balala Rondo » se sont substitués à la police et la justice. En connivence avec le chef de groupement, ils opèrent même une prison locale, phénomène datant de l'époque de l'AFDL (l'Alliance des forces démocratiques pour la libération du Congo) en 1996. Ils contrôlent aujourd'hui des barrières sur chaque entrée de ce centre minier ainsi que sur les sites non loin de la cité.

Les piétons payent un jeton de 1.000 FC et les camions de FC2.000 FC pour le « libre passage » et ceux qui n'ont pas de liquidité, sont abusés. Malgré ces abus et la connivence soupçonnée entre ce groupe de jeunes et les hommes de Yakutumba, la population dit se sentir quand même plus en sécurité depuis l'installation de ces barrières.⁴⁸ Ces Balala Rondo patrouillent aussi la nuit dans d'autres localités comme les centres de Nyangi et Baraka, ce qui a fait craindre à la population que Yakutumba voulait prendre ces localités.⁴⁹ A Misisi, l'unité 3302 FARDC du colonel Samy partage un poste avec les Balala Rondo, pour y taxer le passage des creuseurs, surtout les deux jours de la semaine les hommes de Samy occupent les sites miniers pour produire pour son propre compte.

5.2 La tracasserie négociée ou les « parapluies politiques »

S'il est correct que la tracasserie est un abus, il faut admettre, qu'une grande partie des usagers de la route n'est pas non plus toujours en règle ni ne se conforment à la loi. Peu de motards possèdent toute la documentation légale pour leur véhicule, tandis que les commerçants ont tendance à sous-estimer le volume de leur colis afin de réduire les frais légaux. Cela constitue un espace propice aux opérateurs des barrières pour négocier un petit montant qui ira dans leur poche plutôt que dans le trésor public.⁵⁰

Le niveau de tracasserie actuel étant cependant trop élevé, la plupart des usagers de la route ont, via leurs associations, conclu des accords informels avec leurs principaux percepteurs.⁵¹ Les associations des motards (comme l'ACCO ou COTAM) collectent périodiquement auprès des motards un montant négocié avec les commandants et leur reversent cette somme afin d'être épargné de la tracasserie quotidienne. Cela peut s'appliquer à un seul tronçon ou pour une zone déterminée, avec le commandant PCR ou PNC comme responsable.⁵² Le commandant communique alors à ses éléments affectés aux barrières s'ils doivent laisser passer ces motos, soit les agents postés négocient une sorte de forfait avec les motards.⁵³ D'où il n'est pas rare de trouver un agent PCR, ou même un représentant d'une association de motards sur une barrière, avec une liste des membres de l'association qui ont participé dans la corruption. Dans ce cas, ceux-ci payent à la barrière qu'une fois par semaine ou tous les trois jours. Les récurrentes manifestations publiques de motards sont souvent des prétextes pour rouvrir les négociations.⁵⁴

Les chauffeurs de camion, aussi s'organisent en associations. A titre d'exemple, certains propriétaires de camions ont formé une association chère, L'APROVETRAD. Celle-ci a des connections au plus haut niveau, appelé par métaphore un « parapluie politique », et a une réelle influence sur la plupart des commandants provinciaux.⁵⁵ Les grands transporteurs individuels ou les grandes associations de transport comme l'APROVETRAD développent secrètement un partenariat avec l'homme fort le plus puissant qu'ils peuvent « acheter ». En contrepartie d'un montant périodique, cet homme fort donne soit un « laissez passer » signé, soit son numéro de téléphone à appeler en cas de problème à une barrière.

48 Source : entretiens à Misisi, mars 2017.

49 Source : entretiens à Uvira, mai 2017.

50 Source : entretiens avec nombreux transporteurs et agents PCR/PNC, Goma/Bukavu, 2016-2017.

51 Voir Ferf et al op. cit, p. 14.

52 Source : entretien ACCO, Goma, mai 2017.

53 Source : entretien PCR, Walikale centre, novembre 2016.

54 Source : entretien, ACCO, Walikale centre, novembre 2016.

55 Source : entretien avec transporteur, Kiwanja, mai 2017.

Parapluies politiques dans le secteur transport : quelques exemples

Le « Général » Sikatenda Shabani était l'homme fort à Misisi mais est maintenant arrêté par l'armée nationale. Avant, il avait monté une structure pour extorquer les transporteurs. Il n'y avait pas de barrière physique dans sa zone, mais selon des transporteurs interrogés, le général Sikatenda obligeait chaque transporteur transitant par son fief de lui payer une enveloppe pour la sécurité :⁵⁶ un montant mensuel ou trimestriel selon la convention individuelle. Le général envoyait souvent ses hommes en tenue civile pour la récolte de ces taxes. Comme il occupait un point de passage stratégique entre Bukavu et les provinces du Maniema, et Katanga, les montants des perceptions doivent être certainement très élevés.

Dans certains cas, des opérateurs économiques font enregistrer leur véhicule sous le nom d'un homme fort pour ainsi éviter le paiement aux barrières. Dans d'autres, les généraux eux-mêmes deviennent des exploitants du transport et les opérateurs aux barrières reconnaissent rapidement les véhicules à ne pas arrêter ou fouiller (voir chapitre suivant). Dans le Nord Kivu, plusieurs véhicules enregistrés dans des coopératives ou sociétés de transport appartiendraient à des hommes politiques.⁵⁷ Tous ces véhicules bénéficieraient d'un régime de protection contre la taxation structurelle.

Selon nos sources, à Goma, les propriétaires des bus de transport négocient souvent avec un commandant de la police ou de l'armée, ou même une autorité civile une enveloppe d'environ 100 dollars annuel pour que le chauffeur puisse l'appeler pour le libérer s'il était retenu à une barrière ou par un policier ou un militaire.⁵⁸ Un policier de roulage nous a déclaré qu'un de ses collègues jouait l'intermédiaire entre les propriétaires des bus et les commandants ou autorités. A lui seul, il gérait environs 80 bus dans la ville de Goma. Un autre, un adjudant en chef, parrainerait environs 50 bus dans la ville de Goma.⁵⁹

5.3 La MONUSCO facilite le libre passage

Les patrouilles de MONUSCO jouent un rôle surprenant dans l'économie politique des barrières routières en permettant aux Congolais de franchir des barrières sans payer. Lorsque les véhicules de la MONUSCO en patrouille traversent une barrière, celle-ci reste ouverte jusqu'à ce que tout le convoi soit hors de vue. Une fois hors de portée, les éléments de la police et FARDC, déçus d'avoir laissés passer gratuitement des véhicules, feront payer plus chers les usagers suivants. A la barrière de Mushweshwe dans le Walungu au Sud Kivu⁶⁰, les véhicules qui ne sont pas en ordre s'informent sur le passable des véhicules de la MONUSCO afin de profiter de son passage et d'éviter les tracasseries.⁶¹

Comme autre exemple, la barrière de Kibandamangobo, également dans le Walungu, est une position militaire transformée en barrière, active surtout les jours de marché à Nzibira et Kankinda. Les militaires tracassent les commerçants ambulants et les quelques véhicules qui arrivent dans ce village, car ce sont eux qui trafiquent l'or entre Shabunda et Nzibira. Selon des sources locales, certains des opérateurs de la barrière représentent les Raia Mutomboki et y perçoivent de l'argent, des produits en nature, et de l'or. Les rares patrouilles de la MONUSCO sont une aubaine pour les exploitants et les trafiquants car ils peuvent passer sans être arrêté.⁶²

56 Source : entretiens avec transporteurs, Bukavu, Uvira, et Fizi, mars 2017.

57 Source : entretien avec transporteurs et représentants de la société civile, Goma, mai 2017.

58 Source : entretien, transporteur, Goma, mai 2017.

59 Source : entretien, commandant PCR, Goma, juillet 2017.

60 A la barrière de Mushweshwe, il est imprudent de passer après 19 heures car les militaires qui opèrent à cette barrière sont très agressifs et se déguisent en FDRL ou RM pour piller les usagers de la route. De fois les militaires ravissent même l'argent des agents de l'Etat qui travaillent sur la même barrière.

61 Source : agents de service non-étatique affectés sur ladite barrière, mai 2017.

62 Source : entretiens, société civile locale, avril 2017.

6. Barrières pour taxer les ressources naturelles



[illegible]

Carte 4.2 – Barrières qui taxent les ressources naturelles – Sud Kivu

Nombre de barrières : 239 (Nord Kivu : 176 ; Sud Kivu : 63)

Principaux opérateurs : FARDC, FDLR

Les tableaux 4.1 et 4.2 donnent un aperçu de la fréquence avec laquelle les différentes ressources naturelles sont visées auprès des barrières identifiées. Les ressources naturelles les plus visées le *makala* (braises ou charbon de bois) (84 cas) ; les produits agricoles (79 cas), les minerais (122 cas) ; et les planches (48 cas).

Les statistiques identifient les FARDC comme percepteur principal de ressources naturelles globalement (avec 168 cas dans lesquelles l'armée vise les ressources naturelles sur les barrières), ainsi que pour chaque produit analysé individuellement, à l'exception de la taxation de planches et makala, qui est plus activement pratiquée par les FDLR, dans le Nord Kivu.

Tableau 4.1. Fréquence de taxation des ressources naturelles dans le Nord Kivu

Nord Kivu	Boisson traditionnel	Agricole	Makala	Planches	Minerais	Bétail	Poisson
<i>FARDC</i>	8	31	38	14	31	1	3
<i>DivMines</i>					1		
<i>Chefferie</i>	3	5	2	2	5		
<i>ANR</i>	3	2	1	1	6		
<i>ICCN</i>							2
<i>Autres services étatiques</i>	1	1			3		1
<i>NDC-R</i>		3	1	1	14		
<i>FDLR</i>		2	41	30	1	1	
<i>APCLS</i>	1	4					
<i>Mai Mai Charles</i>							2
<i>Nyatura</i>	5	11					
<i>Mai Mai FDS</i>					4		
<i>Kifuafua</i>	1					1	

Tableau 4.2. Fréquence de taxation des ressources naturelles dans le Sud Kivu

Sud Kivu	Boisson traditionnel	Agricole	Makala	Planches	Minerais	Bétail	Eau
<i>FARDC</i>		16	1		20	5	
<i>DivMines</i>					5		
<i>Chefferie</i>					13		
<i>PNC</i>					5		
<i>ANR</i>					3		
<i>Autres services étatiques</i>					1		5
<i>FDLR</i>		2					
<i>Ngomino</i>					1		
<i>Balala Rondo</i>					6		
<i>Raia Mutomboki</i>		2			2		
<i>Mai Mai Yakotuma</i>					1		

6.1 Taxation des minerais

Pour les entrepreneurs de l'imposition, les sites miniers sont parmi les endroits les plus lucratifs pour générer des recettes, grâce à la valeur des minerais. Cependant, dans le contexte actuel, l'attention et la pression internationales sont de plus en plus portées sur l'approvisionnement propres des minerais. Partiellement en réponse à cette pression, IPIS a observé que depuis un certain temps, les groupes armés sont de moins en moins présents physiquement dans les sites miniers de la filière stannifères.⁶³ Par contre, les groupes armés continuent à profiter de l'exploitation des minerais des sites miniers les plus éloignés et non encore qualifiés et validés. De plus ils poursuivent leur « prédation à distance », c'est-à-dire l'imposition de taxes auprès des barrières routières placées sur des nœuds stratégiques sur les chaînes d'évacuation. Les 122 instances de taxation de minerais par les acteurs aux barrières semblent confirmer ce constat.

A titre d'exemple, selon le premier rapport d'IPIS sur les barrières routières⁶⁴, les groupes Raia Mutomboki et le NDC-R, actifs dans des zones minières du Walikale, 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.⁶⁵ S'ils contrôlent la zone dans laquelle se trouve un site minier, ils peuvent se livrer au monopole 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, nous avons été informés que le NDC-R possède des barrages d'accès pour chacun de la centaine de sites miniers sous son contrôle.⁶⁶ Pour des raisons d'inaccessibilité, nous n'avons pu cartographier que 10% de ces barrières.

Le système de barrages autour des sites miniers se ressemble à peu près partout. **Chaque site est contrôlé par un barrage routier placé sur la route d'accès.** Tous les exploitants artisanaux sont taxés pour leur « droit d'entrée », les sacs de minerais à leur évacuation, et enfin, dans certains cas, le groupe armé monopolisent l'achat de la production minière. A ce barrage, on taxe également les commerçants qui fournissent la mine en aliments, boissons, cigarettes, outils d'extraction et chanvre, ou on les barre l'accès si les opérateurs de la barrière imposent leur propre monopole de vente de ces produits.⁶⁷ 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.



La barrière de Mafombi dans le Walikale, est tenue par la chefferie, ANR et FARDC. La perception de la taxe illégale sur les minerais se fait en toute discrétion entre la coopérative qui gère le site minier et les services commis à la barrière. Le responsable de la coopérative paye en dehors du poste de travail pour éviter des fuites d'informations par rapport à la diligence raisonnable dans la voie d'accès du site (août 2017)

63 Voir IPIS, « Mineral supply chains and conflict links in eastern Democratic Republic of Congo: Five years of implementing supply chain due diligence », Paris : OCDE, 2015, p. 7.

64 Murairi et al op cit. 2017, p. 17.

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

66 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 et janvier 2017.

67 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.

Exemple : Mai Mai FDS à Walikale

Les Mai Mai Force Divine Simba (FDS) est le groupe armé le plus ancien du Congo, né durant la « Rébellion Simba » dans les années 64-66. Toujours actif et dirigé par le commandant rebel Mando, ce groupe se livre à l'exploitation de l'or dans une zone reculée du territoire de Walikale. A côté de l'exploitation d'un nombre de dragues sur la rivière, les Mai Mai Simba taxent aujourd'hui les activités minières sur un nombre de sites autour de village de Ndofia à Walikale. Sur les sites Sous-Sol, Merci Bakoko, Temps Présent, et Bulambika 1, les FDS imposent la moitié d'un gramme d'or par an pour la carte de creuseur, 5.000 FC pour le jeton de circulation (également pour un an), une taxe de 2.500 FC pour chaque sortie du site, ainsi qu'une taxe d'un gramme d'or par semaine. Le site Sous-Sol est, depuis août 2017, géré ensemble avec Raia Mutomboki de Mirage. Situés un peu plus loin des sites mentionnés plus haut, les FARDC, imposent grâce à leurs barrières leur propre monopole sur le commerce de cigarettes, chanvre, et de l'alcool, et se livrent également à la taxation des creuseurs.⁶⁸



Barrière de Mai Mai FDS à l'entrée d'un puit au chantier « Merci Bakoko » près du village Ndofia, Walikale (août 2017)

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 contrôlé par un groupe armé. Ils peuvent évoquer la sécurité comme prétexte, et peuvent donc aussi être classés comme barrières « stratégiques ». Mais en réalité, cela semble être plus qu'une coïncidence que chaque sentier menant à un site minier soit doté d'une barrière militaire.

Les barrières sur les routes d'évacuation minière sont très profitables. La barrière FARDC et PNC de Mulungu dans le territoire de Shabunda, par exemple, est placée sur le chemin de multiples sites miniers. Chaque passant est soumis à un paiement très élevé de 10.000 FC par jour, ce qui s'explique en part par la rentabilité des mines, en part par les personnalités des officiers, comme par la peur du part des opérateurs de la barrière que leur affaire durera que peu de temps. Avec une fréquence de 500 à 1.000 personnes par jour, ces policiers et militaires ne collectent pas moins de 6.600 dollars par jour.⁶⁹

La barrière FARDC de pont Lubimbe, à Nyalubemba dans le Sud Kivu, peut également servir d'exemple. Elle est placée sur le tronçon Nzibira-Kigulube où beaucoup de trafiquants d'or transitent. Un commerçant qu'y passe souvent, nous révélait :

« Un commandant qui contrôle cette barrière pendant trois mois pourra se payer une parcelle et une belle voiture ! Pour qu'un militaire soit envoyé à Lubimbe comme commandant, il doit corrompre sa hiérarchie et promettre des cadeaux hebdomadaires. »⁷⁰

68 Source : visite sur les sites, août 2017.

69 Source : entretiens avec commerçants de l'or, mai 2017

70 Source : entretien téléphonique avec commerçant, mai 2017

Les colis de minerais volumineux comme la cassitérite sont susceptibles d’être taxés sur les routes principales. L’Association de Propriétaires et Loueurs des Véhicules pour le Développement Intégré (APLVDI) nous détaillait les points de taxations des minerais sur la route Walikale-Goma et le service percepteur :

- A Mubi, au moment de chargement, le transporteur paie à la DGR-NK 50 dollars par tonne de cassitérite
- A Mubalaka, à la sortie de Walikale centre, l’ANR taxe le minerais 10 dollars par camion/véhicule, sans quittance. Le CNPR demande aussi 10 dollars par camion.
- A la barrière de Kashebere, 3.000 FC par véhicule qui transporte les minerais sont exigés par le Service des Mines.
- A la barrière de Kaanja, de nouveau 3.000 FC par véhicule qui transporte les minerais aux services y présents.
- A la barrière de Sake on paie 5 dollars par véhicule qui amène des minerais aux opérateurs de la barrière.
- À Mubambiro le transporteur de minerais paie 5 dollars aux agents à la barrière pour l’« Assistance ».
- Enfin, à Goma les transporteurs payent 25 dollars par tonne pour le compte de la DGR-NK appelé « Développement de Walikale ».
- Au final, un véhicule de 10 tonnes paiera 500 dollars à la DGR-NK a Mubi et à Goma 250\$ pour le compte « Développement de Walikale ».⁷¹

6.2 Taxation d’autres ressources naturelles

La taxation des ressources naturelles s’étend à d’autres produits que les minerais, et fera l’objet d’une attention égale à ce que chaque colis mis en circulation soit sujet à une imposition le long de la chaîne d’évacuation et de commercialisation. Dans la plupart des cas, celle-ci n’est pas monétisée et se paye plutôt en nature, notamment les boissons alcoolisées traditionnelles, les produits champêtres, ainsi que le *makala*.

Taxation de vivres

Même si les minerais sont les ressources naturelles les plus fréquemment visées, nous considérons les 79 instances d’imposition sur la production agricole aussi importantes, car cela touche le cœur de l’économie de survie de la plupart des habitants des deux Kivu. Ce sont essentiellement des FARDC et des miliciens Nyatura qui imposent un paiement sur les produits agricoles.

Les paysans payent un « droit de récolte » de 10% autour de Kiwanja ; dans d’autres zones, aussi, de nombreuses barrières se trouvent entre le champ et le village, et puis entre le village et le marché, où le même colis sera sujet à des impositions, ce



Jeton de la chefferie de Buhavu pour la « taxe sur le transfert des produits agricoles » (avril 2017).

71 Source : entretiens, février 2017

qui en fin de compte, augmente le pourcentage prélevé sur le produit, et diminue le prix de revient des paysans.

A Masisi, entre 5% et 10% de la production agricole sera prélevé entre le champ et le village, et encore la même proportion entre le village et le marché.⁷² La subsistance des entrepreneurs de l'imposition sur le dos des paysans, a pour conséquence que la production locale totale est taxée à au moins 20% sur l'ensemble des points de perception. Dans d'autres zones, même l'accès au champ est conditionné par le paiement d'une taxe d'accès.

Exemple de Raia Mutomboki dans le groupement de Mulambala, Sud Kivu

Les populations autour de Busolo, Kankinda et Lutunkulu, en territoire de Walungu, souffrent de la présence des deux factions Raia Mutomboki, les Maheshe et les Ndarumanga, qui occupent leurs champs éloignés vers Mulambala, Kisungi, Kabogoza, Bangwe, Busolo, Lukigi, Nabiete et Kalagule. Les RM taxent le passage entre le champ et le village tous les jours mais intensifient leur taxation en denrées alimentaires surtout les jours de marché, le samedi. Ce qui occasionne une hausse des prix des denrées alimentaires. Concrètement, un petit panier de manioc qui se vendait à 5.000 FC avant les affrontements entre les deux factions, se vendait mi-2017 à 12.000 FC le jour du marché.⁷³

La prédominance des FARDC dans la taxation de produits agricoles (sur 47 barrières) s'explique partiellement par le fait que les militaires sont simplement plus nombreux et que les postes militaires éloignés ne sont pas facilement ravitaillés en vivres. Obligés de se procurer des vivres par leur propre moyen, ils imposeront alors la production localement qui sera payée nature.⁷⁴ Toutefois le niveau de taxations excède leurs besoins réels. La partie non consommée par les éléments FARDC est revendue par leurs femmes aux marchés locaux, qui sont, évidemment, exemptés des taxes de marché imposées aux autres vendeuses. Ce phénomène



Une fille pleut parce qu'un élément Nyatura l'impose une contribution d'une mesure de son produit agricole à Kirumbu dans le Masisi (mars 2017)



Éléments APCLS taxant des cultivateurs à l'entrée d'un champ à Ngingwe (mars 2017).

72 Source : enquêtes sur place, mai 2017.

73 Source : entretiens société civile, novembre 2016.

74 Ceci était d'ailleurs la règle pour les armées dans la plupart de l'histoire humaine : avant la révolution logistique du 20^{ième} siècle, les mouvements des armées étaient partout nourris sur les dos de la population dans leur zone d'opération. A ce sujet, voir Van Creveld, Martin. *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton* (Cambridge University Press: Cambridge, 1977).

est aussi rependu parmi les groupes armés. A titre d'exemple, les femmes des éléments APCLS dans la zone de Ngingwe près de Kitshanga à Masisi revendent également les produits agricoles perçus comme taxe par leurs hommes.⁷⁵

Les autres vivres—comme le bétail, dans 5 cas et le poisson, dans 9 cas—ne sont pas exemptes de l'imposition.

Etude de cas : le port Vitshumbi sur le Lac Edouard

La pêche sur le Lac Edouard, dont les points d'accostage sont actuellement sous contrôle de plusieurs groupes armés, mais composés majoritairement d'éléments Mai Mai Charles qui ont formé une alliance appelée « Alliance des Forces de Résistance Congolaise » avec les autres factions présentes. Ce groupe occupe simplement les positions abandonnées par la force conjointe FARDC-ICCN au sud du lac, dans le territoire de la Rutshuru.

Autour de 800 pirogues sont enregistrées et autour de 4.000 autres y opèrent illicitement. Leurs propriétaires payent chacun un jeton valide pour 7 jours dont le prix varie entre 6.000 et 20.000 FC par embarcation aux groupes armés. La même pratique a été observée au port de Ishango de l'autre côté du lac.⁷⁶

Selon une dénonciation de la société civile, Charles donne des amendes de 150.000 FC à au moins 50 pêcheurs par mois. Au total, selon les mêmes activistes, cette taxation rapporte aux Mai Mai Charles autour de 30.000 dollars par mois.⁷⁷ Le colonel Bahati (Takila John) du 3411 régiment FARDC, basé à Nyamilima, partagerait dans ces perceptions et la vente de poissons, ainsi que des cas de braquage autour de Kiwanja.⁷⁸ Un notable du groupement Bukoma, a aussi dénoncé le fait que les propriétaires de camion et moto fréquentant les zones contrôlées par les FDLR et les Mai-Mai devaient payer des frais dits « d'affiliation » pour la sécurité, à raison de 50 dollars par camion et 20 dollars par moto, respectivement chez les deux groupes armés.

Finalement, les vendeurs de poisson de Vitshumbi se plaignent d'être structurellement visés aux barrières routières pour des tracasseries. A la barrière de Rwindi, par exemple, les FARDC et l'ICCN imposent des taxes sur le petit poisson appelé communément *blancon*.⁷⁹

6.3 Taxation du circuit du makala et des planches du PNVi

Cette section explore la commercialisation illégale des ressources naturelles du Parc National de Virunga (PNVi). L'intérieur du PNVi étant difficilement accessible, le parc est devenu une zone refuge pour les FDLR, qui sont depuis 2015 l'objet d'une opération conjointe de la FARDC avec MONUSCO. Dans le parc, les FDLR encouragent la production, de braises (*makala*) et de planches par des communautés locales. Une partie du makala est destiné à la consommation locale des populations riveraines, et une autre à la commercialisation dans les grands centres de consommation comme Goma et d'autres centres urbains du Nord Kivu. Dans ce circuit de commercialisation, les FDLR ne sont cependant qu'un des entrepreneurs de l'imposition intervenant sur la chaîne d'approvisionnement. Selon nos enquêtes ainsi que selon nos interlocuteurs de la MONUSCO et du PNVi, des éléments des FARDC sont soupçonnés d'être encore plus impliqués en bénéficiant de la taxation des ressources dont ils facilitent l'écoulement vers Goma.⁸⁰ Plus loin, nous donnons un aperçu de toute la chaîne de commercialisation de ces ressources naturelles.

75 Source : entretiens sur place, avril 2017.

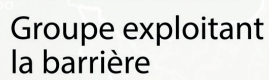
76 Entretien avec un acteur de la société civile, septembre 2017.

77 Lettre SEPD/18/2017 du 2 mai 2017.

78 Source : entretiens, société civile et commerçants, Kiwanja, mai 2017.

79 Source : entretiens avec plusieurs commerçants affectés, mars-juin 2017.

80 Source : entretiens avec parc Virunga, mai 2017, et avec sources experts dans MONUSCO, novembre 2016 et mai 2017



-  Parc National des Virunga
 Autre zone protégée

- Nationale
- Regionale
- Locale
- Cours d'eau

- Chef-lieu de province
- Chef-lieu de territoire
- Village important
- Limite de province
- Limite de territoire



39

Auprès de la source : les barrières FDLR

Avec l'aide des agents du PNVi et des sources au sein de la MONUSCO, nous avons cartographié 43 points de perception des FDLR au Nord Kivu, tous dédiés à la taxation de ressources naturelles : les FDLR perçoivent des taxes sur le makala sur 40 et sur les planches à 30 d'entre eux. Presque tous (40 sur 43) sont localisés dans le Masisi et Rutshuru, la plupart de ces points se trouvent à l'intérieur ou aux environs directs du Parc National de Virunga (PNVi).

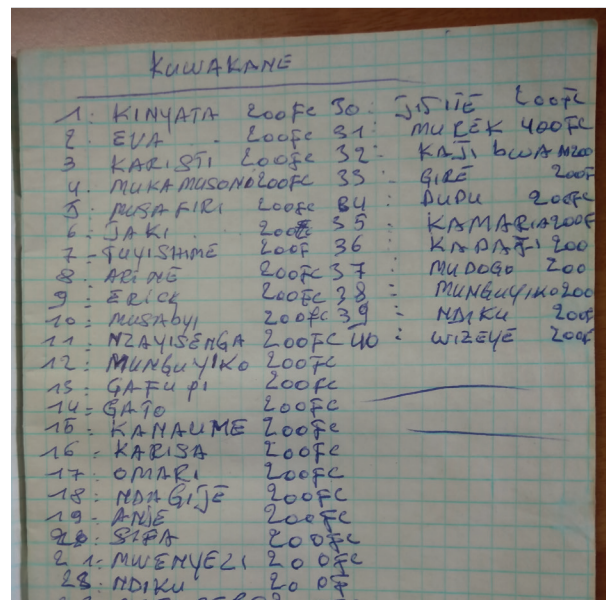
La « Logistique non-conventionnelle » des FDLR

Parmi les entrepreneurs de l'imposition, les FDLR ont développé la stratégie la plus explicite d'approvisionnement des opérations militaires par voie d'imposition. Depuis 1999, ils appellent cela la « logistique non-conventionnelle » (LNC). Il s'agit bien d'un schéma de transmission de fonds vers l'échelon supérieur, comme des tactiques pour générer des recettes.⁸¹ Des documents internes au FDLR, récupérés lors d'un raid sur un camp FDLR en 2016, confirment l'importance des taxes sur les barrières routières dans la LNC (voir Annexe 3). La LNC diffère de d'autres systèmes de perception et d'administration de recettes par acteurs armés en RDC, par sa sophistication administrative. Si au début, la taxation minière était également au cœur de la LNC, les deux branches FDLR (FOCA et CNRD) ont été repoussés plus loin des mines par la MONUSCO/FARDC et par l'activisme de quelques autres groupes armés. La pression des FARDC/MONUSCO a obligé les FDLR à battre en retraite dans des endroits pouvant assurer leur survie.⁸² Selon le Groupe d'Experts des Nations Unies, c'est surtout la taxation de la production de charbon (*makala*) dans la PNVi qui leur procure ses moyens de subsistance,⁸³ celui-ci étant spécialement de bonne qualité et peu cher, il est spécialement facile à vendre à Goma. En outre, les FDLR profitent de leur alliance avec les Nyatura dans certaines zones pour diversifier leurs sources de revenus, comme la taxation de ménages ou d'accès au marché dans le groupement de Bukombo.⁸⁴

Barrières pour taxer le passage

Une première catégorie des postes FDLR concerne ceux qui sont implantés à la zone limitrophe du parc. Les éléments en charge y taxent un droit d'accès à entre 200 et 700 FC (voir photo 12), ainsi qu'une taxe pour l'évacuation des ressources naturelles (en nature ou non). A ces postes, ils vérifient les paiements qui doivent être effectués dans la zone de production, également sous leur contrôle (voir photo 13). Cette première catégorie comprend les barrages de Kiseguru, Katwiguru, Kisharo, Kanyatsi, Shonyi, Buhara, Bweru et Kanyangiri.

Dans le village de Buhara, dans la chefferie de Bwito, il existe une barrière virtuelle opérée par le Colonel Mazizi des FDLR/FOCA, où le passage de tous les produits, miniers ou agricoles, vers des grands centres de consommation (notamment Kitchanga, Mulimbi, Tongo, et Bambu) est imposé. Le circuit taxé ici est double : les ressources naturelles proviennent du groupement de Tongo



KUWAKANE	
1. KINYATA 200fc 30	JUSTIE 200fc
2. EVA 200fc 31	MULEK 400fc
3. KARISI 200fc 32	KALI BWA MBO
4. MUKAMUSON 200fc 33	GIRE 200fc
5. MUSA FRI 200fc 34	DUDU 200fc
6. JAKI 200fc 35	KAMARIA 200fc
7. JUVISHIME 200fc 36	KAMPATI 200
8. ABING 200fc 37	MUDOGO 200
9. ERICK 200fc 38	MUNGU YIKO 200
10. MUSA BYI 200fc 39	MAIKU 200fc
11. NZAYISENGA 200fc 40	WIZEYE 200fc
12. MUNGU YIKO 200fc	
13. GAFU PI 200fc	
14. GATO 200fc	
15. KANAUME 200fc	
16. KARISA 200fc	
17. OMARI 200fc	
18. MDA GIJE 200fc	
19. ANIE 200fc	
20. SIFA 200fc	
21. MUWENZE 200fc	
22. NDIKU 200fc	
23. MAFI 200fc	

Liste (non-datée) des taxes de passage perçues par les FDLR sur la barrière surnommée « Kuwakane » (Source : confidentielle)

81 Voir le Rapport Final du Groupe d'Experts (S/2017/672), para 22.

82 Source : entretien MONUSCO, Goma, mai 2017.

83 Voir le Rapport Final du Groupe d'Experts (S/2017/672), para 133.

84 Source : entretiens et observations sur place, novembre 2016 et avril 2017.

vers le groupement de Bishusha, et les produits d'origine animale (lait, fromage, ...) vont dans la direction inverse. En moyenne, 300 personnes y passent par jour et payent chacun 500 FC par colis.⁸⁵

Vendredi le 03/17/2015	
1. M. WOMBAMUMU	2500 FC
2. ARIKA	2500 FC
3. SARA	2500 FC
4. M. Solange	2500 FC
5. TWIZERE	2500 FC
6. FRANCINE	2500 FC
7. TWISSE	2500 FC
8. MURUTA	2500 FC
9. M. PROMISE	2500 FC
10. M. ESENTO	2500 FC
11. SHASE	2500 FC
12. TAIFA	2500 FC
13. M. ESTA	2500 FC
14. SHASE	2500 FC
15. KASEBE	2500 FC
16. PHADI	2500 FC

le 07/17/2015	
1. M. SEAGA	2500 FC
2. M. BUNYOTORI	2500 FC
3. M. DESANGE	2500 FC
4. TWIZERE	2500 FC
5. MAI TWIZERE	2500 FC
6. NAOMI + DOBONGI	2500 FC
7. M. SIFWE	2500 FC
8.	
MAI EME 2500 FC MAI ZIE 2500 FC TWARE 2500 FC NYABADE NYABADE	
1. NOELA	
2. MAURUTA	
3. NZERE	
4. MAI NOELA	
NDWANETI RIGERATA MAI ANA	

Liste de taxes payées aux FDLR le 17-03-2015 pour le droit de passage avec des braises, dans la zone de Rugari/Kibumba (Source : confidentielle)

Barrières pour taxer l'exploitation

Une deuxième catégorie comprend les barrières dans la zone productrice à l'intérieur du parc même. Les FDLR taxent non seulement la production de charbon et de planches, mais aussi la production agricole. Ces postes sont soit localisés à l'endroit où on produit ces ressources naturelles, soit à l'entrée/sortie pour y taxer selon la quantité. Cette catégorie de barrières comprend celles de Bwiza, Kyumba, l'entrée du parc entre Kidodi et Katemba, Kilama, et Kasali. Le document en Annexe 4, est un extrait d'un aperçu des finances de 2013 de la compagnie « Chypre » du sous-secteur opérationnel « Sinai » des FDLR, qui mentionne spécifiquement les barrières de Kilama et Kasali. A titre d'illustration, l'Annexe 5 comprend des photos, prises au début de 2017, des points de taxation sur la chaîne d'évacuation des braises dans le PNVi. En outre, autour de Kiwanja, les FDLR demandent autour de 3.000 FC aux cultivateurs pour l'accès au champ.⁸⁶



Percepteur de taxes de FDLR-FOCA à la barrière de Buhara dans le Bwito. On y taxe le passage de makala, planches, minerais et produits agricoles. (mai 2017)

⁸⁵ Source : observation sur place, mai 2017.

⁸⁶ Source : entretien, Kiwanja, mai 2017.

Dans le secteur Nyamulagira au sud du volcan Nyiragongo dans le PNVi, les FDLR ont un grand nombre de postes où ils perçoivent surtout auprès des scieurs de bois et transporteurs de braises ou planches, des taxes de droit d'accès aux sites de 7.000 FC par personne par mois.⁸⁷ A Kibende, à quelques kilomètres de Kiwanja, et à Kibirizi dans le Rutshuru, les FDLR imposent également aux cultivateurs une taxe appelée « mikoro » de, respectivement, 2.000 FC et 10 dollars par période de récolte.⁸⁸

Sur les voies d'écoulement : les barrières FARDC

Il est intéressant de constater qu'à toutes les positions FDLR, se trouve à proximité une barrière FARDC qui impose également une taxe d'entrée ou d'évacuation aux transporteurs. Tandis que les FDLR taxent la zone de production, les FARDC exigent des paiements pour la commercialisation des ressources naturelles. Il s'agit notamment des axes de sortie de Lupango (Kamuronza), Karenga (Bashali Kahembe), Burungu (Bashali Kahembe) et Bwiza (Bishusha). Ces produits, le makala et les planches, ne passent que rarement par les marchés ruraux de ces villages, mais suivent un circuit parallèle, étant donné que ce trafic est illégal.

Le long des axes routiers, entre la zone de production et Goma (lieu principal d'écoulement), les FARDC ont monté des barrières routières, plus ou moins discrètes, pour taxer cette activité. Nous en avons cartographié, encore avec l'aide du PNVi, 36, à savoir à Kingi, Karto, Lupango 1 et 2, Kobe, Kiwanja, Burai, Kalengera, Tongo, Kisheke, Kilimayoka, Kitchanga Katanda, Kahe, Kabalekasha, Karenga 1 et 2, Kilima, Kibumba, Chomwa, Kibati, Ruhunda 1 et 2, Kanyamahoro 1 et 2, Kibaya, Kibumba 1 et 2, Karambi, Rugari Nduki, Rugari, Katidamu 1 et 2, Kakomero 1 et 2, Mwaro 1 et 2. Bien sûr, ces barrières ne taxent pas que le makala ou les planches, elles sont aussi utilisées pour taxer les motards, et imposer une contribution aux paysans, en nature, y compris en boissons locales. En outre, les FARDC du bataillon sous le commandement du Col. Bahati, et l'ANR partagent une barrière dite « virtuelle » à Kiwanja. Le poste s'appelle communément « Compte Bureau ». Les camions « FUSO » chargé de makala du PNVi y passent pour « faire le rapport », pour lequel ils payent 90 dollars au FARDC et 30 dollars à l'ANR.⁸⁹

Étude de cas : FARDC sur axe Lupango-Karenga⁹⁰

L'axe Lupango-Karenga est perpendiculaire à la route Sake-Kitshanga à partir de l'endroit connu sous le nom de Lupango à environ 15 Kilomètres de la bourgade de Sake. Le parcours est long de quelques 30 kilomètres, et Karenga est un centre commercial pour les produits du parc. Il longe le flanc Sud-Ouest du Parc National des Virunga. Selon des entretiens avec des exploitants de braise et des éléments FDLR, l'axe Lupango écoule de la moitié de la production illégale de planches et charbon du PNVi. Selon un rapport de la société civile locale, autour de 18.000 sacs de braise et 23.000 planches en moyenne par mois.⁹¹



La barrière FARDC à Lupango (avril 2017)

87 Source : SORADEC, « Rapport plaidoyer sur la dévastation du secteur nyamulagira de la partie sud du parc national des Virunga suite au trafic illicite des planches et charbon de bois », 2015.

88 Source : entretien avec cultivateur et société civile, Kiwanja, mai 2017.

89 Source : sources dans PNVi, juin 2017.

90 Source : les données proviennent d'une mission sur place effectuée en mai 2017.

91 Source : SORADEC, op. cit.

Les barrages routiers, sous forme de paillotes, datent de 1994, quand les *interahamwe* percevaient des taxes sur les planches, le makala, le chanvre et sur les produits champêtres. Depuis 2015, les militaires ont repris l'axe sous couvert de l'opération « Sokola 2 », mais ont maintenu les barrières pour leur propre compte.

Aujourd'hui, le T2 (renseignements militaires) et le régiment en service sur cet axe, souvent en tenu civil, tirent de bénéfices conséquents de la taxation de ressources naturelles produites dans les zones sous contrôle FDLR. La grande partie des planches et du makala vendues à Lupango et Karenga provient du parc de la Virunga. L'autorisation pour exploiter, perçue par les FDLR, coûte 20 dollars par mois. Les transporteurs individuels qui y pénètrent payent 500 FC par tour. Auparavant les FARDC étaient impliqués dans ce type de perception (autorisation d'exploitation) auprès d'exploitants, mais ils ont cessé avec cette pratique.

Le tableau suivant démontre comment les FARDC perçoivent 437 dollars par jour sur l'évacuation des ressources naturelles de cette zone—une affaire rentable. Par mois, ceci fait 13.110 dollars, soit 157.320 dollars par an.

Tableau 5. Taxes perçues par jour par les FARDC entre Lupango et Karenga

Barrière	Opérateur	Payeur	Montant	Fréquence par jour	Montant total par jour
Lupango Budulira	Régiment service ; T2	Pieton avec makala	1.500 FC	100	150.000 FC (115 dollars)
		Tshukudu avec planches / patates douces	1.000 FC	45	45.000 FC (34 dollars)
		Piéton avec chèvre	500 FC	30	15.000 FC (11 dollars)
		Piéton avec porc	100 FC	40	4.000 FC (2.5 dollars)
		Véhicule avec makala	30 dollars	5	230.000 FC (150 dollars)
Karenga 1	Sokola II ; T2	Piéton avec makala	1.000 FC	100	100.000 (77 dollars)
Karenga 2	Sokola II ; T2	Moto avec makala	2.500 FC	55	137.500 FC (106 dollars)
Total					681.500 FC (437 dollars)

Selon les informations recueillies sur place, les commandants sont déployés par leur hiérarchie en fonction de leur capacité à collecter de l'argent et des sacs de *makala* pour leurs chefs hiérarchiques se trouvant à Sake (pour le Régiment service) et à Goma (pour ce qui concerne T2 Région et Sokola II). Le commandant Kitenge de T2 à Goma bénéficierait de deux sacs de braise et 50.000 FC par semaine pour la seule position de Karenga 1.⁹² Un chef du village local a noté que

92 Source : entretien avec commerçant de braises proche de la hiérarchie militaire sur place, Lupango, mars 2017.

« Les militaires ne s'occupent pas sérieusement de la traque des FDLR, mais recherchent plutôt de l'argent ». ⁹³

Sur certains points d'évacuation du parc formellement occupés par les FARDC (Kyumba, Bwiza), les FDLR maintiennent néanmoins une présence discrète mais rentable sous forme de taxation des marchés et d'évacuation de planches, souvent en connivence avec les autorités étatiques sur place.⁹⁴ A titre d'exemple, le barrage de Kalengera à l'entrée du PNVi existe depuis longtemps et tous les groupes armés qui ont occupé la zone ont toujours imposé une taxe de passage pour les ressources naturelles. Aujourd'hui, ce sont les forces étatiques qui en ont la maîtrise. Chaque véhicule paie 1.000 FC à la barrière militaire, mais cela ne garantit cependant pas le libre passage libre. Depuis que leur capacité de taxer le passage des ressources naturelles a été réduite, les FDLR obligent les propriétaires de véhicules à avoir des « bonnes relations » avec eux, c'est-à-dire payer, car pratiquement tous les produits proviennent des zones qu'ils contrôlent, surtout la braise et les planches, sans oublier les haricots et maïs, venus de leurs bastions de Marangara, Kanyangili et Kazaroho.⁹⁵

Commercialisation de makala par les FARDC

Selon notre enquête, certains commandants de l'armée nationale sont structurellement impliqués dans le transport de *makala* ou de bois scié à Goma—des ressources illicitement extraites du Parc Virunga sous couvert des FDLR. L'implication des FARDC peut prendre deux formes. Dans un premier cas, des transporteurs commerciaux utilisent des véhicules dont le propriétaire est un militaire. Dans un deuxième cas, les militaires utilisent leurs véhicules de service pour la commercialisation de braises et planches.

Pour illustrer la première forme, nous avons rencontré un camionneur transportant des planches, haricots et le sorgho qui gère deux camions *fuso* appartenant certain Général des FARDC. Le gérant nous a révélé qu'il ne payait que 1.000 FC à chaque barrière, et qu'il était exempt de tout autre taxe.⁹⁶ Un deuxième témoignage nous été rapporté par une vendeuse de malaka dans le Parc de Virunga, dont la production partait avec un des camions *fuso* de ce même général, confirmait que celui-ci ne payait aucune taxe, ni même aux FDLR, car en contrepartie le camion du Général chargeait quelques sacs de makala commercialisés par rebelles.⁹⁷ Le colonel Rugayi, déployé autour de Kitshanga, gèrerait également 11 camions pour le transport commercial de vivres et de charbon, sans être taxé sur la route.⁹⁸

Les motos rebelles

En outre, les groupes armés, pour blanchir leurs recettes sur l'exploitation des ressources naturelles, font souvent opérer des motos ou camions par des civils. Ils donnent au motard une moto gratuitement mais demandent des paiements périodiques. Sur l'axe Kiwanja-Nyamilima, la plupart des motos est soupçonnée d'appartenir aux FDLR, et plusieurs motards à Kiwanja nous confiaient que nombreux d'entre eux travaillent avec des motos appartenant aux FDLR. Un motard de la zone nous a confié qu'il gérait deux motos appartenant aux rebelles et une appartenant au major commandant de la Police de sécurité routière du district de Rutshuru. De ce fait, il était épargné, dit-il, des tracasseries tant du côté des groupes armés, que du côté gouvernemental.⁹⁹

93 Source : entretien sur place, février 2017.

94 Source : communication confidentielle, source dans Nations Unies, juin 2017 ; voir aussi le Rapport Final du Groupe d'Experts (S/2017/672), para 30.

95 Source : entretiens sur place, juillet 2017 ; voir aussi le Rapport Final du Groupe d'Experts (S/2017/672), para 142.

96 Source : entretien à Kitshanga, mars 2017.

97 Source : entretien à Goma, mai 2016.

98 Source : entretien agent anti-fraude à Kitshanga, juin 2017.

99 Source : entretien, avril 2017.

Pour illustrer la deuxième d'implication des FARDC dans le commerce, la photo ici-bas montre un camion de marque *Fuso* appartenant au commandant FARDC Mwaku Mbuluku du régiment 3414 (Rutshuru) déchargeant le makala à Goma, début juillet 2017. Le commandant Kisembo est également soupçonner de posséder deux *Fuso* qui opereraient entre Oicha et Goma pour la commercialisation des braises.¹⁰⁰

Ses camions sont chargés sous la supervision des soldats le soir dans les points de collecte de braises à la limite du parc, et font le transport la nuit pour ne pas être arrêtés par les services étatiques (non-armés). Les camions militaires déchargent ensuite auprès de certains dépôts urbains à Goma dont les commerçants sont impliqués dans l'affaire. Selon plusieurs sources, autour de 4 ou 5 camions militaires font la navette entre le PNVi et Goma, à raison de 2-3 trajets par semaine. La braise est surtout chargée à Kalembe, Kibirizi et Tongo.¹⁰¹

Un commerçant urbain de braises et représentant de l'Association de Vendeurs de Braise (AVB) à Goma, dont le dépôt de Madjengo fournit les petites vendeuses de makala en ville, nous expliquait les avantages de commercer avec les militaires. Ces derniers vendent le sac de braise à 17.000-18.000 FC, soit 4 à 6000 FC moins cher que le prix normal. En effet, les FARDC sont plus compétitifs car ils ne doivent pas payer les taxes qu'ils imposent aux autres vendeurs.¹⁰² Les dépôts de Katoyi, TMK, Marché Alaline, « rond-point Biréré », et « trois paillotes » sont parmi ceux qui accueillent des quantités importantes de braises produites dans les zones sous contrôle des FDLR, avec ou non l'implication des FARDC.¹⁰³



Déchargement de braises du camion FARDC Mwaku Mbuluku à Goma (mai 2017, source : confidentielle)

Sur ce même circuit logistique, il y a également un important trafic du chanvre produit dans le parc par les FDLR, dont la production se concentre dans les villages Munyarugururu, Biyoga, Karambi et Gutabi. Ce chanvre est ensuite commercialisé par des officiers militaires et transporté par des motards et piétons, caché dans d'autres colis. Le passage sur les barrières est facilité par les militaires et les agents des services de renseignements qui en tirent des dividendes.¹⁰⁴

En somme, la taxation des ressources naturelles par les « entrepreneurs de l'imposition » va beaucoup plus loin que seul les minerais. La commercialisation de toute sorte de ressource naturelle est soumise à des taxes illégales sur les barrières routières aux Kivu. L'entrelacement des opérateurs des barrières et les commerçants des ressources naturelles va dans certains cas beaucoup plus loin, avec surtout les FARDC activement impliqué dans le transport et vente de makala et planches.

100 Source : entretien avec vendeurs de braise qui négocient avec lui, Kiwanja, mai 2017.

101 Source : entretiens avec commerçants de makala à Kiwanja, Kalengera, et Goma, mai 2017.

102 Source : entretien à Goma, mai 2017.

103 Source : communication confidentielle, MONUSCO, juillet 2017.

104 Source : entretiens sur place, mai 2017.

7. Barrières pour taxer l'accès au marché





Carte 6.2 – Barrières pour taxer l'accès au marché – Sud Kivu

Nombre de barrières : 161 (Nord Kivu : 72 ; Sud Kivu . 89)

Principaux opérateurs : FARDC, chefferie, services étatiques décentralisés

Le troisième type de barrières économiques comprend celles qui sont temporaires mais récurrentes : le barrage installé le temps du marché. Les marchés hebdomadaires ou bihebdomadaires forment le mécanisme par excellence d'échanges économiques dans l'est de la RDC. Ce type de barrières affecte surtout les femmes et les ménages d'agriculteurs, car ce sont elles qui généralement exercent la vente des denrées alimentaires (les hommes font le commerce de viande et de bêtes). Les taxes pour l'accès au marché sont très ancienne. D'après les historiens, déjà à l'époque précoloniale, les chefs locaux organisaient les marchés périodiques et imposaient des taxes, surtout aux commerçants de longue distance—en partie, pour maintenir une mesure de contrôle sur la circulation de biens valorisés venus d'ailleurs, et pour ainsi monopoliser le pouvoir qui en découlait, et pour ensuite en redistribuer les bénéfices.¹⁰⁵ A cette époque, lorsque la semaine était de quatre jours, le dernier jour était réservé au marché pour échanger les produits récoltés les trois jours précédents. Les jours de marché varient par village et se sont synchronisés pour ne pas avoir lieu en même temps. Ceci pour permettre aux commerçants ambulants et vendeuses de circuler dans les différents marchés.

Aujourd'hui encore, tous les marchés à l'Est de la RDC font l'objet d'un même système d'imposition. Il s'agit surtout d'une prérogative de la chefferie/secteur ou chef de localité, mais on voit toute sorte d'autorités s'impliquer dans l'affaire. Comme le démontre le Tableau 6, l'armée congolaise à même dépassée les chefferies comme acteur principal qui taxe l'accès au marché.

Tableau 6. Qui sont les principaux opérateurs des barrières qui taxent l'accès au marché ?

Taxateur du marché	Fréquence
FARDC	85
Chefferie	75
Autres services étatiques	20
Nyatura	16
ANR	13
Raia Mutomboki	8
PNC	8
Gumino	7
Mai Mai Kifuafua	6
PCR	4
NDC-R	3
FDLR	2
Mai Mai Kirikicho	2
Balalarondo	1
Mai Mai Mazembe	1
APCLS	1

Les barrières aux marchés sont de plusieurs types. Premièrement, les **taxes pour l'accès au marché** s'appliquent surtout aux vendeurs et vendeuses, et sont imposés par volume de produits agricoles ou biens manufacturés au point d'entrée. Si la localité a plusieurs entrées, il est probable qu'il y ait une barrière à chacune d'entre elles. Un agent du chef coutumier ou d'une entité administrative décentralisée enregistre chaque vendeuse, perçoit les taxes, et parfois, donne un jeton comme preuve de paiement.

¹⁰⁵ Voir Vansina, Jan. « *Paths in the Rainforests: Toward a History of Political Tradition in Equatorial Africa* » (University of Wisconsin Press: Madison, 1990).

Études de cas : le marché de Bulambika dans le Kalehe, Sud Kivu

Bulambika est le « marché central » de Bunyakiri. Datant de l'époque coloniale¹⁰⁶, ce marché a été détruit dans les années 90 et réhabilité sous l'impulsion de Maman Martha à l'époque du RCD. Il est opérationnel chaque jour mais le jour officiel de marché est le vendredi. Son importance régionale est énorme. On y vend des produits de première nécessité en provenance de Bukavu, du manioc, huile de palme, bananes, huile palmiste, cacahuètes et autres articles produits localement, ainsi que des biens de plusieurs marchés régionaux. Selon le représentant du comité de vendeurs de Bunyakiri¹⁰⁷, plus de 50 camions par jour de marché hebdomadaire viennent de Bukavu, pour vendre les biens manufacturés et repartent avec la production agricole locale vers capitale provinciale.



Percepteur de la chefferie au travail—il perçoit les taxes d'étalage sur le marché de Bulambika (mai 2017)

Comme expliqué ci-dessus, la taxation du marché est une prérogative du pouvoir coutumier. Le mwami de Buhavu taxe de fait l'accès des vendeurs et vendeuses au marché, et leur livre un jeton comme preuve de paiement de taxe. La taxe d'accès est de 200 FC pour les produits vivriers locaux. Cependant, une fois arrivé sur le marché, on impose une autre taxe qu'on appelle la « taxe d'étalage » également de 200 FC. Donc la chefferie perçoit deux taxes par jour pour sur les mêmes produits vendus, une pour l'espace occupé par la vendeuse et l'autre pour l'accès au marché. Le tout étant justifié par 2 jetons. Les bouchers payent encore une taxe dite d'abattage variant de 4.500 à 6.000 FC par vache abattue. La chefferie impose également une « taxe d'agronome » sur le manioc, au moment de la récolte qui s'élève à 200 FC par colis, au niveau du village. En outre, la taxation du marché est plus compliquée. Comme le marché est à la limite entre les chefferies de Buloho et Buhavu, les deux collectivités perçoivent des taxes sur le marché : les femmes qui viennent de par exemple Maibano dans le Buloho sont taxées en nature par « leur » mwami juste avant de traverser la limite entre les deux chefferies. Ce système date depuis au moins les années '80.¹⁰⁸

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 les jours de marché pour prélever de petites quantités de nourriture à chaque vendeuse. Bulambika est cependant un grand marché, où les produits de plusieurs marchés de regroupement (Hombo, Kambali, Bitale) s'écoulent. Dans le cas présent, tout un réseau de petites barrières FARDC (et parfois l'ANR) jonche les routes de desserte agricole dans la zone qui alimente le marché de Bulambika : à Mububu, Tchigoma, Ciriba, Mafuo 1 et 2, Mukaba, Miruwo, Bunyakiri, et Tubondo.



Jetons « taxe marché » pour la chefferie de Buhavu (avril 2017)

106 Newbury, M. Catharine. « Ebutumwa Bw'Emiogo: The Tyranny of Cassava A Women's Tax Revolt in Eastern Zaïre », *Revue Canadienne des Études Africaines*, 18: 35-54, 1990, p. 40.

107 Une structure dénommée CDPMBU (comité directeur des commerçants des produits manufacturés de Bunyakiri). Entretien, avril 2017.

108 Newbury op cit p. 41.

En effet, les femmes de la région pratiquent une culture de manioc plus intensive pour le vendre à ce marché¹⁰⁹, et ce mouvement rend les tracasseries rentables, qui assurément, s'adaptent à la circulation. On y prélève généralement 200 FC ou, plus souvent, l'équivalent en manioc, soit trois tubes. Certaines de ces barrières sont érigées seulement les jours de marché, quand les vendeurs et acheteurs se déplacent vers et de Bulambika, les tracasseries se multiplient. Du champ jusqu'au marché, un panier de manioc passe au moins deux barrières militaires et deux barrières de la chefferie, et est taxé doublement pour être vendu au marché—FC 1.000 de taxes totales sur un seul colis.

Les commerçants plus grands qui détiennent un dépôt commercial près du marché, payent encore annuellement 15 dollars à chacun des services suivants : la DGRAD, la DGI, le Service de l'Environnement, et à la chefferie. De plus, aux utilisateurs de balances, ces services exigent le paiement d'une taxe appelée « poids et mesures » qui s'élève à 33.000 FC soit environ 25 dollars par an.¹¹⁰ Nous avons estimé le nombre de dépôts à une centaine dans le centre de Bulambika.

Deuxièmement, les **taxes d'étalage** sur le marché sont perçues sur le marché même. Le bien-fondé de cette imposition serait qu'elle est prélevée par l'autorité locale pour le bien de la communauté, par exemple pour le maintien de la route. La réalité est toute autre. Les actions de développement des entités financées par la taxe d'étalage n'ont jamais lieu, dans la majorité des cas.

Étude de cas : marché de Mianga, fief de Mai Mai Kifuafua

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, une zone isolée ne disposant pas d'infrastructures routières.

Nous avons cartographié 12 barrières tenues par les Mai Mai Kifuafua, dont la moitié est érigée pour la taxation de marchés. La barrière de Mianga, chef-lieu de la localité Banamikko, est érigée chaque mardi, le jour du marché, à l'entrée du village. Trois éléments Kifuafua se mettent dans une paillote se trouvant à l'entrée du marché, endroit stratégique car personne ne peut pas accéder au marché sans y passer. Les éléments demandent un montant de 1.000 FC à chaque piéton qui amène des produits manufacturés au marché, et un montant de 500 FC aux vendeurs de produits vivriers comme l'huile de palme, le riz, le manioc, ou les arachides. S'il ne peut pas payer en argent, les rebelles prélèvent une quantité équivalente.¹¹¹



Barrière de Mai Mai Kifuafua à l'entrée du marché de Mianga (avril 2017)

109 L'insécurité règne dans les zones plus lointaines de Bulambika, mais elles sont plus fertiles pour l'agriculture des maniocs. Cette insécurité est due à une forte présence des éléments Raia Mutomboki dans ces entités. Ces forces attendent la période de récolte pour piller les produits champêtres. Les agriculteurs ont presque tous abandonné ces champs où la production des maniocs était considérable. Ils ont également abandonné les boutures. Ils préfèrent actuellement cultiver aux alentours de Bulambika malgré que les terres soient moins fertiles et les boutures de plus en plus rares. Cela explique une baisse considérable de la production de manioc et une forte augmentation du prix du kilo de farine de manioc qui jadis revenait à 100 FC, et qui est aujourd'hui à 430 FC à Bulambika et 1000 FC à Bukavu.

110 Source : entretiens avec commerçants, avril 2017. Pour un aperçu du système des taxes de marché à l'est du Congo, voir Verweijen op cit p. 142.

111 Source : observations sur place, avril 2017. En dehors de cette situation, ils font aussi des arrestations moyennant un document qu'ils appellent « bulletin de service » qu'un commandant donne à ses éléments pour servir comme ordre de mission et c'est sur ce document qu'il est mentionné le nom de la personne à arrêter—souvent un commerçant avec quelques moyens financiers. Après la mission, ce bulletin de service passe dans les mains du commandant qui a donné l'ordre d'arrestation. Une fois arrêtée, la personne est sous obligation de payer les frais ci-après : 50.000 FC pour le bulletin de service, 2 poules pour les militaires (*makolo*), et une amende du valeur d'une chèvre après jugement. Source : entretiens avec des personnes en affectées, avril 2017.

Finalement, les barrières sur le marché même se sont complétées par des **barrières routières érigées sur les routes d'accès au marché**—une pratique de l'armée congolaise ou des groupes armés pour profiter de la densité plus élevée de circulation sur les jours de marché. Elles ne font pas partie du dispositif négocié par la chefferie mais elles augmentent le total des taxations sur les échanges effectués sur les marchés. À titre d'exemple, les jours où il y a un marché à Sake ou Shasha, les militaires de la zone érigent une série de 4 barrières autour de Muranga (près de Ngumba dans le Masisi) où les paysans doivent chaque fois donner une portion de leur colis. Les femmes victimes de cette tracasserie expliquent que cela a comme effet la réduction de leur bénéfice, déjà infime, mais aussi le manque des clients suite à l'état de leur marchandise (régime des bananes) dégradé par ces soustractions.

Etude de cas : la barrière double comme marché

La barrière de Kasha/Kamugola au Kabare est un poste partagé par des militaires et des policiers. Les motards payent 500 FC par passage, et les multiples piétons qui se rendent au marché de Bitara avec les produits champêtres sont obligés à un paiement de 300 FC, mais la plupart, faute de moyens, paie en nature. Les produits ainsi perçus sont revendus sur la barrière qui est devenue un petit marché. Les policiers et les FARDC étalent les butins le long de la route pour le vendre et récupérer l'argent. La population vient acheter ces produits auprès des FARDC à moindre coût, et parfois ce sont les mêmes personnes qui leur ont donné leur production qui viennent acheter.¹¹²

Depuis toujours, un petit enjeu politique se mélange aux marchés : la taxation des vendeuses et commerçants venant d'ailleurs est plus élevée. La production locale est taxée plus légèrement que les produits venus de plus loin, et encore, les commerçants locaux amenant les produits manufacturés de loin sont moins taxés que les commerçants d'ailleurs. Cela peut s'entrelacer avec les différences ethniques, quand les vendeuses sur un marché sont d'une ethnie et les agents taxateurs d'une autre (voir l'étude de cas suivante). Quand on considère le niveau de taxations exagéré, cela peut nourrir les tensions ethniques—comme la taxation plus intensive des Shi et Banyamulenge, soit des non-originaux, par les Raïa Mutomboki et les FARDC dans le territoire de Shabunda.

Étude de cas : partage des bénéfices avec acteurs armés des marchés de Masisi

Le marché de Kahira dans le Masisi se tient chaque mercredi. La taxe sur l'étalage au marché de Kahira s'élève à 500 FC pour les colis de vivriers (bananes, manioc, arachides, haricots) pesant entre 2 et 3 kg. Pour les colis plus grands ou les rares produits manufacturés, la taxe est plus élevée. Le nombre de vendeurs et vendeuses varie entre 300 et 500, donc un montant d'autour de 120 dollars est perçu chaque jour de marché. La taxe est collectée par le président du marché, sous la supervision d'un élément Nyatura. À la fin de la journée, le président du marché redistribue le fruit de sa collecte au général Ngwiti, qui dirige les Nyatura, au chef de L'ANR DSI (division spéciale de sécurité et immigration), et au commandant de la PNC sur place. Parfois les Nyatura prélèvent aussi des contributions en nature. Les vendeuses dans ce marché viennent des villages Lua, Kyungo, Bupfui, Katanga, Bukala, Bukunda et



Cosettes de manioc qui ont été perçues par le Nyatura au marché de Kahira en chefferie de Bashali, territoire de Masisi (avril 2017)

¹¹² Source : entretien sur place, juin 2017.

Buhato, et sont pour la plus grande partie de la communauté Hunde. Elles se plaignent de cette taxe qui leur imposée par ce groupe armé Hutu. La même pratique a été observé au marché de Kirumbu, où la perception des taxes par le chef de quartier est aussi supervisée par un élément Nyatura, et la partage ses bénéfices de la taxe d'étalage se fait avec les commandants Kavumbi et « Tigo Cash » de Nyatura.¹¹³

Les militaires, aussi, profitent des marchés. A titre d'exemple, le marché de Mutongo se tient deux fois par semaine. Chaque mardi, une perception de 200 FC (moyennant un jeton) ainsi qu'un prélèvement sur les denrées alimentaires est perçu pour le compte des chefs coutumiers locaux. Pendant le marché du samedi les mêmes taxes s'opèrent, mais cette fois ci au bénéfice des militaires basés sur place.



Un élément Nyatura supervise le paiement des taxes pour l'accès au marché de Kirumbu (avril 2017)

113 Source : entretiens avec une autorité locale, Kirumbu, mai 2017.

8. Conclusions

La tracasserie figure souvent parmi les premiers soucis décriés par la population congolaise, et son implication dans le sous-développement et la fragilité de la région sont évidents. Cependant, l'État congolais est moins intéressé par cette problématique des barrages et de son corolaire sur la vie socio-économique des populations dans un contexte d'économie de survie. L'on oublie le plus souvent que tout ce qui est taxé est incorporé dans le coût de revient et est répercuté sur le consommateur final, c'est-à-dire le citoyen congolais. C'est une question des droits socio-économiques de base. Quant à la communauté internationale, nonobstant certains efforts de protection, elle est restée jusque-là les yeux fermés à l'égard des barrières routières, préférant déployer ses ressources limitées pour essayer d'obtenir des succès dans d'autres secteurs comme le secteur minier et d'agir sur les violations des droits de l'homme les plus aigües.

Bien sûr, jusqu'à ici, il a été difficile de préciser la portée du phénomène des barrières routières. La cartographie des barrières routières pourrait servir comme base empirique pour la lutte contre la taxation illégale et le financement du conflit. Spécifiquement, le rapport fournit à l'utilisateur un aperçu d'un aspect fondamental de l'économie politique du conflit dans l'Est de la RDC, complétant ainsi les connaissances autour du rôle des ressources naturelles. La cartographie dans ce rapport peut servir pour avoir un aperçu de la distribution géographique des acteurs armés et services étatiques, d'avoir un aperçu de la portée de l'extorsion, ainsi que ses principaux auteurs. Il est difficile de pointer du doigt un seul acteur, mais la panoplie des barrières routières dans l'ensemble constitue une violation structurelle des droits de l'homme, un saignement de l'économie de survie à l'Est du Congo. Comme le disait très justement un notable du Rutshuru,

*« Celui qui érige de barrières freine la vie ».*¹¹⁴

A l'est de la RDC, la libre circulation des biens et des personnes est une fiction. On ne sait pas si cela est dû en partie à la conjoncture économique, à la fragilisation de la légitimité de l'État congolais dans le contexte des élections différées, à la décentralisation administrative, ou au simple succès d'un modèle de financement, ou encore une combinaison de toutes ces hypothèses. Quoi qu'il en soit, tout ce qui bouge, sera taxé. Le grand nombre de barrages routiers que ce rapport présente témoigne de cette observation.

Or, l'importance des barrières comme mode de financement des acteurs armés pourrait accroître, à mesure que la validation des sites miniers avance. Dépourvus de cette riche source de recettes, ils pouvaient se mettre le long des routes pour continuer à taxer les minerais. Dans l'ensemble, cependant, le rapport a montré que les minerais ne sont qu'une partie des biens imposés. Tout bien de valeur mis en circulation est taxé, et l'imposition en nature des produits champêtres affecte plus à l'économie de survie que la taxation de minerais.

Le fait que les groupes armés se concentrent dans des zones plus difficiles d'accès semble confirmer la stratégie de stabilisation de l'ONU passe par la réhabilitation des routes. Cependant, des tentatives antérieures pour faciliter la restauration de l'autorité de l'état par une combinaison de travaux routiers et le rétablissement des forces étatiques n'ont pas eu les résultats escomptés. Cela a simplement facilité le remplacement des barrières rebelles par les tracasseries militaires structurelles.

En effet, 70% des barrières routières documentées sont exploitées par des services étatiques. Cela peut être considéré comme indicateur de la présence de l'état sur le territoire national. Cependant, les pratiques associées à cette présence étatique sont structurellement dénoncées par les populations affectées comme une tracasserie. Sans qu'il y ait une liste de barrières et taxes légales publié par les autorités provinciales ou nationales, il est difficile de savoir lesquelles des impositions auprès des multiples barrières sont justifiées. Ceci pourrait fournir aux usagers de la route un outil pour résister les multiples

114 Entretien, Goma, mai 2017.

impositions. Et même si justifiés officiellement, on comprend l'hésitation des citoyens de payer pour des services que ne sont souvent pas rendus en contrepartie.

La dominance des FARDC en tant qu'opérateur de barrières mérite une attention particulière. Bien sûr, l'état de l'armée congolaise ainsi que le paysage congolais présentent des difficultés logistiques presque insurmontables pour le ravitaillement des postes militaires avancées dus à l'absence des routes et de véhicules militaires. Mais ces problèmes logistiques, qui ont été au centre des interventions d'appui de l'ONU à l'armée congolaise, ne peuvent pas cacher le vrai problème : la culture, profondément enracinée, de corruption, et d'utiliser le déploiement militaire exactement pour soutirer de l'argent qui remontera vers la hiérarchie.

Cependant, on est qu'au début de comprendre l'économie politique des barrières routières. Ce rapport fournit une étude de base des barrières aux Kivu ; on ne sait, cependant que peu d'autres provinces de la RDC qui sont, cependant, également touchées par ce phénomène. Dans le futur, on espère que des mises à jour périodiques de la cartographie de barrières pourraient servir comme monitoring des effets d'interventions du part du gouvernement ou MONUSCO, ainsi que de baromètre de l'économie de conflit tout court.

Annexes

Annexe 1.

Liste des carrefours occupés par la Police de Circulation Routière à Goma ville

(Source : mission sur place, juillet 2017)

1. Mungunga
2. Station Simba
3. Entrée Université libre des pays des grands-lacs (ULPGL)
4. Entrée Gouvernorat communément appelé « entrée Musée »
5. Marché Alanine (Entrée Commune de Karisimbi)
6. Entrée Office des routes
7. Rond-point Institut de Goma
8. Entrée Université de Goma
9. Rond-point Signers
10. Rond-point Rutshuru
11. Rond-point BDGEL (Banque de Développement des Etats des Grands Lacs)
12. VIP Hôtel (dit Kimuti)
13. Rond-point Birere (Entrée Petite barrière)
14. Aéroport International de Goma
15. Majengo
16. Mutinga Station
17. Kibwe (Kukilijiwe)
18. Cathédrale
19. Majengo Trois lampes

Annexe 2.

Aperçu détaillé des taxes auxquelles les camions sont soumis sur les principaux axes routiers du Nord Kivu

(Source : session de discussion avec 15 transporteurs, Goma, mai 2017)

Axe : Goma-Walikale

barriere	opérateur	montant	montant total barriere
Mubambiro	ANR	2 caisses de bierre	FC 5000
	DGM		
	T2	FC1500	
	P2 (Police)	FC2000	
	Antifraude		
PCR Sake	PCR	USD 10	USD 10
Rutoboko	FONER	26-40 USD (depend de roues) + fc1000 ouverture barriere	USD 66
	Police de frontieres		
	ANR		
	DGR-NK		
	CNPR	USD 10	
	CNPRI	USD 10	
	DGRAD	USD 10	
	P2 (Police)		
	TD		
	Stationnement (TRANSCOM)	FC5000	
	Renseignements		
	Parking (chefferie)	FC5000 parking	
Mushaki	DGRAD	USD 30	USD 40
	ANR	USD 10	
Bihambwe	CNPR	USD 10	USD 122
	DGRAD	USD 30	
	CNPRI	USD 10	
	FFN	USD 60	
	PCR	USD 10	
	Ouverture barriere (FARDC)	FC2000	
Lushebere	PCR	USD 10	USD 50
	Chefferie	USD 20	
	Stationnement (TRANSCOM)	USD 5	
	Parking (chefferie)	USD 5	
	ANR	USD 10	

Masisi Centre	PCR	USD 10	USD 150
	DGRAD	USD 30	
	CNPR	USD 10	
	CNPRI	USD 10	
	Chefferie	USD 20	
	FFN	USD 60	
	ANR	USD 10	
Nyabiondo	PCR	USD 10	USD 10
Kaanja	ANR	USD 20	USD 20
	Division de Mines		
Kashebere	FONER	USD 30	USD 90
	Groupes armés (APCLS ou Nyatura)	USD 50	
	PCR	USD 10	
Kibua	ANR	USD 20	USD 62
	PCR	USD 10	
	FONER	USD 20	
	Ouverture barriere (FARDC)	FC2000	
Walikale	ANR	USD 20	USD 57
	FONER	USD 25	
	PCR	USD 10	
	Ouverture barriere (FARDC)	FC2000	

Axe: Goma-Pinga

barriere	opérateur	montant	recu	montant total barriere
Sake	PCR	USD 10	non	USD62+25000
	CNPR	USD 10	oui	
	CNPRI	USD 10	oui	
	Surchargement (TRANSCOM?)	FC25000	oui	
	FONER	USD26-40	oui	
	Ouverture barriere	1 USD	non	
	Anti-Fraude	USD 5	non	
Kilolirwe	FFN	96-128 usd	oui	USD114+31000
	Ouverture barriere	FC1000	non	
	Bois sciés	31000f	oui	
	Surchargement (vérification)	FC5000	non	
	Vérification appui à la sécurité (FARDC)	USD 10	oui	
	Vérification taxe parking (chefferie) et stationnement	FC2000	oui (Kitchanga)	

Kitchanga	DGRAD	USD 20	oui	USD 40
	Parking (chefferie)	FC5000	oui	
	Stationnement (transcom)	FC5000	oui	
	Appui à la sécurité (FARDC)	USD 10	oui, petit papier fabriqué localement	
	OBLC			
Muongozzi	PCR	FC1000	non	USD19,5
Mweso	FARDC/ANR	FC7500	non	
	CNPRI	USD 10	oui	
	Ouverture barriere	FC1000	non	
Kashuga	Appui à la sécurité (FARDC)	FC2000	non	FC2000
Kalembe	Appui à la sécurité (FARDC)	USD 10	non	USD 131
	Environnement	USD 96	oui	
	Visa bordereau	USD 5	non	
	Autorisation de circulation	USD 10	oui	
	Péage route	USD 10	oui, comité local	
Mpati	Appui à la sécurité (FARDC)	USD 10	non	USD 22
	Parking (chefferie)	USD 2	oui	
	CNPR	USD 10	oui	

Axe: Goma-Luna

barriere	opérateur	montant	recu	montant total barriere
Kanyaruchinya (OPRP)	FONER	USD 10 (fuso) 25 (camion) 50 (chargé)		USD 105,5 + 85 chargé de bois
	DGRNK	USD 25		
	CNPR	USD 10		
	Police frontiere	FC2000		
	ANR	FC2000		
	DGRAD	USD 20		
	TD	FC2000	non	
	PD	FC1500	non	
	Chefferie	USD 10	oui	
	Territoire	FC2000	oui	
	TRANSCOM	FC1000	oui	
	taxe four (bois)	USD 30	oui	
	Environnement	USD 20		
Ruhunda	PCR	USD10 + fc3000	FC3000 sans recu	USD 13
Kibumba	PCR	vérification taxe Ruhunda (ou payer et vérifier à Ruhunda)		
Kalengera	PCR	USD10 + fc3000	FC3000 sans recu	USD 13

Burayi	PCR	vérification taxe Kalengera (ou payer ici et vérifier la-bas)		
Kiwanja				
Kitoboko	FONER	USD 10 (fuso) 25 (camion) 50 (chargé)		USD 40
	DGRNK	USD 25		
	CNPR	USD 10		
	Police frontiere	FC2000		
	ANR	FC2000		
	DGRAD	USD 20		
	TD	FC2000	non	
	PD	FC1500	non	
	Chefferie	USD 10	oui	
	Territoire	USD 25	oui	
	TRANSCOM	FC1000	oui	
	taxe four (bois)	USD 30	oui	
	Environnement	USD 20		
	stationnement	USD 5		
	PEPGE	USD 10		
Mabenga	ICCN	FC1500		FC1500
Rwindi	ICCN	FC1500		FC1500
Kanyabayonga	TD	USD 15	non	USD 65
	Environnement	USD 20		
	Chefferie	USD 10		
	PCR	USD 10		
	Péage Route	USD 10		
Kayna	PCR	FC5000 rapport	non	FC5000
Kirumba	PCR	FC5000 rapport	non	FC5000
Lubero	vérification de tous les documents			
Butembo1	PCR	FC2000	non	FC2000
Butembo2	PCR	FC2000	non	FC2000
Butembo3	PCR	FC2000	non	FC2000
Butembo4	PCR	FC2000	non	FC2000
	Péage Route	USD 10		USD 10
Beni	TD	FFC2000		FC5500
	PCR	FC2000		
	stationnement	FC1500		
	FONER			
Mavivi	antifraude	usd10-15	non	USD10-15
Oicha	FONER	USD 10		USD10
Kohongya	Paluku	USD80 + FC3000	FC3000 sans recu	USD83

Erengeti	FARDC	USD 15		USD 15
Luna	OCC	USD120		USD 300
	DGRPI	USD 120		
	FEC	ensemble USD60		
	ANR	ensemble USD60		
	TD	ensemble USD60		
	DMIAP	ensemble USD60		

Axe: Kalengera-Kabizo

barriere	opérateur	montant	recu	montant total barriere
Parc position 1	FARDC	FC2000		
Parc position 2	FARDC	FC2000		
Rushege	FONER	USD 15		

Axe: Burayi-Bunagana

barriere	opérateur	montant	recu	montant total barriere
Chengerero	FONER	Usd 10		
	PCR	FC5000		
	TRANSCOM	FC1500		
Bunagana	Territoire	USD 25	oui	

Axe: Kiwanja-Ishasha

barriere	opérateur	montant	recu	montant total barriere
Nyongera/Niongera	FONER	USD 10		
	FARDC	FC2000		
	Frais d'escorte FARDC	USD70		
Kiseguro	FDLR	USD 10		
Nyamilima	PCR	FC5000		
	Mai Mai	FC2500		
Ishasha frontiere	--			

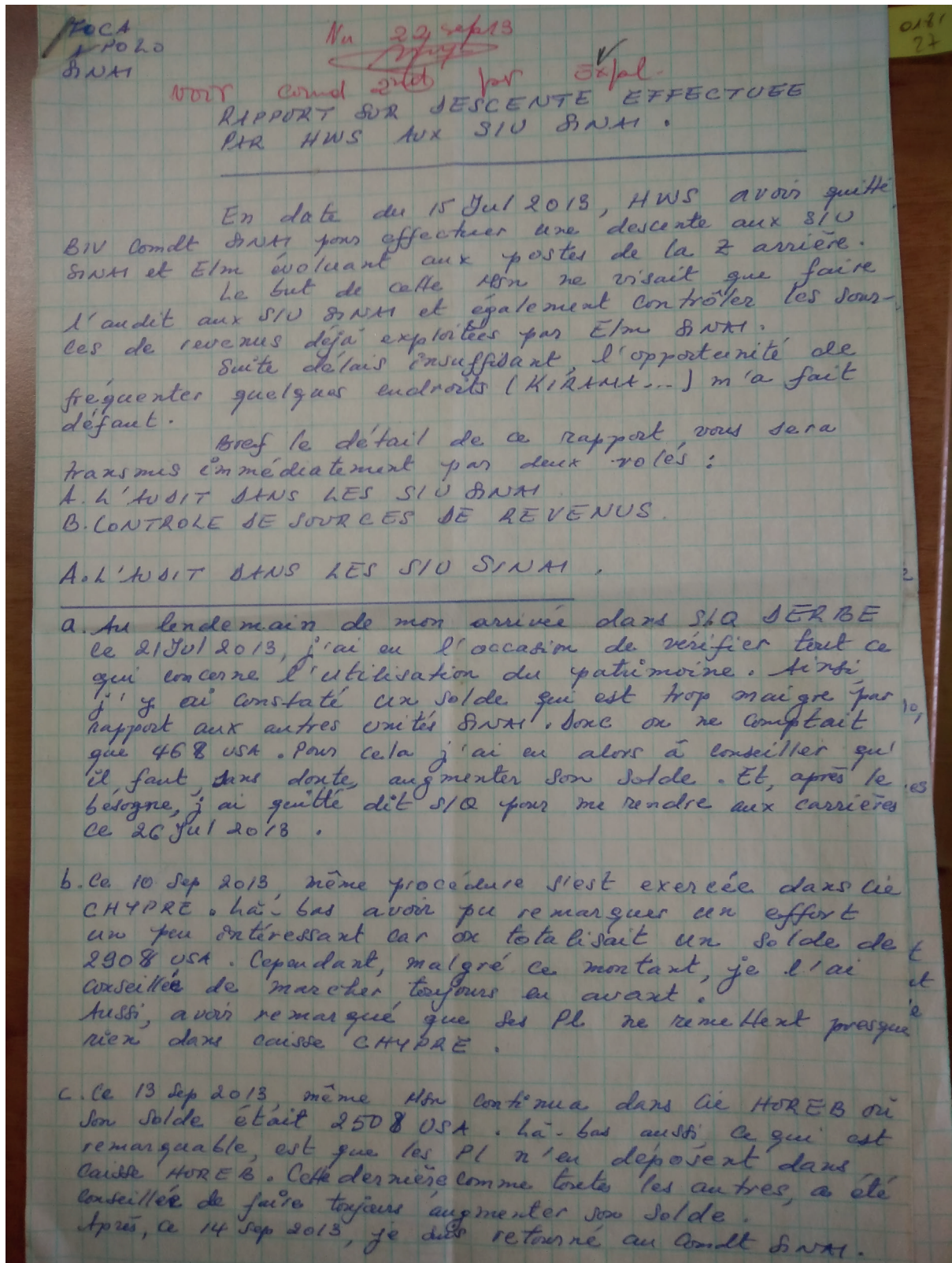
Axe: Rwindi-Nyanzale

barriere	opérateur	montant	recu	montant total barriere
Kibirizi	FONER	vérification		
	TRANSCOM	FC2000		
	PCR	FC5000		
Nyanzale	PCR	USD 10		
	ANR	FC2000		
	TD	FC2000		

Annexe 3.

Rapport d'évaluation FDLR des recettes sur les activités qui font partie de la logistique non-conventionnelle dans le sous-secteur opérationnel « Sinai » en juillet 2013.

(Source : photo par auteur, novembre 2016, document d'une source confidentielle)



-2-
d. Le 21 Sep 2013, j'ai clôturé ce travail dans ce
BETHEL. Comme SERBE, elle aussi, présente un faible
montant de 508 USA + 10.800 FC. Pour cela, je lui ai
demandé de bien exploiter et gérer les postes de MUHA-
NSA et MUKWANINZI car produisent quelque-chose.
Malgré ces postes, le Comdt BETHEL a toujours eu le de
demander, au près du Comdt BATA, un autre poste comme
celui de KAGANDO.

B. CONTROLE DE SOURCES DE REVENUS

a. A ce sujet la Mre avait débuté au poste sous les pres-
criptions d'adj KANYONI. C'était le 18 Jul 2013.
D'après chef de poste, des recettes proviennent de :

(1) Taxes Véhicules.

(2) Taxes de moisson.

(a) Taxes Véhicules : Souvent, les véhicules qui fréquentent
cette zone chargent :

- Charbon : payant 208 / véhicule mais à partager
avec : Comité d'exploitant

. Police nationale Angolaise (PNC)

. Poste de KANYONI

- Vèvres (surtout marioc) : payant 258 / véhicule et
à partager avec : Police nationale Angolaise (PNC)

. Poste de KANYONI

(b) Taxes de moisson :

Après chaque moisson, chaque cultivateur donne 40kg
ou 58. Seulement, à cette période, on a rien saisi
à cause de la sécheresse qui a sévi la zone et
l'insécurité provoquée par les M. M d'où l'exploit-
ation champêtre par la Pop, surtout là où on ap-
pelle DOMAINE.

b. Le 30 Jul 2013, étais déjà arrivé à FATUA où son chef
SH SIFARI m'a relaté tout ce qui concerne sources de
revenus sous sa responsabilité :

(1) Carrières et la production :

(a) GAKUKA : 3 x R / mois

(b) KAZARHO : 1 x R / mois

(c) RUNZURI : 3 x R / mois

(d) CHUNGUZA : 2 x R / mois

(e) MAMBUNGE : 2 x R / mois

(f) MAMUTANO : 5 x R / mois

(g) SHINDIKANA : 3 x R / mois

(h) MAKUNGE : 2 x R / mois

(i) KATENDERI : 4 x R / mois

(j) MANKOKO : 5 x R / mois

(k) KANSIMU : désertée

(l) TINGITINGI : désertée

(m) KAMBURI : désertée

(n) KATANASHOKA : désertée

(o) KATOKAMATAMBE : désertée

ce 21 Sep 2013

(2) Villages :

- (a) MANKE : 5 x R / mois
- (b) PIGWE : 5 x R / mois

(3) Barrière :

chaque passage avec bagage commercial paie 108 à partager avec les MM fidèles au Gén LAFONTAINE. Ici, ce qui est pire, est que les maçons et les commerçants ont laissé l'itinéraire de FATUK pour se diriger à une nouvelle carrière très productive de MUSIYA. Donc dite somme se reçoit rarement.

C. le 04 sep 2013, j'étais déjà à ONINGA chez SM KATNYATRUHENGEBI. lui aussi m'avait parlé de la provenance de revenus de la zone dont il est responsable :

(1) FEE (Comité des Commerçants) :

Il donnait 15000 FC / mois mais à cause de rumeurs et insécurité liés à la menace TCHÉKA, quelquefois, la Pop fuit vers OUNZARI et recettes viennent de 15000 FC au 90000 FC / mois.

(2) Carrière :

Avant menace TCHÉKA, la carrière de MIKITI donnait 5 x R / mois mais cela a stoppé à cause de cette dernière. D'après chef ONINGA, il remettait au Sgt MUELOZ tout ce qu'il obtenait.

d. le 04 sep 2013, le chef de Poste de MABOMBE Sgt PFUNDO, m'a rencontré à ONINGA. Il m'a aussi exposé sa situation relative aux sources de revenus de sa zone de responsabilité. Selon lui, il ne profite que des boutiques trouvables dans le village d'évolution. Donc il compte 10 x boutiques qui payent 2 x G / mois.

e. le 06 sep 2013, j'ai me suis rendu à VUMILUYA chez SM BONA. Même si ce dernier n'était pas présent, j'ai pu m'entretenir avec chef de localité résident dans ce village et voir FOKA y évoluant et ils m'ont raconté de toute la vérité relative au rendement de cette entité :

(1) Villages et leur production :

- (a) VUMILUYA : 1 x G / mois
- (b) MATHKUSA : 1 x G + 1/2 x G / mois
- (c) ELUBO I : 1 x G + 1/2 x G / mois

(2) Carrières des montagnes et leur production :

- (a) LOKI : 1 x G + 1/2 x G / mois
- (b) MABANGA : 1 x G + 1/2 x G / mois

Annexe 4.

Extrait du document « caisses depuis 2013 » de la compagnie « Chypre », première compagnie du sous-secteur opérationnel « Sinai » des FDLR. Entrées no. 77 et 86 stipulent les taxes perçues aux barrières de Kilama et Kasali respectivement.

(Source : photo par auteur, novembre 2016, document d'une source confidentielle)

N°	Date	Libelles	Entrées			Sorties			Solde		
			FC	\$	Autre monnaie	FC	\$	Autre monnaie	FC	\$	Autre monnaie
		pour acheter du sel en son de continuer Fmr Borne									
56.	12/12/13	Achat 03 X sacs	-	-	-	-	2\$	-	-	168\$	-
57.	15/12/13	Achat Sel Huiles pr les nouveaux sel en leur from SINAI	-	-	-	-	3\$	-	-	165\$	-
58.	20/12/13	Achat Cahier-Bics	-	-	-	-	1\$	-	-	164\$	-
59.	28/12/13	Achat 270 X Cart KV	-	-	-	-	15\$	-	-	149\$	-
60.	12/01/14	From SINAI	-	100\$	-	-	-	-	-	249\$	-
61.	30/01/14	Cahiers - Bics	-	-	-	-	1\$	-	-	248\$	-
62.	07/02/14	Achat Unités	-	-	-	-	2\$	-	-	246\$	-
63.	17/02/14	" "	-	-	-	-	2\$	-	-	244\$	-
64.	22/02/14	Donner à Comd 2nd (MEARS) pr achat du sel	-	-	-	-	5\$	-	-	239\$	-
65.	26/02/14	Achat Bics - Cahiers	-	-	-	-	1\$	-	-	238\$	-
66.	04/03/14	Achat Medts	-	-	-	-	79\$	-	-	159\$	-
67.	09/03/14	" Unités Vosacom	-	-	-	-	3\$	-	-	156\$	-
68.	18/03/14	" Cahiers - Bics	-	-	-	-	2\$	-	-	154\$	-
69.	10/04/14	" Unités	-	-	-	-	2\$	-	-	152\$	-
70.	13/04/14	" Sel + Emballages	-	-	-	-	1\$	-	-	151\$	-
71.	01/05/14	Achat Sel + Huiles	-	-	-	-	5\$	-	-	146\$	-
72.	25/05/14	" Unités Vosacom	-	-	-	-	1\$	-	-	145\$	-
73.	30/06/14	" " (Airtel + VSD)	-	-	-	-	2\$	-	-	143\$	-
74.	09/07/14	" " " "	-	-	-	-	2\$	-	-	141\$	-
75.	20/07/14	" " U + Cahiers	-	-	-	-	3\$	-	-	138\$	-
76.	11/08/14	Achat 03 X FANTA pr Comd SINAI et Comd HOREB	-	-	-	-	2\$	-	-	136\$	-
77.	13/09/14	From Taxes (à Kilama)	-	100\$	-	-	-	-	-	236\$	-
78.	20/09/14	Assistances pour Comd CHYPRE	-	-	-	-	40\$	-	-	196\$	-
79.	08/10/14	Donner à Kdgo (REC ORDER) pr Fmr ICB	-	-	-	-	10\$	-	-	186\$	-
80.	25/10/14	Achat Huile et Sel	-	-	-	-	3\$	-	-	183\$	-
81.	02/11/14	Achat Jus pr R-R	-	-	-	-	2\$	-	-	181\$	-
82.	10/11/14	Achat 03 X Mousti quai pr Construire	-	-	-	-	3\$	-	-	178\$	-
83.	12/11/14	Achat Unités	-	-	-	-	2\$	-	-	176\$	-
84.	13/11/14	" Huiles de Palme et du sel	-	-	-	-	5\$	-	-	171\$	-
85.	20/11/14	Achat Huile de Palme	-	-	-	-	5\$	-	-	166\$	-
86.	21/11/14	Taxes (KASALI)	-	40\$	-	-	-	-	-	206\$	-
87.	22/11/14	Achat 01 X Pannier de 10 W	-	-	-	-	15\$	-	-	191\$	-

Annexe 5.

Photos de points de taxation opérées par les FDLR sur la chaîne d'évacuation de braises dans l'intérieur du PNVi, tous proche du volcan Nyiragongo.

(Source : confidentielle)



