

VOIX DU CONGO

Analyse des incidents dans la chaîne d'approvisionnement de l'or artisanal à Misisi

ÉDITORIAL

Analyse des incidents dans la chaîne d'approvisionnement de l'or artisanal à Misisi

Bukavu/ Anvers, Juillet 2020

Auteur : Julien Mapenzi, chargé de programme de APDE (Action pour la paix et le développement), Bukavu, République démocratique du Congo

En coopération avec IPIS

Guillaume de Brier, Chercheur IPIS, guillaume.debrier@ipisresearch.be

Action pour la paix et le développement (APDE) est une ONG à vocation sociojuridique, apolitique et non-confessionnelle travaillant sur les mines, les droits de l'Homme et pouvant mener des actions concrètes de réponse dans des domaines tels que : la prévention et la résolution des conflits, la restauration de la paix dans le secteur minier et agricole, le développement durable pour les citoyens congolais.

Créée le 25 Octobre 2016, APDE tire ses origines des leçons apprises lors des conflits armés à répétition qui ont perturbés l'économie de l'est de la RD Congo en particulier, et l'ensemble le pays de façon plus générale.

L'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 durable en Afrique subsaharienne. La recherche s'articule autour de quatre programmes : les ressources naturelles, les entreprises et les droits humains, le commerce d'armes et la sécurité, ainsi que la cartographie des conflits.

IPIS soutient des organisations non gouvernementales dans l'est de la République Démocratique du Congo et fournit le support et la plateforme pour diffuser leurs résultats de recherche, dans le cadre d'un projet intitulé Voix du Congo.

Les opinions et les faits rapportés dans ces rapports ne reflètent **en aucun cas la recherche ou les points de vue d'IPIS, mais donnent un aperçu de la manière dont les organisations de la société civile en RDC travaillent et analysent les problèmes et les réalités auxquels elles sont confrontées.**

D/2020/4320/8

Layout : Sakado

Photo de couverture : Barrière dans le Sud-Kivu, photo IPIS (2016)

Ce document a été réalisé avec l'aide financière de l'Union européenne. Le contenu du présent document relève de la seule responsabilité de l'auteur et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant la position de l'Union européenne



TABLE DES MATIERES

ÉDITORIAL	2
LISTE DES ACRONYMES	4
INTRODUCTION	5
1. METHODOLOGIE	6
2. BARRIERES ILLEGALES	8
Tableau 1 Forces Armées de la RDC (FARDC)	8
Tableau 2 : Police de Circulation Routière (PCR)	9
Tableau 3 : Fonds National d'Entretien Routier (FONER)	10
Tableau 4 : Fonds pour la Promotion de l'industrie (FPI)	10
Tableau 5 : Service du Tourisme	10
Tableau 6 : Agents du Secteur (Chefferie).....	10
Tableau 7 : Service des Hydrocarbures	11
Tableau 8 : Service du Commerce Extérieur	11
Tableau 9 : Service Antifraude	11
Tableau 10 : Service de l'Environnement	11
Tableau 11 : Commission Nationale de la Prévention Routière (CNPR)	12
Tableau 12: Service Transport et Communication	12
Tableau 13 : Comparaison des montants des taxes légales et illégales	12
Tableau 14 : Répartition des sur les marchandises	13
Tableau 15 : Répartition des taxes illégales sur les camions (de Makobola à Nyangé)	13
Tableau 16 : Répartition des taxes illégales sur les motos	13
Tableau 17 : Répartition des taxes illégales sur les passagers	13
3. INCIDENTS IMPLIQUANT DES VIOLENCES ET DES VOLS	15
4. TRAVAIL D'ENFANT	16
5. CONCLUSION	17
6. BIBLIOGRAPHIE	18

LISTE DES ACRONYMES

- APDE** : Action pour la Paix et le Développement
- PNC** : Police Nationale Congolaise
- FARDC** : Forces Armées de la République Démocratique du Congo
- RDC** : République Démocratique du Congo
- IPIS** : International Peace Information Service
- FC** : Franc Congolais
- ONG** : Organisation Non Gouvernementale
- KUFATILIA** : Système de Suivi des Incidents de l'or mis en place par IPIS
- FONER** : Fonds National d'Entretien Routière
- TRANSCOM** : service du ministère de transport et de communication
 - TPI** : Taxe de Promotion de l'industrie
 - PCR** : Police de Circulation Routière
 - ANR** : Agence Nationale de Renseignement
 - B2** : Bureau 2 (pour le renseignement militaire)
 - QG** : Quartier Général
 - CNPR** : Commission Nationale de la Prévention Routière
 - FPI** : Fond pour la Promotion de l'Industrie

INTRODUCTION

Le territoire de Fizi est une entité territoriale déconcentrée de la province du Sud-Kivu, au sud de celle-ci le long du lac Tanganyika. Au nord de Fizi se trouve le territoire d'Uvira, au sud la province de Tanganyika, à l'est le lac Tanganyika et à l'ouest les territoires de Mwenga et Shabunda. Il comprend quatre secteurs-collectivités : **Lulenge** (chef-lieu Kilembwe), **Ngandja** (chef-lieu Lubondja), **M'tambala** (chef-lieu Baraka) et **Tanganyika** (chef-lieu Mboko).¹

Fizi est un parfait exemple de la théorie de la malédiction des ressources naturelles, développée par Richard Auty.² D'une part ce territoire est considéré comme un territoire riche en minerais particulièrement en or et caractérisé par une activité minière économiquement rentable. Pourtant c'est aussi une zone dangereuse gangrénée par des groupes armés, qui empêche la population et le territoire de se développer économiquement.

En effet, la chaîne d'approvisionnement de l'or dans cette zone est affectée par multiples incidents tels que les accidents dans les mines, les violences et les vols, les barrières et taxes illégales, etc. Toutefois, une grande partie des incidents ne sont pas suivis. Les raisons sont diverses. L'incident n'a pas été rapporté car il a eu lieu dans une zone reculée, la victime n'a pas cherché à le communiquer, et pour les cas plus graves, les personnes n'ont pas osé le signaler par crainte de représailles.

Afin de mettre fin à l'impunité des incidents, International Peace Information Service (IPIS) a développé, fin 2018, avec le soutien de l'entreprise canadienne ulula, un système de signalement et de suivi des incidents dans le secteur minier artisanal à l'Est de la République démocratique du Congo. Ce système est depuis utilisé par des ONG locales œuvrant dans la province du Sud Kivu (parmi lesquelles Action pour la paix et le développement, APDE). Le système KUFATILIA permet à toute personne témoin d'un incident de le rapporter en envoyant le mot "Kufatilia" par téléphone mobile³. Une fois l'incident envoyé, il arrive sur une plateforme gérée par les organisations locales qui prendront en charge le rapportage et le suivi des incidents avec les autorités compétentes.

Dans cet article, nous allons nous concentrer sur des incidents rapportés de Juin 2019 à Avril 2020, dans l'antenne minière de Misisi en territoire de Fizi, et nous focaliser sur trois catégories : les barrières et taxes illégales, les violences et les vols et en fin le travail d'enfant.

1 Archives de la division provinciale de l'intérieur du Sud Kivu

2 Richard Auty, *Resource-Based Industrialization : Sowing the Oil in Eight Developing Countries*, Clarendon Press, Oxford, 1990.

3 Aux numéros 08 50 29 12 51, 08 24 44 33 91 ou 09 74 72 91 00

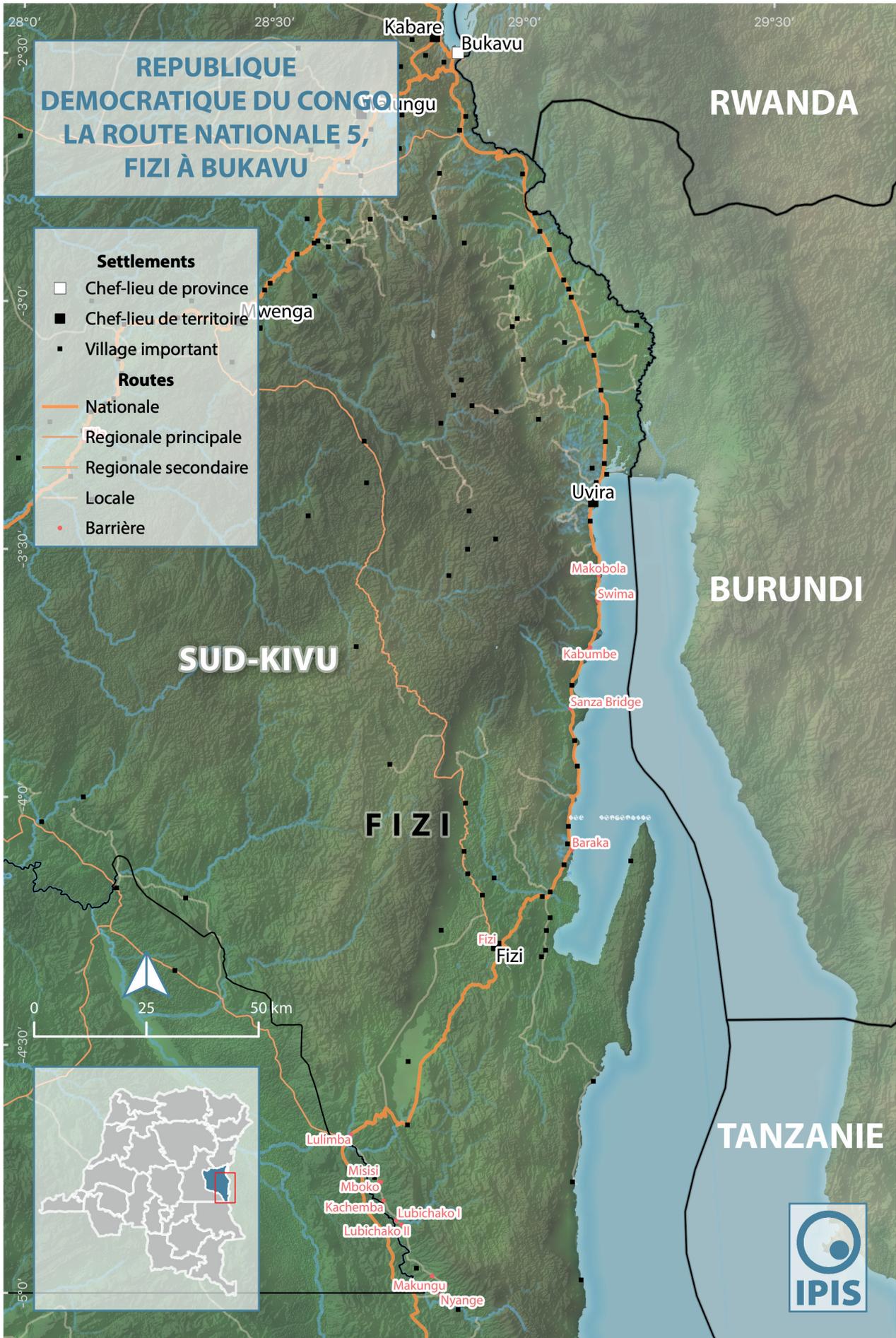
1. METHODOLOGIE

Dans un premier temps, nous avons identifié les incidents localisés à Fizi par la plateforme Kufatilia pour lesquels APDE était responsable dans le suivi-évaluation. Nous avons identifié 44 incidents que nous trouvons particulièrement intéressants car ils déterminent les problèmes inhérents à l'activité minière artisanale. 9 concernaient des barrières illégales, 14 des violences et les vols, 8 le travail d'enfant, 11 des accidents dans les mines, un des dégradations environnementales et un la corruption et la fraude.

Catégorie d'Incident	Nombre	Proportion
Violence et vol	14	31,8%
Accident dans les mines	11	25%
Barrières illégales	9	20,4%
Travail d'enfant	8	18,2%
dégradations environnementales	1	2,3%
Corruption et fraude	1	2,3%

Pour évaluer la situation aux barrières, APDE a dépêché au mois de mars 2020 une équipe sur qui a parcouru le tronçon Makobola-Nyange (plus de 200km) avec comme objectif d'identifier toutes les barrières virtuelle et/ou physiques, ainsi que les services étatiques présents et les différents types de taxes imposées.

Dans un deuxième temps, nous avons analysé l'impact de l'ensemble de ces incidents sur la chaîne de traçabilité et la chaîne d'approvisionnement, et pour la population locale.



2. BARRIERES ILLEGALES

La Route Nationale(RN5) est l'unique voie sûre qui relie Misisi à Bukavu (chef-lieu de la province du Sud Kivu). Tous les échanges commerciaux entre ces deux régions passent obligatoirement par cette route. Certains agents des services étatiques affectés sur ce tronçon profitent de la situation pour abuser de leurs pouvoirs et tracasser les usagers.

De Juin 2019 à Avril 2020, 9 cas de tracasserie ont été signalés par les acteurs locaux via le système KUFATILIA. Pourtant au mois de mars 2019 grâce aux plaidoyers intenses des acteurs de la société civile auprès des autorités politico-administratives et militaires, la 33ème région militaire avait supprimé la plupart des barrières. 4 mois plus tard, il semble qu'on soit revenu à la case départ.

Au total, 23 barrières ont été identifiées entre Makobola et Nyange. Sur ces 23 barrières, nous avons identifié 12 services étatiques. La même barrière peut être tenue par multiples acteurs. Ainsi, en cumulant la présence de chaque service, nous avons compté 38 représentations d'un service étatique sur ces 23 barrières.

Pour chaque service identifié, nous avons établi un tableau reprenant où il était présent, le montant qu'il exigeait à un camion, une moto, et/ou un passager⁴, le motif de la taxe, et il était légal, et s'il remettait un bordereau prouvant le paiement.

Tableau 1 Forces Armées de la RDC (FARDC)

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé à un passager	Le payeur reçoit un bordereau Est-ce que la taxe est légale)
1	MAKOBOLA	Sécurité	Non	10.000FC	500FC	-	Non
2	17	Sécurité	Non	10.000FC	-	1000fc	Non
3	LULIMBA	Sécurité	Non	10.000FC	-	-	Non
4	MISISI (ici on a 4 services ANR, Police de Mines, police judiciaire et FARDC)	Déchargement des marchandises	Non	40.000FC	-	-	Non
5	BASHIMBOKO	Sécurité	Non	30.000FC	2000FC	1000FC	Non
6	KACHEMBA	Sécurité	Non	30.000FC	2000FC	1000FC	Non
7	LUBICHAKO I	Sécurité	Non	30.000FC	2000FC	1000FC	Non
8	LUBICHAKO II	Sécurité	Non	30.000FC	2000FC	1000FC	Non
9	TULONGE	Sécurité	Non	30.000FC	2000FC	1000FC	Non
10	NGALULA	Sécurité	Non	30.000FC	2000FC	1000FC	Non
11	MAKUNGU	Sécurité	Non	30.000FC	2000FC	1000FC	Non
12	NYANGE	déchargement	Non	40.000FC	-	-	Non
13	SWIMA	Sécurité	non	-	-	1000FC	Non

4 Un passager : une personne transportée soit par le camion soit par la moto.

14	KABUMBE	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
15	ELILA	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
16	MBOKO	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
17	SANZA	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
18	BARAKA	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
19	FIZI	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
20	Entré KOTA MABANGA	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
21	Milieu KOTA MABANGA	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
22	Sortie KOTA MABANGA	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
23	MAYI YA PEMBE	Sécurité	Non	-	-	1000FC	Non
Total				320.000FC	14.000FC	19.000FC	

Les FARDC, secondées par la Police Nationale doivent sécuriser la chaîne d'approvisionnement des minerais de Fizi via la RN5, au niveau des sites d'exploitations et des villages environnants où elles sont secondées par la Police Nationale Congolaise et du transport des minerais (RN5). Cela explique leur présence à plusieurs endroits du tronçon routier Makobola-Nyange. Toutefois les FARDC n'ont pas le droit de relever des taxes.

Tableau 2 : Police de Circulation Routière (PCR)

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé à un passager	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	Rapport	Non	20.000fc	2000fc	-	Non
2	BARAKA (deux postes de contrôle pour la PCR)	Rapport	Non	20.000FCX2= 40.000FC	2000FCX2= 4000FC	-	Non
3	FIZI	rapport	Non	20.000fc	2000fc	-	Non
4	LULIMBA	rapport	Non	20.000fc	2000fc	-	Non
5	MISISI	rapport	Non	20.000fc	2000fc	-	Non
total				120.000FC	12.000fc	-	

Tableau 3 : Fonds National d'Entretien Routier (FONER)

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé à un passager	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	Péage route	oui ⁵	15\$	1\$	-	Oui

Tableau 4 : Fonds pour la Promotion de l'industrie (FPI)

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé à un passager	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	TPI (Taxe de Promotion de l'Industrie) Importée	oui ⁶	51000fc	500fc	-	Oui
2	MAKOBOLA	TPI (Taxe de Promotion de l'Industrie) local,	oui ⁷	15\$	-	-	Oui

Tableau 5 : Service du Tourisme

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé à un passager	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	Taxe sur passager	Non	1\$/passager transporté	500fc/ passager transporté	-	Non

Tableau 6 : Agents du Secteur (Chefferie)

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé à un passager	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	Taxe de péage sur les ponts et routes d'intérêt local	oui ⁸	40.000fc	1000fc	-	Oui

5 Arrêté interministériel n°09/CAB/M-N ITPR/OO2/KM/2009 du 06 mars 2009, n° CAB/MIN FINANCE/DTS/2009 du 06 mars 2009, n°OO1/CAB/MIN/ECONAT\$COM/2009 du 06 mars 2009 portant fixation des taux, montants et modalités de perceptions des ressources des fonds national d'entretien routier (FONER)

6 Ordonnance –loi n°89-031 du 7 Aout 1989 portant création de la taxe de promotion de l'industrie

7 Ordonnance –loi n°89-031 du 7 Aout 1989 portant création de la taxe de promotion de l'industrie,

8 Ordonnance loi n°18/004 du 13 mars 2018 portant fixant la nomenclature des impôts, droits, taxes et redevances de la province et de l'entité territoriale décentralisées ainsi que les modalités de leurs répartitions

Tableau 7 : Service des Hydrocarbures

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé pour de la marchandise	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	Taxe sur le carburant	Non	-	-	1\$/ 20 litres des carburants transportés	Non

Tableau 8 : Service du Commerce Extérieur

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé par marchandise	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	Taxe sur l'octroi du numéro import/export	oui ⁹	-	-	5000fc par colis transporté	Non

Pour acheminer des biens depuis Bukavu jusque dans les villages plus éloignés de Fizi, les personnes utilisent des camions. Chaque personne qui a chargé un colis devra s'acquitter d'une taxe de 5 000fc auprès du Service du Commerce Extérieur. Par colis, cela peut être le grossiste qui s'approvisionne en sel ou en sucre, ou le boutiquier qui se fait livrer les pantalons ou tee-shirts qu'il vendra sur le marché. Si cette taxe est légale, elle pose problème car le service ne fournit aucune preuve de paiement.

Tableau 9 : Service Antifraude

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé à un passager	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	Contrôle de minerais transportés frauduleusement	Non	10.000fc	-	-	Non

Tableau 10 : Service de l'Environnement

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé pour la marchandise	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	Taxe sur l'autorisation d'abattage d'arbre	oui ¹⁰	-	-	750fc par sac de charbon de bois 50.000fc pour les planches en bois	Non

9 Ordonnance loi n°18/004 du 13 mars 2018 portant fixant la nomenclature des impôts, droits, taxes et redevances de la province et de l'entité territoriale décentralisées ainsi que les modalités de leurs répartitions

10 Ordonnance loi n°18/004 du 13 mars 2018 portant fixant la nomenclature des impôts, droits, taxes et redevances de la province et de l'entité territoriale décentralisées ainsi que les modalités de leurs répartitions

Le charbon de bois et les planches en bois sont produits à Fizi et vendus à Bukavu. Les autorités de l'environnement arrêtent les camions transportant ces productions. Le charbon de bois emballé dans des sacs 50kg, et chaque sac est taxé 750fc. Les planches étant plus compliquées à compter, le service environnement exige un paiement forfaitaire de 50 000fc. Aux différents propriétaires des planches pour s'arranger après quant à la répartition de chaque contribution.

Tableau 11 : Commission Nationale de la Prévention Routière (CNPR)

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé à un passager	Le payeur reçoit un bordereau
1	MAKOBOLA	Taxe pour la prévention routière	oui ¹¹	10\$	-	-	Oui

Tableau 12: Service Transport et Communication

N°	Nom des barrières	Motif de la taxation	Le motif de la taxe est légal	Montant demandé à un camion	Montant demandé à une moto	Montant demandé à un passager	Le payeur reçoit un bordereau
	MAKOBOLA	Contrôle des documents de bords	Non	30.000fc	-	-	Non

Ces douze acteurs étatiques ont des « appétits » différents. Mais en ce qui concerne l'usager de la RN5, nous pouvons remarquer que la majorité du budget de son trajet est consacré aux taxes illégales. Nous pouvons synthétiser ce qui précède dans des tableaux ci-après :

Tableau 13 : Comparaison des montants des taxes légales et illégales

	Taxes légales	Taxes illégales	Total de taxes sur l'entièreté du tronçon	Proportion de la taxe illégale par rapport à la taxe légale
Camion	167.000fc	480.000fc	647.000fc	287%
Moto	3.400fc	26.500fc	29.900fc	600%
Passager Camion	0	20 950	20 950	-
Passager Moto	0	19 500	19 500	

En comparant les taxes légales (celles pour lesquelles un bordereau de paiement est reçu), nous constatons qu'un camion qui devrait payer **167.000fc**, se retrouve à déboursier **647.000fc, soit 480 000fc en taxes illégales**. La moto, quant à elle, paye **29.900fc** au lieu de **3400fc**, soit six fois plus que ce qui est prévu légalement. Autrement dit, le camion paye 2,8 fois plus que ce que la loi prévoit, et la moto jusqu'à 6 fois plus.

11 Arrêté ministériel n°409/CAB/MIN/TVC/0134/2006 du 18 décembre 2006 portant organisation et fonctionnement de la Commission Nationale de Prévention Routière, en sigle C.N.P.R, article 15

En ce qui concerne le passager, aucune taxe légale n'est prévue, pourtant, les passagers de camions et motos déboursent environ 19 000fc s'ils traversent tout le tronçon.

Les marchandises sont également taxées. Il est impossible d'estimer les sommes que gagnent les services taxateurs étant donné que le montant dépend de la quantité.

Tableau 14 : Répartition des sur les marchandises

Service	Montant
Service des Hydrocarbures	1 dollar pour 20 d'essence
Service du Commerce Extérieur	5000fc par colis transporté
Service Environnement	750fc par sac de charbon et 50 000fc pour les planches

Les tableaux suivants analysent les montants totaux que les différents services gagnent sur toutes les barrières et la proportion que cela représente.

Tableau 15 : Répartition des taxes illégales sur les camions (de Makobola à Nyangé)

Service	Montant	Pourcentage
FARDC	320.000fc	67%
PCR	120.000fc	25%
SERVICE DE TRANSPORT ET COMMUNICATION	30.000fc	6%
ANTIFRAUDE	10.000fc	2%
Total	480.000fc	100%

Tableau 16 : Répartition des taxes illégales sur les motos

Service	Montant	Pourcentage
FARDC	14.500fc	55%
PCR	12.000fc	45%
Total	26.500fc	100%

Tableau 17 : Répartition des taxes illégales sur les passagers

Service	Montant	Pourcentage
FARDC	19.000fc	97% ou 91%
SERVICE DU TOURISME	500fc ou 1950fc	3% ou 9%
Total	19 500 ou 20.950fc	100%

Dans les tableaux ci-dessus, nous voyons que c'est surtout les FARDC qui sont responsables de taxes illégales. Cela s'explique notamment par le fait qu'ils sont présents sur 23 barrières (voir tableau FARDC). Bien évidemment, leur présence peut se justifier dans le sens où l'armée doit protéger les voies de

communications des rebelles. Toutefois, étant donné le paiement obligé à chaque barrière, et considérant leur omniprésence, ces militaires indisciplinés alimentent eux-mêmes l'insécurité et les ressentiments négatifs de la population. Enfin, même si le montant est plus anecdotique par rapport aux autres services, il est plutôt ironique que le service antifraude ne respecte pas la loi. A la vue des taxes que les FARDC exigent, on est dans le droit de penser que ces prédations soient considérées par la hiérarchie comme une manière pour eux de se payer au lieu d'attendre un salaire trop bas et/ou en retard venant de Kinshasa.

Les conséquences de ces tracasseries sur la chaîne d'approvisionnement sont multiples. D'abord l'Etat Congolais perd l'argent de taxes qui devrait renflouer le trésor public et non les poches des agents. Deuxièmement, ces nombreuses taxes pénalisent doublement la population locale. D'abord parce qu'elles payent ces taxes aux barrières, et ensuite parce que le prix de la taxe est répercuté sur les biens transportés, ce qui augmente le prix des biens de consommation achetés par cette population. Par exemple 20 litre de carburant coûte 19 \$ à Uvira pour 26\$ à Nyangé ; un sac de farine 25kg coûte 17\$ à Uvira pour 26\$ à Nyangé ; un sac du riz 25kg coûte 20\$ à Uvira pour 29\$ à Nyangé. Ce qui impacte directement le coût des activités liées à l'extraction de l'or avec des répercussions sur le prix du minerai au niveau local. La chaîne d'approvisionnement en soit est polluée au niveau du transport (corruption, fraude, tracasserie, etc.). Troisièmement, ces taxes illégales engendrent une instabilité qui décourage les investisseurs d'injecter de l'argent dans les mines de Misisi. Etant donné la présence de FARDC, dont certains éléments sont indisciplinés, sur la route d'acheminement, la chaîne d'approvisionnement des minerais ne peut pas prétendre être conforme aux standards internationaux, ce qui rend donc l'achat de ces minerais, *de facto*, illégaux. Ainsi, ces minerais termineront dans une chaîne commerciale illégale et le gouvernement ne touchera aucune taxe sur ces transactions. C'est problématique car le développement de Misisi pourrait passer par le commerce légal des minerais car il créerait un flux d'argent dans la région.

3. INCIDENTS IMPLIQUANT DES VIOLENCES ET DES VOLS

A l'heure actuelle, Fizi est un des territoires les plus dangereux de l'est de la RDC. L'instabilité est pour une grande partie le fait de bandits non-identifiés. A cela s'ajoute les conflits intenses en groupes armés, qui se disent représentants de communautés de Fizi et alimentent les divisions sur base ethniques. Les Mai-Mai Yakutumba, Mtetezi, Biloze Bishambuke sont pour la plupart des membres de la communauté Bembé. Ils disent lutter pour l'autonomie du territoire de Fizi et contre une prétendue « balkanisation de la RDC », qui serait, selon les Yakutumba, le but ultime des Rwandais, ce qui dans le vocabulaire des Mai-Mai, inclus les Banyamulenge, des Congolais rwandophones. De leur côté, les Banyamulenge ont également constitué des groupes armés : les Ngumino et Twigwaneho. A part les Bembé et Banyamulenge, d'autres communautés sont également présents à Fizi, et notamment les Shi. Ces derniers exercent la majeure partie des activités commerciales à Misisi, y compris le commerce de l'or. Pour cette raison, les Shi sont particulièrement visés par les bandes armées.

Sur les 14 actes de violences que nous avons rapportés, dans 12 cas la victime faisait partie de la communauté Shi. Et dans les 14 incidents, il s'agissait d'attaques avec les armes à feu ou armes blanches, par des hommes non identifiés visant des opérateurs miniers et se déroulant la nuit. Les organisations locales, avec en tête le "Chinyabuguma", une structure regroupant les membres de la communauté Shi, ont entamé des actions citoyennes en guise des protestations contre cette forme d'insécurité. Ces actions prenaient la forme de « ville morte », les membres de la communauté Shi étant sommés de rester chez eux jusqu'à nouvel ordre, de fermer leurs magasins, pharmacies et autres commerces pendant une semaine.

Etant donné la nature de la violence, cela laisse penser qu'il s'agit plutôt de banditisme ayant un objectif économique d'accaparement des richesses plutôt que de violences à des fins politiques. Malgré les actions de plaidoyers, peu d'avancées significatives ont été observées sur le plan sécuritaire. Les autorités locales sont conscientes mais semblent démunies de sécuriser le maximum des personnes et leurs biens.

Pour que les autorités puissent éliminer cette violence, nous estimons qu'elles ont besoin :

- De renforcer la police territoriale locale : en renforçant cette unité en personnel, matériels et en capacitation nous espérons avoir un effectif suffisant capable de répondre présent, lorsque les services de la police sont sollicités.
- Eradiquer les groupes armés à Fizi : la présence des groupes armés dans ce territoire le rend vulnérable et instable. C'est facile pour beaucoup des jeunes de se procurer des armes à feu et de s'en servir pour soit exprimer leurs mécontentements ou soit pour satisfaire à leurs besoins.
- Renforcer le dispositif sécuritaire aux alentours des sites miniers : afin de prévenir les potentielles menaces au bon déroulement des activités d'exploitation minière, un dispositif sécuritaire discipliné est nécessaire aux alentours des sites miniers.

4. TRAVAIL D'ENFANT

Les vacances scolaires poussent souvent les enfants à venir sur les sites miniers. La cause première du travail de ces enfants est la pauvreté. Leurs parents n'ont pas les ressources économiques suffisantes pour leur apporter les besoins élémentaires. Comme le travail des enfants est interdit, s'ils sont observés dans les sites, la société civile appelle la police des mines pour les expulser, mais les enfants reviennent ensuite.

De Juin 2019 à Avril 2020, 8 incidents concernant le travail des enfants ont été rapporté dans la plateforme Ulula. Cela semble peu, mais cela s'explique par la difficulté de surprendre des enfants en pleine action.

Sur les 8 incidents, 5 concernaient les enfants qui étaient utilisés pour transporter les minerais, 3 autres pour les laver. Il est impossible de préciser le nombre exact des enfants concernés. A chaque fois que la société civile était alertée d'un cas, elle informait directement la police de mine afin d'expulser ces derniers du site.

Dans certains cas, une solution à long terme a été trouvée. Pour deux enfants aperçu entrain de laver les minerais à Lulimba, APDE a recommandé ces jeunes auprès de son partenaire CEFOPLA/UVIRA (Centre de Formation Professionnel et en Langue) afin de les admettre dans l'un de leurs programmes de formation en mécanique automobile. Cette fin heureuse n'est qu'une exception. Le travail des enfants ne sera résolu que quand les mineurs ou les parents vivants dans une région minière gagneront décemment leur vie et pourront envoyer leurs enfants à l'école.

5. CONCLUSION

L'or pourrait jouer un rôle prépondérant dans le développement de Misis, mais pour cela, la sécurité de sa chaîne d'approvisionnement devrait être une priorité pour l'Etat Congolais.

Dans ce rapport, nous avons démontré à quel point les barrières sont un obstacle pour le développement car elles contribuent à l'appauvrissement des personnes, à l'augmentation de la corruption, et à l'impossibilité d'établir une chaîne d'approvisionnement des minerais transparente. Malgré les efforts de la 33^e région militaire et de la société civile, ces barrières continuent de polluer la chaîne d'approvisionnement au niveau du transport.

A côté de la présence des groupes armés et des conflits qu'ils causent, la banditisme est aussi un réel frein au développement.

Quant à la présence des enfants dans les mines, nous avons remarqué une recrudescence quand les écoles sont fermées. Dès lors il revient alors aux autorités locales de mettre en place des stratégies et des programmes, pouvant permettre à ces enfants de s'orienter autrement.

Ce travail nous a permis de démontrer que Misis constitue un potentiel énorme pour le développement de la province du Sud Kivu et que la chaîne d'approvisionnement de l'or de Misis ne peut être responsable que si les autorités tant nationales que provinciales s'investissent profondément.

Afin de favoriser une chaîne d'approvisionnement responsable, notre étude nous conduit à des recommandations ci-après :

- Des projets d'urgence d'encadrements et des prises en charges pour les enfants de Misis doivent être appuyés par l'Etat Congolais et ses partenaires ;
- Des sanctions en l'encontre de tous ces agents (civils comme militaires) coupables de corruption.
- Eradiquer les groupes armés à Fizi : la présence des groupes armés dans ce territoire le rend vulnérable et instable. C'est facile pour beaucoup des jeunes de se procurer des armes à feu et de s'en servir pour soit exprimer leurs mécontentements ou soit pour satisfaire à leurs besoins.
- Renforcer le dispositif sécuritaire aux alentours des sites miniers : afin de prévenir les potentielles menaces au bon déroulement des activités d'exploitation minière, un dispositif sécuritaire discipliné est nécessaire aux alentours des sites miniers.

6. BIBLIOGRAPHIE

- Archives division provinciale de mines Sud Kivu
- Archives division provinciale de l'intérieur Sud Kivu
- Incidents rapportés sur la plateforme Kufatilia entre Décembre 2018 et Juin 2019
- Arrêté ministérielle n00760 du 15 octobre 2018, portant qualification et validation des sites miniers du territoire de Fizi en province du Sud Kivu (journal officiel de la République Démocratique du Congo.)
- Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), guide OCDE sur le devoir de diligence pour la chaîne d'approvisionnement responsable de minerais provenant des zones en conflit ou à haut risque, Edition OCDE,2011 (<https://dx.doi.org/10.1787/9789264111158-fr>)
- Manuel des procédures de traçabilité des produits miniers : de l'extraction à l'exportation, 2^{ème} Edition, avril 2014.
- Cartographie des sites miniers du sud Kivu par bureau minier territorial recensé en 2018/ division provinciale de mines sud Kivu.
- Les MAI -MAI Yakutumba, résistance et racket au Fizi, Sud Kivu, de Jason Stearns et Al.



**ACTION FOR PEACE
AND DEVELOPMENT**
APDE A.s.b.l

