

Barrages routiers à Masisi et Walikale

Prédation sur la circulation en période de troubles



ÉDITORIAL

Barrages routiers à Masisi et Walikale : Prédation sur la circulation en période de troubles

Goma/Copenhague/Anvers, juin 2023

Auteurs : Janvier Murairi & Saidi Kubuya (ASSODIP), Peer Schouten (DIIS/IPIS) et Jan Leysen & Ken Matthysen (IPIS). Le travail de terrain pour la présente étude a aussi été effectué par Octave Baibonge, Alexis Nahimana, Michel Yengayenga, Socrate Katindi et Benoît Kikwaya.

Photo de couverture : Barrage routier exploité par la Police de circulation routière à Mushaki, dans le territoire de Masisi (Nord-Kivu), décembre 2018.

Citation suggérée : Murairi J., Kubuya S., Schouten P., Leysen J. & Matthysen K. (2023), *Barrages routiers à Masisi et Walikale : Prédation sur la circulation en période de troubles* (Goma/Copenhague/Anvers : ASSODIP/DIIS/IPIS).

L'Association pour le Développement des Initiatives Paysannes (ASSODIP) est une organisation non gouvernementale (ONG) qui défend et promeut les droits humains des populations rurales dans la province du Nord-Kivu.

Le **Danish Institute for International Studies** (DIIS) est un institut de recherche publique indépendant qui réalise des études internationales. Le DIIS mène et diffuse des recherches multidisciplinaires, et vise à définir des programmes en matière de recherche, de politique et de débat public.

L'**International Peace Information Service** (IPIS) est un institut de recherche indépendant qui fournit des informations, des analyses, un renforcement des capacités et des conseils stratégiques sur mesure pour aider les acteurs qui veulent réaliser la vision d'une paix et d'un développement durables, ainsi que le respect des droits humains.

D/2023/4320/13

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ

Le présent document a été produit par IPIS avec le soutien de *Integrated Land and Resource Governance Task Order*, dans le cadre du contrat IDIQ (*Indefinite Delivery Indefinite Quantity*) *Strengthening Tenure and Resource Rights II*. Cette publication est rendue possible grâce au soutien du peuple américain via l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID). Le contenu de la présente publication relève de la responsabilité exclusive d'IPIS et ne reflète pas nécessairement l'opinion d'USAID ou du gouvernement des États-Unis.

1. TABLE OF CONTENTS

ÉDITORIAL	2
ABRÉVIATIONS	4
SYNTHÈSE	5
Qui gère les barrages routiers ?	5
Les barrages routiers et les chaînes d’approvisionnement en minerais	6
L’impact des barrages routiers.....	6
Recommandations.....	7
INTRODUCTION	9
CONTEXTE DE SÉCURITÉ À WALIKALE ET MASISI, DÉBUT 2023	10
MÉTHODOLOGIE	11
1. VUE D’ENSEMBLE DES BARRAGES ROUTIERS À MASISI ET WALIKALE	12
1.1. Qui exploite les barrages routiers ?	13
1.2. Les barrages routiers dans le secteur minier	16
1.3. Impacts des barrages routiers	22
1.3.1. <i>Impacts mitigés sur la sécurité</i>	22
1.3.2. <i>Augmentation des prix des denrées</i>	25
1.3.3. <i>Restriction de la liberté de mouvement</i>	26
2. L’IMPACT DES DYNAMIQUES DE SÉCURITÉ RÉCENTES (2020-2022) SUR LES BARRAGES ROUTIERS	28
2.1. Fragmentation et multiplication des groupes armés	28
2.2. L’état de siège	30
2.3. Résurgence du M23.....	31
2.4. Contre-offensive.....	32
CONCLUSIONS	33

ABRÉVIATIONS

ANR	Agence Nationale de Renseignements
APCLS	Alliance des Patriotes pour un Congo Libre et Souverain
ASSODIP	Association pour le Développement des Initiatives Paysannes
CNDP	Congrès national pour la défense du peuple
DGM	Direction Générale de Migration
DIIS	<i>Danish Institute for International Studies</i>
EMAPE	Exploitation minière artisanale et à petite échelle
FARDC	Forces armées de la République démocratique du Congo
Fc	Franc congolais
FECOMIKA	<i>Federation of Mining Cooperatives</i>
FPP/AP	Front Patriotique pour la Paix-Armée du Peuple
IPIS	<i>International Peace Information Service</i>
ITSCI	<i>ITA Tin Supply Chain Initiative</i>
Kg	kilogramme
M23	Mouvement du 23 mars
NDC	Nduma Défense du Congo
NDC-R	Nduma Défense du Congo – Rénové
OIM	Organisation internationale pour les migrations
PCR	Police de Circulation Routière
P-DDRCS	Programme de Désarmement, Démobilisation, Relèvement Communautaire et Stabilisation
PMH	Police des Mines et Hydrocarbures
PNC	Police Nationale Congolaise
RDC	République démocratique du Congo
RN	Route nationale
SAEMAPE	Service d'assistance et d'encadrement de l'exploitation minière artisanale et à petit échelle

SYNTHÈSE

En 2017, l'*International Peace Information Service* (IPIS), l'Association pour le Développement des Initiatives Paysannes (ASSODIP) et le *Danish Institute for International Studies* (DIIS) ont mené une vaste étude sur l'économie politique des barrages routiers dans l'est de la République démocratique du Congo (RDC). Cette étude, qui a cartographié près de 800 barrières routières dans l'ensemble du Nord-Kivu et du Sud-Kivu, a fourni des preuves détaillées attestant l'ampleur avec laquelle des acteurs armés tirent profit des mouvements de marchandises et de personnes.

En 2023, ASSODIP, DIIS et IPIS ont réalisé une étude de cas portant sur les barrages routiers dans les territoires de Masisi et Walikale, dans la province du Nord-Kivu (illustration 1). Cette étude de cas s'appuie sur l'étude de 2017, tout en se concentrant sur une zone géographique plus restreinte, afin d'examiner l'évolution au fil du temps et de dégager les nouvelles tendances à l'œuvre en matière de barrages routiers. Cette étude a recensé 110 barrières routières : 84 dans le territoire de Masisi et 26 dans le territoire de Walikale¹. L'équipe a également cartographié 40 barrages routiers le long de la Route nationale n° 3, qui relie Walikale à Bukavu, dans le Sud-Kivu.

Vous trouverez ci-dessous un résumé des principaux éléments ressortant de l'étude de cas de 2023, répartis dans quatre sous-sections : qui gère les barrages routiers ? ; les barrages routiers et les chaînes d'approvisionnement en minerais ; l'impact des barrages routiers ; et des recommandations.

Qui gère les barrages routiers ?

Les services de l'État congolais utilisent depuis longtemps les barrages routiers dans l'ensemble du pays pour prélever des taxes officielles et informelles, mais les barrières représentent aussi une importante source de financement pour les groupes armés, ainsi qu'un point de convergence des conflits entre les différents acteurs armés. Le contrôle du réseau de transport du Nord-Kivu est beaucoup plus fragmenté et militarisé qu'en 2017 (c'est-à-dire qu'un plus grand nombre d'acteurs armés exploitent des barrages routiers le long des routes de la province). Cela signifie que divers groupes armés non étatiques, intervenant en parallèle de l'armée congolaise, accumulent des richesses illégalement en tirant profit des mouvements de marchandises et de personnes.

L'armée nationale (Forces armées de la République démocratique du Congo, ou FARDC) reste le principal acteur en charge des barrières routières dans les territoires de Walikale et Masisi, avec 44 % des barrières recensés (soit 48 sur 110) placés sous son contrôle, tandis que les groupes armés non étatiques sont présents à 36 % des barrages routiers (soit 40 barrages), ce qui représente une progression de 16 % par rapport au nombre de barrages routiers gérés par des groupes armés non étatiques recensés à Walikale et Masisi en 2017. À la suite de la contre-offensive contre le M23, les groupes armés non étatiques ont mis en place de plus en plus de barrages routiers sur les routes nationales ou provinciales en 2023, alors qu'en 2017, leurs barrages se trouvaient principalement sur des sentiers et des routes secondaires. En 2023 comme en 2017, les chefferies (c'est-à-dire les autorités coutumières ou traditionnelles) constituent le troisième groupe responsable des barrières routières, tandis que la Police de Circulation Routière (PCR) occupe la quatrième place. Une nouvelle catégorie d'opérateurs de barrières routières a fait son apparition : celle des *Wazalendo* (« volontaires patriotes »), qui ont pris part à la récente contre-offensive menée par les FARDC contre le M23 et sont présents dans 10 % des barrages routiers de Walikale et Masisi.

1 Le nombre réel de barrages routiers est probablement beaucoup plus élevé, compte tenu de la militarisation généralisée des routes du Nord-Kivu, essentiellement due à la résurgence du Mouvement du 23 mars (M23).

Les barrages routiers et les chaînes d'approvisionnement en minerais

Les barrages routiers constituent un mécanisme essentiel permettant aux acteurs armés de détourner les revenus provenant des chaînes d'approvisionnement minières. Pourtant, ils sont souvent négligés parce que ces extorsions se produisent à distance des sites miniers surveillés plus étroitement. La moitié environ des barrières routières cartographiées prélèvent des taxes sur les minerais ou auprès des négociants en minerais, le plus souvent parallèlement à d'autres types de trafic. Parmi les barrières identifiées, un sur six semble avoir été mis en place uniquement pour taxer l'extraction minière artisanale et le commerce de minerais.

Un autre (nouveau) groupe d'acteurs exploite des barrages routiers le long des chaînes d'approvisionnement en minerais : les acteurs de l'exploitation minière artisanale et à petite échelle (EMAPE). Ce groupe comprend des coopératives minières, des autorités traditionnelles et la police minière (la Police des Mines et Hydrocarbures, ou PMH, qui est spécifiquement responsable de la sécurité dans les zones minières, mais souvent accusée d'extorsion).

Il importe de souligner que les barrages routiers établis à proximité des sites miniers ne se contentent pas seulement de prélever des taxes sur les minerais et auprès des mineurs, mais tirent aussi des revenus d'autres types d'échanges qui gravitent autour des activités minières. Par extension, d'autres ressources naturelles, en particulier les produits agricoles, font l'objet d'importants prélèvements aux barrières routières.

L'impact des barrages routiers

Les barrières routières ont des répercussions importantes sur la vie quotidienne des gens qui vivent à proximité ou qui doivent les franchir. Nous avons identifié trois effets majeurs pouvant être attribués aux barrages routiers.

Impact mitigé sur la sécurité : si les barrages routiers impliquent souvent le prélèvement illégal de taxes, ils constituent aussi une forme **prévisible** de « banditisme fixe », c'est-à-dire une forme stable de captation prédatrice de richesses, susceptible de remplacer des formes de « banditisme itinérant » moins préférables ou plus imprévisibles, comme les enlèvements, les pillages et les hold-ups. D'un autre côté, la **menace de la violence** est toujours présente lors du passage des barrages, et les opérateurs des points de contrôle n'hésitent pas à recourir au harcèlement, à la saisie illégale des biens des voyageurs, aux arrestations arbitraires et même à la violence physique. Des infractions, réelles ou inventées, sont invoquées pour accroître le montant extorqué.

Augmentation du prix des denrées : les taxes prélevées aux barrières routières sont intégrées dans les coûts de transport et sont souvent payées au final par les personnes qui dépendent des marchés pour assurer leur subsistance. Cela signifie que les barrières routières peuvent produire des effets très éloignés de leur emplacement, jusque sur les marchés finaux où les biens de consommation affectés par les barrières sont vendus.

Restriction de la liberté de mouvement : les barrages routiers constituent des obstacles invisibles aux déplacements pour les voyageurs qui ne peuvent se permettre le prix plus élevé des trajets et qui sont souvent des groupes déjà vulnérables. En outre, certains opérateurs de barrages routiers pratiquent une discrimination fiscale en imposant des taxes disproportionnées aux voyageurs non autochtones (comme les négociants issus de groupes ethniques différents).

Recommandations

- Lorsqu'ils cherchent à résoudre la question du financement des conflits, les décideurs politiques doivent arrêter de se concentrer uniquement sur les chaînes d'approvisionnement en minerais pour prendre plutôt en considération un éventail plus large de mécanismes génératrices des revenus qui financent les conflits dans l'est de la RDC. Les acteurs armés ne font certainement pas de distinction entre les minerais et d'autres formes de richesses imposables. Il convient d'intégrer plus systématiquement les barrages routiers dans les évaluations du financement des conflits, par exemple via des enquêtes régulièrement mises à jour, car ces barrages constituent une forme primaire de financement des conflits, qui est spécifique à la zone géographique considérée.
- Dans le cadre de la promotion de chaînes d'approvisionnement en minerais plus responsables, il faut accorder une attention systématique aux interventions des groupes armés avec des minerais en transit, ainsi qu'à l'imposition indirecte de l'économie minière par l'intermédiaire des barrages routiers, et dénoncer plus fermement ces pratiques.
- Il convient de renforcer la capacité et la volonté du gouvernement de réformer les services de sécurité et d'assurer une meilleure logistique et un paiement plus régulier des salaires pour les FARDC. De telles mesures permettront i) d'empêcher l'armée d'exploiter des barrages routiers illégaux, ii) d'empêcher l'armée de harceler les voyageurs aux barrages routiers légaux et iii) de renforcer les capacités de l'armée en matière de démantèlement des barrages routiers illégaux, y compris ceux tenus par d'autres acteurs.
- Il convient de renforcer les capacités des agents de l'État qui gèrent des barrières routières afin de promouvoir les droits humains et de lutter contre la corruption, la fraude et les violences sexistes.
- Il est nécessaire de promouvoir la transparence en exhortant les autorités nationales et provinciales de répertorier les barrages routiers légaux, ainsi que les services légalement habilités à les exploiter et les taxes qu'ils ont le droit de percevoir.
- Il convient de renforcer les capacités des organisations locales de défense des droits humains et aux journalistes, afin de leur permettre de signaler plus systématiquement les barrières routières et les atteintes au droit congolais et aux droits humains en lien avec ces barrières.
- Il est nécessaire de mener plus de recherches sur les répercussions exactes des barrages routiers sur les populations les plus vulnérables, puisque la charge des taxes imposées aux barrages routiers pèse relativement plus lourd sur les biens de moindre valeur (comme les produits agricoles). À l'heure où la Banque mondiale prévoit de lancer un ambitieux programme de remise en état des routes secondaires dans l'est de la RDC, une analyse rigoureuse de l'économie politique des routes rurales sélectionnées et des effets produits par les barrages routiers sur les prix dans les exploitations agricoles et sur les marchés reliés par ces routes devrait constituer un cadre de référence pour mesurer l'impact socio-économique (et en termes de sécurité).

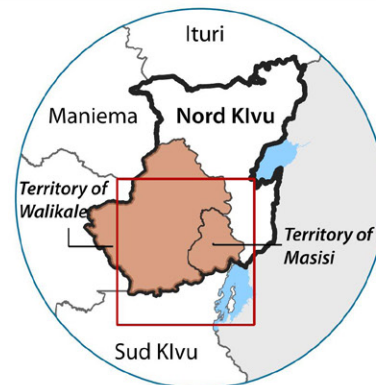
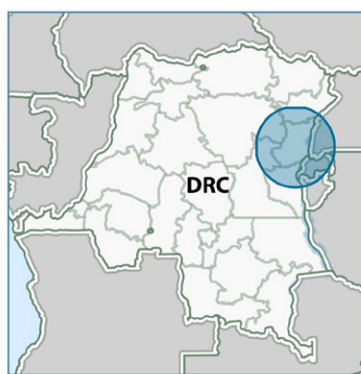
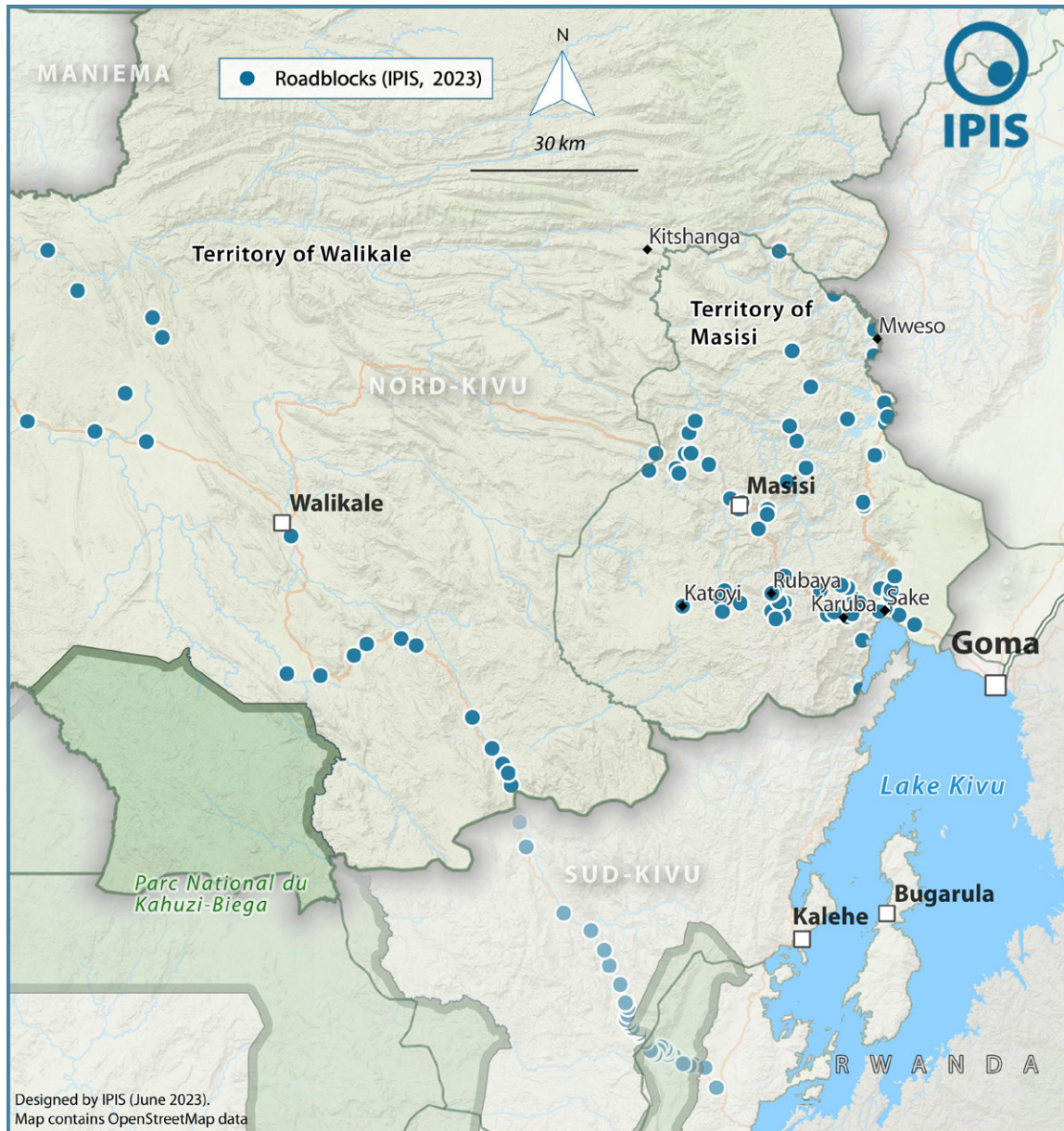


Figure 1. Barrages routiers à Masisi et Walikale, 2023.

INTRODUCTION

Les minerais et autres ressources naturelles ont longtemps été au cœur des recherches sur le financement des conflits en République démocratique du Congo (RDC), mais les acteurs armés s'appuient sur beaucoup d'autres stratégies pour générer des revenus². Les barrages routiers sont l'une de ces stratégies. Placés le long des chaînes d'approvisionnement en minerais, les barrières routières, ou points de contrôle, représentent un outil essentiel permettant aux acteurs armés et non armés de tirer des revenus du secteur minier. Toutefois, les opérateurs de barrages routiers ne font souvent aucune distinction entre la taxation des minerais et celle d'autres marchandises, si bien que les revenus tirés d'autres formes de trafic sont tout aussi importants pour le financement des conflits.

Afin de promouvoir une vision plus nuancée de l'économie politique des conflits en RDC et du rôle joué par les minerais dans ce contexte, en 2017, l'*International Peace Information Service* (IPIS), le *Danish Institute for International Studies* (DIIS) et l'Association pour le Développement des Initiatives Paysannes (ASSODIP) ont étudié le phénomène des barrages routiers dans l'est de la RDC et montré dans quelle mesure les acteurs armés tirent profit des mouvements de marchandises et de personnes³. En cartographiant près de 800 barrières routières dans l'ensemble du Nord-Kivu et du Sud-Kivu, cette étude a fourni des preuves détaillées attestant la manière dont le contrôle des routes commerciales joue un rôle dans les conflits qui touchent la RDC et a démontré que les barrages routiers constituent une source majeure de revenus pour les acteurs armés, aussi bien étatiques que non étatiques, ce qui alimente la mobilisation armée.

Les barrages routiers extorquent à la société des richesses considérables, qui représentent des millions de dollars par an rien qu'en RDC. À titre d'exemple, en 2017, l'étude menée par IPIS, DIIS et ASSODIP a établi qu'une poignée d'entreprises de transport routier actives sur les routes du Nord-Kivu avaient payé collectivement 150 000 \$ par mois (soit 1,8 million \$ par an) de taxes aux barrages routiers⁴. Dans les pays voisins, les opérateurs de barrages routiers taxent surtout le transport en vrac commercial, mais en RDC, ce phénomène se distingue par la diversité des usagers ciblés : les marchands ambulants informels, les femmes qui se rendent aux marchés ruraux et les mineurs artisanaux qui ont fini leur journée de travail subissent tous des extorsions aux barrages routiers – d'où le titre du rapport précédent, *Tout ce qui bouge sera taxé*. Si, aux points de contrôle, les transporteurs de marchandises en vrac doivent acquitter des montants nettement plus élevés en termes absolus que les simples usagers de la route, les taxes prélevées pèsent relativement plus lourd sur ces derniers, compte tenu de la faible valeur des biens qu'ils transportent.

Six ans plus tard, le présent rapport présente une étude de cas portant sur les barrières routières dans les territoires de Masisi et Walikale, dans la province du Nord-Kivu (figure 1). Cette étude de cas s'appuie sur l'étude de 2017, tout en se concentrant sur une zone géographique plus restreinte afin de dégager les nouvelles tendances à l'œuvre en matière de barrages routiers et en examinant l'évolution au fil du temps. En 2017, il avait été établi que la majeure partie des revenus générés par les barrages routiers revenaient à des acteurs affiliés au gouvernement qui étaient en mesure de prélever de lourdes taxes sur le transport en vrac le long des grandes routes de l'est du Congo, tandis qu'un mélange de soldats congolais, de groupes armés non étatiques et d'autorités traditionnelles extorquaient des montants moins élevés sur les sentiers reliant les mines aux routes principales ainsi que sur les routes secondaires reliant les exploitations agricoles aux marchés ruraux. Aujourd'hui, le contrôle exercé par l'État sur les grands axes routiers s'est considérablement affaibli, le nombre de barrages routiers exploités par des groupes armés, y compris sur des routes principales, ayant plus que doublé – une évolution liée au conflit déclenché

2 Matthyssen K. et Gobbers E. (2022), *Armed conflict, insecurity, and mining in eastern DRC: Reflections on the nexus between natural resources and armed conflict*, Anvers : IPIS, pp. 7, 26-27

3 Voir Schouten P., Murairi J. et Kubuya S. (2017), « *Tout ce qui bouge sera taxé* » : l'économie politique des barrières routières au Nord et Sud Kivu, IPIS, DIIS et ASSODIP ; et Schouten P., Murairi J. et Kubuya S. (2016), *Pillage route : l'économie politique des barrages routiers à Walikale et Masisi*, IPIS, DIIS et ASSODIP

4 Schouten P., Murairi J. et Kubuya S. (2017), « *Tout ce qui bouge sera taxé* » : l'économie politique des barrières routières au Nord et Sud Kivu, IPIS, DIIS et ASSODIP, pp. 28.

par la réapparition du groupe rebelle Mouvement du 23 mars (M23) (voir la section 2, « L'impact des dynamiques de sécurité récentes (2020-2022) sur les barrages routiers »). À la mi-2023, les estimations indiquaient que ce groupe parvenait à générer chaque mois à lui seul des revenus d'une hauteur de 40 000 \$ à 50 000 \$ environ grâce à seulement deux des points de contrôle qu'il exploite au Nord-Kivu.

Un élément qui n'a pas varié depuis 2017 est la prédominance des forces armées congolaises aux barrages routiers, puisque celles-ci contrôlent toujours environ 44 % de ces barrages. Cependant, contrairement à ce qui se passait en 2017, les soldats congolais exploitent désormais ces barrages routiers en collaboration avec des groupes armés non étatiques : l'équipe de recherche a ainsi recensé 11 points de contrôle exploités conjointement par des rebelles et des soldats congolais, tous à proximité du front avec le M23.

Après une brève description du contexte local en matière de sécurité et des méthodes de recherche, la section 1 décrit la situation des barrières routières à Masisi et Walikale, en présentant notamment les opérateurs des barrières, les interactions avec le secteur minier ainsi que le rôle et l'impact des barrières routières sur la vie quotidienne dans cette région. Lorsque c'est pertinent, les conclusions de la présente étude sont comparées avec celles de l'étude de 2017. La section 2 se penche sur les interactions entre les dynamiques de sécurité récentes et les barrages routiers. Le rapport résume les principales conclusions et analyse le rôle des barrages routiers dans l'économie politique de la RDC.

CONTEXTE DE SÉCURITÉ À WALIKALE ET MASISI, DÉBUT 2023

Les recherches pour cette étude ont été menées à une époque où la situation en matière de sécurité était extrêmement instable dans les territoires de Walikale et, plus particulièrement, de Masisi.

Depuis la fin des guerres du Congo, qui ont duré de 1996 à 2003, la situation locale en matière de sécurité au Nord-Kivu est marquée par des conflits persistants qui impliquent différents groupes armés et suscitent des tensions intercommunautaires. Au cours de la dernière décennie, la mosaïque des groupes armés présents au niveau local s'est fragmentée davantage à cause de l'« inertie du conflit » : de nombreux groupes armés tentent de survivre en l'absence de programmes efficaces de démobilisation ou de réforme du secteur de la sécurité⁵. Par conséquent, le nombre de groupes armés a grimpé à environ 64 rien que dans la province du Nord-Kivu.

À Walikale et Masisi, bon nombre de ces groupes se sont activement affrontés ces dernières années, y compris pour l'accès aux ressources. Ces groupes comprennent plusieurs factions de Nduma Défense du Congo – Rénové (NDC-R), l'Alliance des Patriotes pour un Congo Libre et Souverain (APCLS), le Front Patriotique pour la Paix-Armée du Peuple (FPP/AP) et des groupes Nyatura. Cette fragmentation progressive des groupes armés et la prolifération des mouvements d'autodéfense ont alimenté la hausse du nombre de barrages routiers (voir la section 2.1).

Pour faire face à la multiplication des groupes armés, et plus particulièrement à l'escalade de la violence dans le territoire de Beni (Nord-Kivu), en lien avec le groupe *Allied Democratic Forces*, et dans la province de l'Ituri impliquant la Coopérative pour le Développement Économique du Congo (CODECO), le gouvernement de la RDC a déclaré l'état de siège en 2021⁶. Cette décision a entraîné une importante militarisation de ces deux provinces, qui a donné lieu à une intensification notable du harcèlement militaire pour les populations locales.

5 Kivu Security Tracker (2021), *La cartographie des groupes armés dans l'Est du Congo : Opportunités manquées, insécurité prolongée et prophéties autoréalisatrices*, p. 8.

6 Musamba J. et Gobbers E. (2023), *Groupes armés, contrôle territorial, conflits fonciers et exploitation aurifère à Djugu, Ituri, République démocratique du Congo*, IPIS, mars 2023.

Malgré cet état de siège, la situation en matière de sécurité a continué à se dégrader à la suite de la résurgence du groupe armé M23, qui a provoqué une crise humanitaire et le déplacement de plus de 900 000 civils dans le Nord-Kivu⁷. Le M23 a été fondé en 2012 par des anciens rebelles qui avaient intégré les Forces armées de la République démocratique du Congo (FARDC), puis qui avaient fui après avoir été redéployés en dehors du Nord-Kivu (voir la section 2.3). Après sa défaite en 2013, le M23 s'est fait discret pendant près d'une décennie, puis a de nouveau intensifié ses attaques à la fin de l'année 2021 et a pris le contrôle de plusieurs parties du territoire de Rutshuru, dans le Nord-Kivu⁸. Après quelques mois d'un calme relatif, les violences ont repris fin 2022 et début 2023, au moment où IPIS, DIIS et ASSODIP commençaient leurs recherches sur le terrain pour la présente étude de cas. Le M23 a poursuivi son expansion dans le territoire de Masisi (Nord-Kivu) et a presque encerclé temporairement Goma (la capitale du Nord-Kivu), en contrôlant la plupart des corridors de transport vers la ville. Le M23 a aussi eu une incidence majeure sur la situation des barrages routiers dans le territoire de Masisi, puisqu'il a pris le contrôle d'importants barrages routiers exploités auparavant par le gouvernement. Les FARDC ont ensuite lancé une contre-offensive en coopération avec des groupes armés locaux, ce qui a abouti à une nouvelle augmentation du nombre de barrages routiers.

MÉTHODOLOGIE

Comme en 2017, les chercheurs ont eu recours à des outils de collecte de données numériques pour recueillir des données sur les différentes barrières routières installées le long des principales voies de transport, ainsi que pour les géolocaliser. Ils ont aussi mené des entrevues avec des intervenants clés afin de mieux comprendre le contexte plus large et les répercussions des barrières⁹. L'équipe de recherche a cartographié les barrières routières et leurs opérateurs, et a recueilli des informations sur la perception de différents acteurs et des populations touchées, ainsi que sur les violations des droits humains observées à ces barrières. Les membres de l'équipe, sélectionnés en raison de leur connaissance des zones ciblées, ont mené des enquêtes entre janvier et avril 2023.

La présente étude se concentre sur la zone géographique formée par les territoires de Masisi et Walikale, dans la province congolaise du Nord-Kivu (illustration 1). Ces territoires ont été choisis pour des raisons logistiques (c'est-à-dire leur proximité avec Goma) ainsi que pour les nombreuses activités minières qui s'y déroulent. La présence d'activités minières permet d'analyser les interactions entre les barrages routiers et les chaînes d'approvisionnement en minerais. Si l'étude de 2017 avait dressé le portrait d'une situation relativement stable à ce moment-là dans ces territoires, la présente étude reflète une situation plus incertaine. Cette étude a été réalisée au moment où le groupe armé M23 était en pleine expansion et où une contre-offensive était en cours¹⁰ (pour plus d'informations, voir la section ci-dessus, intitulée « Contexte de sécurité à Walikale et Masisi, début 2023 », et la section 2.3). De ce fait, il est difficile d'effectuer des comparaisons systématiques entre les résultats de 2017 et ceux de 2023. Beaucoup de routes étaient trop dangereuses pour être parcourues et il n'était pas toujours possible d'identifier précisément les opérateurs des barrages routiers que l'équipe a rencontrés, car les noms, les alliances et le contrôle militaire changeaient d'un jour à l'autre. Néanmoins, le présent rapport comparera, dans la mesure du possible, les données de 2023 relatives aux territoires de Walikale et Masisi avec un sous-ensemble des données de 2017 concernant les mêmes territoires, afin de faire émerger certaines tendances et certains changements. En 2017, l'équipe de recherche avait recensé 134 barrages routiers dans les territoires de Walikale et Masisi.

7 OIM (Organisation internationale pour les migrations) (2023), *M23 Crisis Democratic Republic of the Congo*, avril.

8 Source : [Pourquoi le M23 n'est pas un groupe rebelle comme les autres](#), IPIS Briefing, Janvier 2023.

9 Voir l'[éditorial](#) pour connaître la composition de l'équipe de terrain.

10 Source : [Pourquoi le M23 n'est pas un groupe rebelle comme les autres](#), IPIS Briefing, janvier 2023.

1. VUE D'ENSEMBLE DES BARRAGES ROUTIERS À MASISI ET WALIKALE

Au total, IPIS, DIIS et ASSODIP ont identifié 110 barrages routiers dans ces deux territoires au début de l'année 2023 : 84 à Masisi et 26 à Walikale. Le nombre réel de barrages routiers dans cette zone géographique est nettement plus élevé, mais il était impossible de parcourir de nombreuses routes, en partie à cause des dynamiques de sécurité évoquées ci-dessus. Le nombre de barrages routiers installés dans le Nord-Kivu semble toutefois avoir augmenté par rapport à 2017, ce qui reflète la militarisation générale des routes dans cette province en lien avec la détérioration de la situation en matière de sécurité. Nous avons aussi cartographié 40 barrages routiers le long de la Route nationale (RN) n° 3, qui relie Walikale à Bukavu, au Sud-Kivu, puisque cette route constitue une importante voie d'accès au territoire de Walikale (pour les négociants en minerais, par exemple).

En 2017, les forces gouvernementales exploitaient principalement des points de contrôle situés le long des routes nationales et provinciales du Nord-Kivu, tandis que 80 % des barrières exploitées par des groupes armés se trouvaient le long de routes secondaires, de sentiers et de pistes minières¹¹. En 2023, il semble que les groupes armés se sont désormais tournés vers les barrières sur des routes principales. En 2017, 20 % seulement des barrières exploitées par des groupes armés se trouvaient sur des routes principales, mais cette proportion grimpe à 45 % en 2023. Comme expliqué ci-dessous, cette tendance est largement attribuable à l'expansion du groupe M23 (section 2.3) et à la contre-offensive du gouvernement, menée par l'intermédiaire de groupes armés locaux (section 2.4).



Barrage routier à Masisi, 2018.

11 Voir Schouten P. (2022), *Roadblock Politics: the Origins of Violence in Central Africa*, Cambridge : Cambridge University Press, pp. 117-118.

Pourquoi y a-t-il des barrages routiers ?

Les barrages routiers sont des instruments du gouvernement pour réguler le trafic, assurer la sécurité et lever des impôts décentralisés. En RDC, de nombreuses taxes légales sont prélevées aux barrages routiers, comme les taxes commerciales perçues par les entités administratives infranationales. Cependant, on attend (de manière informelle) de la plupart des opérateurs de barrages routiers qu'ils génèrent leurs propres revenus de manière décentralisée et qu'ils en transmettent une part à leurs supérieurs. Il s'agit d'un héritage des années 1980, époque où les agents des administrations publiques et des services de sécurité défaillants ont commencé à compenser les retards de paiement de leurs salaires en détournant et en empochant des revenus provenant directement de la société.

Les miliciens qui ne bénéficient pas d'un soutien financier extérieur dépendent également de la mobilisation de revenus décentralisés, et imitent souvent les pratiques de taxation des unités de l'armée locales ou des autorités traditionnelles pour subvenir à leurs besoins.

Dans certains cas, la perception (illégal) de taxes aux barrages routiers peut être considérée comme légitime quand les soldats généralement non rémunérés ou les rebelles postés à ces barrages concluent des accords informels avec les populations locales. En échange des taxes perçues aux barrages routiers, qui leur permettent de maintenir leur présence, les acteurs armés fournissent en retour une forme de protection (contre le banditisme, par exemple) (voir, à titre d'exemple, les barrages routiers entre Bukavu et Miti, à la section 1.3.1). Toutefois, les taxes prélevées à la plupart des barrages routiers excèdent largement les besoins opérationnels et logistiques de leurs opérateurs. Les populations dénoncent donc généralement le lourd fardeau que les barrages routiers font peser sur la situation socio-économique locale¹², ce qui a occasionnellement donné lieu à des manifestations¹³.

Mais les barrages routiers sont tellement faciles à installer qu'ils demeurent l'une des principales méthodes de génération de revenus par les acteurs armés en RDC, aux côtés de la taxation des activités minières, de l'accès aux terres agricoles et des ménages, ainsi que de la monopolisation du commerce.

1.1. Qui exploite les barrages routiers ?

En ce qui concerne la responsabilité de l'exploitation des barrages routiers, certains éléments essentiels sont restés stables entre 2017 et 2023, tandis que d'autres ont sensiblement évolué. Tout d'abord, il importe de souligner que la plupart des points de contrôle sont gérés par plusieurs acteurs. Les barrières installées à la frontière entre différentes entités administratives infranationales (provinces, territoires), en particulier, sont souvent contrôlées par différentes personnes affiliées aux administrations locales, aux services de migration, à la police, aux services de renseignement ou à différentes branches de l'armée. Dans les zones rurales, les barrières sont généralement exploitées conjointement par un détachement local de soldats et la chefferie, ou par une coopérative minière et la police. Une fois installés par un opérateur, les barrières attirent souvent d'autres entités qui tentent d'imposer leurs propres taxes aux usagers de la route. Ceci explique pourquoi, lorsqu'on calcule le nombre de barrières exploitées par chaque acteur, le pourcentage total peut dépasser 100 % (voir le tableau 1, par exemple).

12 Voir, par exemple, Radio Okapi (2021), « La société civile déplore des barrières illégales à Masisi et Rutshuru », 28 mai ; Radio Okapi (2022), « Nord-Kivu : des barrières illégales rendent le trafic difficile dans le groupement de Kamuronza », 4 novembre.

13 Mediacongo.net. (2019), « Nord-Kivu : une journée ville morte hier à Masisi pour demander la suspension des barrières illégales », 6 mars.

De manière générale, l'**armée nationale** (FARDC) demeure le principal opérateur de barrages routiers à Walikale et Masisi. Des soldats des FARDC sont présents dans 48 barrages routiers (soit 44 % de l'ensemble des barrages routiers cartographiés), ce qui correspond au même pourcentage qu'en 2017 (tableau 1). L'omniprésence des barrages routiers des FARDC (dans toutes les provinces du Kivu) indique que chaque déploiement de l'armée, même temporaire, se transforme instantanément en opération d'extorsion. Ce mode de fonctionnement, selon lequel les unités militaires envoyées sur le terrain sont responsables de générer leurs propres moyens de subsistance, trouve son origine dans les années 1980 (voir l'encadré ci-dessus) et transforme tout déploiement militaire en activité lucrative. Il importe de faire remarquer que les FARDC ne sont pas légalement habilitées à percevoir des taxes et que tout prélèvement de taxes par l'armée le long des routes est donc illégal.

L'ensemble des **groupes armés** non étatiques occupent collectivement la deuxième place du classement en 2023, ces groupes étant présents dans 36 % des barrages routiers rencontrés par l'équipe (40 au total). Cela représente une hausse relative de 117 % par rapport au nombre de barrages routiers exploités notamment par un groupe armé en 2017 (16 %). La section 2.1, ci-dessous, étudie en détail cette progression remarquable.

Les groupes armés sont suivis dans le classement par les **chefferies** (c'est-à-dire les autorités coutumières ou traditionnelles), qui sont présentes dans 17 barrages routiers (soit 15 %, contre 17 % en 2017). En RDC, les chefferies ont traditionnellement le droit de collecter des fonds pour des activités de développement local. La **Police de Circulation Routière** (PCR) occupe la quatrième place du classement, avec une présence dans 13 % des barrages routiers, comme en 2017. Il convient de signaler que la PCR est légalement compétente pour percevoir des taxes sur l'utilisation des routes, mais la question de savoir quelle proportion des sommes ainsi perçues arrive jusqu'aux caisses de l'État est empirique¹⁴. Un agent de la police routière s'est exprimé à ce sujet¹⁵ :

« J'ai obtenu ce poste agréable sur un rond-point central parce que j'ai toujours rempli les poches de mes supérieurs. Toutes les postes de la PCR le long de cette route doivent envoyer 50 \$ par semaine au commandant. Si on ne le fait pas, on est envoyé au garage, où il est impossible de gagner un complément d'argent. »



14 Voir aussi Baaz M. E. et Olsson O. (2011), « Feeding the Horse: Unofficial Economic Activities within the Police Force in the Democratic Republic of the Congo », *African Security* 4 (4): 223-241 ; et Sanchez de la Sierra R., Titeca K., Xie H. S., Malukisa Nkuku A. et Amani Lameke A. A. (2022), *The Real State: Inside the Congo's Traffic Police Agency*, NBER Working Paper n° w30258, juillet.

15 Entretien avec un agent de la police routière, Goma, mars 2023.

Tableau 1 : Opérateurs de barrages routiers dans les territoires de Walikale et Masisi, en 2017 et 2023¹⁶.

Acteur	Fréquence en 2017		Fréquence en 2023	
Services de sécurité				
Forces gouvernementales (FARDC)	57	43%	48	44%
Police de Circulation Routière (PCR)	17	13%	14	13%
<i>Police Nationale Congolaise</i> (PNC)	3	2%	8	7%
Police des Mines et Hydrocarbures (PMH)	-		8	7%
<i>Agence Nationale de Renseignements</i> (ANR)	17	13%	14	13%
Autres acteurs				
<i>Direction Générale de Migration</i> (DGM)	8	6%	8	7%
Coopératives minières	4	3%	10	9%
Chefferies	22	16%	17	15%
Volontaires (anciennement Maï-Maï)	18	13%	14	13%
Groupes armés				
Maï Maï	12	9%	21	19%
Dont Wazalendo	-		11	10%
Nyatura	9	7%	13	12%
M23	-		6	5%

Une nouvelle catégorie d'opérateurs de barrages routiers est celle des **Wazalendo**, ou « volontaires pour la défense de la patrie », qui ont rallié la récente contre-offensive des FARDC contre le M23. Ces acteurs ne doivent pas être confondus avec les « volontaires » mentionnés dans le tableau 1, qui sont des anciens Maï-Maï soi-disant engagés dans la réfection des routes à Walikale, mais dont les usagers de la route estiment qu'ils se livrent simplement à des activités d'extorsion, en particulier auprès des négociants et des transporteurs issus de groupes ethniques non locaux (voir l'image ci-dessous).

16 Comme mentionné dans la section relative à la méthodologie ci-dessus, en raison de l'insécurité, beaucoup de routes étaient trop dangereuses pour être parcourues en 2023 et il n'a pas toujours été possible de recueillir toutes les informations que l'équipe de recherche souhaitait obtenir. Étant donné que les routes étudiées n'étaient pas exactement les mêmes en 2017 et en 2023, il est difficile de comparer systématiquement les résultats de ces deux années. Les échantillons analysés couvrent toutefois les mêmes territoires et un nombre raisonnable de barrages routiers, à savoir 134 en 2017 et 110 en 2023. Ces échantillons permettent d'observer certaines tendances concernant le nombre d'opérateurs de barrages routiers.



Barrage routier exploité par des volontaires à Walikale, 2023. © ASSODIP

L'équipe de recherche a cartographié 11 barrières exploitées par des Wazalendo en mars 2023, toujours en collaboration avec les FARDC. Les factions de Wazalendo peuvent être ou ne pas être issues de groupes armés existants. Dans les alentours de Sake, par exemple, beaucoup de Wazalendo originaires de la communauté des Hunde ne sont associés à aucun groupe armé. À l'inverse, d'autres proviennent de groupes armés connus : trois des onze Wazalendo rencontrés à des barrières ont été identifiés comme étant affiliés à l'APCLS, du colonel autoproclamé Kipfumu, et deux de ces barrières étaient exploitées par des membres de l'APCLS en coopération avec des rebelles de la faction Bwira de NDC-R.

Il convient de noter que de plus en plus de signalements dénoncent la présence de barrages routiers contrôlés par des Wazalendo dans les territoires de Rutshuru et Masisi (Nord-Kivu) ainsi que dans le territoire de Kalehe (Sud-Kivu). Les médias congolais parlent du « commerce des Wazalendo » et accusent ces groupes de chercher davantage à s'enrichir grâce aux barrages routiers qu'à combattre le M23.¹⁷ Il est cependant devenu de plus en plus difficile d'identifier les Wazalendo : cette dénomination est en effet devenue un terme fourre-tout regroupant des milices qui luttent contre le M23, de nouveaux groupes d'autodéfense et des bandits, et même des soldats de l'armée, qui peuvent utiliser cette dénomination pour commettre des actes de prédation aux barrages routiers tout en dissimulant leur identité¹⁸.

1.2. Les barrages routiers dans le secteur minier

L'échantillon examiné par l'étude a établi que 16 % des barrages routiers recensés (soit 18 barrages) se trouvaient le long de routes servant principalement, si ce n'est exclusivement, à des activités liées à l'exploitation minière artisanale. Les prélèvements opérés aux barrages le long de ces routes peuvent porter sur des minerais, sur l'accès aux mines pour les mineurs artisanaux, ainsi que sur les échanges de biens de consommation. Les opérateurs de barrages routiers ne font généralement pas de distinction entre la taxation des personnes transportant des minerais et celle des personnes acheminant d'autres types de cargaisons.

17 Jambo RDC (2023), « Nord-Kivu: Suite à la présence du mouvement "Wazalendo Business" à Rutshuru, les habitants du groupement de Binza vivent dans un calvaire », 16 juin.

18 Zaidi Zanem N. (2023), « Des habitants de l'est de la RDC dénoncent des harcèlements », *Deutsche Welle*, 28 août.

Les minerais et les activités liées à l'exploitation minière font également l'objet de prélèvements dans des barrières établies plus loin des mines, sur les routes principales via lesquelles les minerais et les biens de consommations sont acheminés vers et en provenance des mines. Par conséquent, 50 % des barrières de l'échantillon étudié taxent les minerais ou les négociants en minerais, en plus des autres usagers de la route. Cela signifie que les minerais extraits de sites considérés comme n'étant pas touchés par des conflits peuvent tout de même servir à financer des acteurs de conflits en aval de la chaîne d'approvisionnement.

En 2017, par exemple, l'équipe de recherche avait identifié un schéma de fonctionnement à Walikale : des acteurs affiliés au gouvernement et des soldats taxaient les chaînes d'approvisionnement en minerais à des barrages routiers placés de manière stratégique à la jonction entre les routes principales et les sentiers menant aux différentes mines, tandis que les groupes armés et les autorités traditionnelles exploitaient des barrages routiers situés le long de ces mêmes sentiers, mais plus près des mines. En 2023, de nouveaux barrages routiers pouvaient apparemment être observés sur ces pistes menant aux mines, car les acteurs de l'exploitation minière artisanale et à petite échelle (notamment les coopératives minières) exploitent, eux aussi, de plus en plus de barrages routiers. Ils se trouvent souvent aux points d'entrée ou de sortie des mines artisanales, qui constituent des endroits stratégiques pour contrôler le flux des personnes et des biens à taxer (voir l'encadré ci-dessous).

En 2017, les coopératives minières¹⁹ venaient de commencer à imiter les services de l'État en installant leurs propres points de contrôle et de perception de taxes. Aujourd'hui, cette pratique s'est indéniablement répandue. Alors qu'en 2017, ces coopératives n'étaient présentes que dans quatre des barrières examinées par l'équipe de recherche, l'étude de 2023 a établi leur présence dans dix barrières. Un informateur de Walikale l'exprime en ces termes :

« Il y a un barrage routier à l'entrée de chaque site minier. »

Des propriétaires de sites miniers et des représentants des autorités coutumières sont également de plus en plus souvent présents dans les barrages routiers établis le long des routes minières de Walikale, où ils prélèvent des taxes sur une partie des biens acheminés vers les mines et des minerais qui en proviennent (voir l'encadré ci-dessous).

L'existence de barrages routiers exploités par la police minière (PMH) est une autre nouveauté. Ce service de police est spécifiquement chargé d'assurer la sécurité dans les sites miniers et aux alentours, mais il est régulièrement accusé d'extorquer les mineurs. La police minière est désormais présente de manière permanente dans huit barrages, contre zéro en 2017.

19 « Depuis 2010, en RDC, les mineurs artisanaux sont obligés de se regrouper en coopératives minières (arrêté ministériel n° 0706/CAB.MIN/MINES/01/2010 du 20 septembre 2010 portant mesures urgentes d'encadrement de la décision de suspension des activités minières dans les provinces du Maniema, Nord-Kivu et Sud-Kivu). Depuis lors, les coopératives de ce type se sont multipliées dans l'est du pays. Malheureusement, au lieu de promouvoir l'action collective chez les mineurs artisanaux pour défendre leurs intérêts, dans la pratique, les coopératives sont devenues des instruments d'exploitation des mineurs. » (Source : Matthysen K. et Gobbers E. (2022), *Armed conflict, insecurity, and mining in eastern DRC : Reflections on the nexus between natural resources and armed conflict*, IPIS, p. 28).

Étude de cas : barrages routiers le long des chaînes d'approvisionnement minières dans le territoire de Walikale (Nord-Kivu)

Cette étude de cas décrit deux barrages routiers ciblant des chaînes d'approvisionnement minières du territoire de Walikale qui sont représentatifs des situations généralement observées dans d'autres sites.

Un barrage routier à l'entrée d'un site

Le site minier de **Mutiku**, dans le secteur de Bakano, est une mine de cassitérite et de coltan, dont la gestion administrative est assurée par les autorités coutumières et la coopérative minière COMIDE. Aucune présence d'acteurs armés n'a été signalée sur ce site, mais la PMH s'y rend régulièrement, soi-disant pour contrôler la conformité avec les réglementations minières, et reçoit souvent à ces occasions des « frais de déplacement » et des « marques d'appréciation » illégales. Chose étonnante, le gouvernement classe le site de Mutiku dans la catégorie « verte » (c'est-à-dire qu'on considère que ce site ne connaît pas d'interventions armées, de taxation illégale, etc.), et ce site est couvert par la traçabilité de *ITA Tin Supply Chain Initiative* (iTSCi)²⁰.

Au point d'entrée de ce site se trouve un barrage routier virtuel²¹, où des taxes sont prélevées. Une taxe équivalant à 20 % de la valeur de tous les produits et biens à destination et en provenance du site, y compris les minerais, doit être acquittée en nature ou en espèces. Les revenus ainsi générés sont répartis entre la coopérative minière et les autorités coutumières.

Un barrage routier sur une piste menant au site minier

Kalay Boeing est une vaste mine artisanale de cassitérite située dans le groupement de Wassa, dans le secteur de Wanianga (territoire de Walikale). Depuis la délocalisation des mineurs artisanaux de Bisie et leur installation à Kalay en 2016, ce site est géré par deux coopératives minières, COCABI et COMIMA. La Division des Mines, le Service d'Assistance et de l'Encadrement de la Mine Artisanale et à Petit Échelle (SAEMAPE), la PMH et les FARDC sont présents sur ce site, les FARDC ayant été mandatées par la Commission Nationale de Lutte contre la Fraude Minière (CNLFM).

Un barrage routier exploité par les coopératives, TRANSCOM et les propriétaires fonciers a été installé au point de traversée de la rivière Osso, où un canoë motorisé transporte les gens et les marchandises d'une rive à l'autre. La chefferie et TRANSCOM exigent le paiement de 1 000 Fc par personne (soit 0,5 \$, ce qui est une somme considérable, sachant qu'un mineur gagne en moyenne entre 2,7 \$ et 3,3 \$ par jour²²) et de 2 500 Fc par lot de marchandises pour avoir accès au site. Bien qu'absent de ce barrage routier, le détachement des FARDC perçoit une « redevance de sécurité » de 500 Fc par personne – une manière de contourner la réglementation selon laquelle l'armée n'est pas autorisée à tirer des revenus de la chaîne d'approvisionnement en minerais.

Chaque sac de 50 kg de cassitérite transporté d'une rive à l'autre de la rivière est soumis à une taxe de 11 000 Fc prélevée par les coopératives minières. Les coopératives se partagent ensuite ce montant de 11 000 Fc de la manière suivante :

- 3 500 Fc pour les coopératives ;
- 3 500 Fc pour les propriétaires fonciers ;
- 2 000 Fc pour le SAEMAPE, la Division des Mines et la PMH ; et
- 2,000 Fc for the FARDC.

Si aucun de ces sites miniers ne finance directement des conflits, cela ne veut pas dire que les profits qui en découlent sont répartis équitablement ou mis au service du développement local.

-
- 20 Le programme iTSCi de la *International Tin Association* (ITA) surveille les chaînes d'approvisionnement en minerais dans l'est de la RDC. Il met en œuvre un système de traçabilité en marquant les minerais 3T extraits (tantale, étain et tungstène, ainsi que l'or) sur le site minier et tout au long de la route commerciale afin de pouvoir vérifier l'origine des minerais en aval de la chaîne.
- 21 Un barrage routier virtuel est un « point de passage obligatoire connu des passants, mais qui n'est pas matérialisé par un élément concret dans l'environnement bâti ». Schouten P., Murairi J. et Kubuya S. (2017), « *Tout ce qui bouge sera taxé* » : *l'économie politique des barrières routières au Nord et Sud Kivu*, IPIS, DIIS et ASSODIP, p. 13.
- 22 de Brier G., Jorns A., Geray M. et Jaillon A. (2020), *The Miner's Revenue and Basic Needs Study*, IPIS, mars.

En outre, puisque l'extraction minière artisanale implique souvent de vastes déplacements de personnes (des mineurs artisanaux eux-mêmes aux petits commerçants qui leur fournissent nourriture et outils, en passant par les négociants en minerais) et de marchandises sur les routes menant à une mine donnée, l'installation d'un barrage routier devient intéressante pour d'autres raisons que la perception directe de taxes sur les minerais.

C'est particulièrement vrai dans les zones où l'on extrait un concentré de minerais de grande valeur, comme l'or, qui sont faciles à dissimuler et difficilement imposables directement. Dans les régions d'extraction aurifère, il est donc plus probable de croiser des barrages qui prélèvent des droits d'accès aux mines auprès des négociants et des mineurs artisanaux. Les minerais plus gros et de moindre valeur, comme la cassitérite, sont plus facilement imposables, bien qu'il arrive également que les barrages installés sur les voies d'acheminement de tels minerais perçoivent des taxes sur les véhicules (motos), les personnes (passagers et piétons) et les (autres) marchandises transportées.

Les barrages routiers placés le long de la chaîne d'approvisionnement en minerais peuvent aussi fonctionner de façon plus subtile, comme des barrières commerciales littérales visant à maintenir et à faire respecter des monopoles commerciaux informels sur des biens de consommation générant d'énormes profits. Il est par exemple de notoriété publique que l'armée congolaise détient le monopole du commerce de cannabis dans l'est du Congo. Les mineurs artisanaux représentant un important marché de consommation de cannabis, les barrages routiers de l'armée installés à proximité des sites miniers peuvent aussi servir à faire respecter ce monopole, à prélever des droits de transit et à vendre du cannabis. De même, les chefs coutumiers ou les responsables des puits de mine peuvent maintenir un monopole sur l'achat de minerais ou la vente d'alcool de contrebande ou de cigarettes, en utilisant les points de contrôle pour faire respecter ce monopole ou pour imposer des droits de transit aux personnes qui leur font concurrence sur ces marchés.

En conclusion, il importe de reconnaître que les barrages routiers situés à proximité des sites miniers sont le théâtre de formes multiples de taxation, et pas uniquement de la taxation des minerais extraits. Plus généralement, d'autres marchandises, en particulier les produits agricoles, constituent aussi d'importantes sources de taxation aux barrages routiers, comme décrit dans l'encadré ci-dessous.

L'importance cruciale des autres ressources naturelles

Bien que les minerais soient soumis à des taxes dans 50 % de l'ensemble des barrages routiers identifiés dans la présente étude, les ressources naturelles les plus importantes dans l'économie politique des barrages routiers sont, de loin, les produits agricoles. Ces produits font en effet l'objet de prélèvements (en espèces ou en nature) dans 70 % des barrages routiers, ce qui indique que les produits agricoles revêtent une plus grande importance en tant que source stable de revenus aux points de contrôle, même si la valeur des taxes perçues sur ces produits peut être moindre. Les taxes perçues aux barrages routiers ont cependant d'énormes répercussions sur les agriculteurs, même lorsqu'elles sont faibles. Par exemple, pour une agricultrice qui transporte 20 kg de haricots sur son dos pour les écouler au marché local, le fait de franchir deux ou trois barrages routiers qui lui prendront chacun 1 kg de sa marchandise entraîne une différence significative. Il est crucial de mettre en lumière l'impact socio-économique démesuré, mais souvent invisible, des taxes sur les produits agricoles prélevées aux barrages routiers, étant donné que la population de l'est du Congo dépend de manière disproportionnée de l'agriculture pour assurer sa subsistance.



Barrage routier à Hombo, à la frontière entre le Nord-Kivu et le Sud-Kivu, qui est installé les jours de marché. Les ponts sont des endroits stratégiques pour ériger des barrages. © ASSODIP

« Lait de conflit » : une nouvelle taxe introduite par le M23

À Mushaki, le M23 a créé une nouvelle taxe baptisée « taxe sur le lait frais ». Mushaki est l'une des régions de production laitière du territoire de Masisi, qui approvisionne les villes de Sake, Bweremana, Goma et Bukavu. Les commerçants basés à Bukavu qui achètent du lait frais à Mushaki doivent payer 1 000 Fc (soit 0,5 \$) par portion de 5 litres de lait frais aux barrages routiers du M23 lorsqu'ils sortent de la ville. Selon un habitant de la région, « C'est en effet des milliers de litres [de lait] qui seraient produits chaque jour à Mushaki et ses environs [...], et qui doivent passer par cette barrière », ce qui génère des milliers de dollars de revenus pour le M23.

En plus des taxes perçues aux barrages routiers le long des routes rurales, il existe aussi souvent des prélèvements en nature imposés par les autorités locales pour l'accès aux champs et aux marchés dans les zones rurales. Dans l'échantillon de la présente étude, l'accès aux marchés était soumis à une taxe dans 27 % des barrages routiers recensés (soit 30 barrages). Certains de ces barrières ne sont érigées que lors des jours de marché bihebdomadaires, puis disparaissent les autres jours. Il s'agit d'une pratique de longue date, une prérogative coutumière qui est désormais reproduite par d'autres acteurs. Dans sept barrières, dont six se trouvent dans la chefferie de Bahunde, les soldats et les groupes armés exigent des agriculteurs qu'ils s'acquittent d'une taxe pour pouvoir accéder à leurs champs.



Du bois en train d'être chargé dans un camion à Bitale, Sud-Kivu. © ASSODIP 2023



D'autres ressources naturelles taxées aux barrières de Masisi et Walikale sont le charbon et le bois, qui font l'objet de prélèvements dans 17 % (charbon) et 31 % (bois) des barrières étudiées.

1.3. Impacts des barrages routiers

Peu importe qu'ils soient gérés par des services publics, des coopératives minières ou des groupes armés, les barrages routiers ont des conséquences majeures sur la vie quotidienne des personnes qui vivent ou se déplacent dans la région. Ces conséquences varient en fonction du contexte local et de la position sociale de chaque individu. Un barrage routier peut, par exemple, nuire à un négociant originaire d'une grande ville, tout en produisant en même temps des effets positifs pour un villageois local parce qu'il améliore la sécurité²³.

L'équipe de recherche a distingué trois types d'impacts découlant des barrières : sur la sécurité, sur les prix des denrées et sur la liberté de mouvement. L'existence d'un type d'impact n'exclut pas nécessairement les autres, les barrières influençant souvent leur environnement de multiples façons.



L'un des 32 barrages routiers gérés par l'armée dans le Parc national de Kahuzi-Biega. © ASSODIP

1.3.1. Impacts mitigés sur la sécurité



Limiter les mouvements des groupes armés, des bandits ou d'autres criminels présumés ou réels est souvent l'une des principales raisons avancées pour mettre en place un barrage routier. Les forces de sécurité du gouvernement et les groupes armés non étatiques s'appuient fréquemment sur ce raisonnement. Dans certains cas, les forces de sécurité du gouvernement et les groupes armés non étatiques mettent en évidence l'incapacité de l'État à garantir un niveau de sécurité suffisant pour expliquer pourquoi ils finissent par avoir recours à des stratégies d'autodéfense, comme l'installation de barrages routiers afin de protéger leur communauté/localité contre l'insécurité. Toutefois, les barrages routiers affichent des

résultats mitigés dans ce domaine, puisqu'ils renforcent la sécurité d'un côté, mais constituent aussi des lieux de harcèlement sous couvert de méfiance envers l'autre.

23 Voir aussi Muzalia G., Mukungilwa B., Bisimwa S., Hoffmann K., Nalunva A., Batumike E., Mapatano J., Dunia O., Cirhuza E. et Muderhwa V. (2021), *Roadblocks "at the rhythm of the country:" Predation and beyond in South Kivu, Democratic Republic of Congo*, Gand : Conflict Research Group.

Si, de manière générale, la sécurité est certainement essentielle pour les commerçants et les transporteurs, les barrières ont aussi l'avantage d'offrir une certaine prévisibilité des coûts de déplacement par rapport à d'autres formes plus ponctuelles de détournement de richesses par des acteurs armés. Le cas du Parc national de Kahuzi-Biega, analysé ci-dessous, en est un bon exemple.

La route qui relie Goma, Masisi et Walikale est devenue impraticable à cause de l'insécurité qui y règne et de son état de détérioration. Le commerce de minerais, de produits agricoles et de biens manufacturés entre Goma et Walikale a été redirigé vers Kisangani via Lubutu, et vers Bukavu via Miti. Entre Miti et le centre de Walikale, l'équipe de recherche a rencontré au moins 50 barrages routiers (illustration 2). La plupart de ces barrages se concentraient sur une courte section de la route qui traverse le Parc national de Kahuzi-Biega : 34 barrages routiers s'y trouvaient, dont 32 exploités par les FARDC et 2 par des gardes du parc (illustration 2).

En 2017, on ne dénombrait pourtant que 13 barrières sur cette même section de la route qui traverse le parc. À l'époque, les usagers de cette route étaient souvent victimes de vols, d'enlèvements et de meurtres²⁴. En 2021, des négociations ont eu lieu entre l'association des transporteurs et les FARDC en vue de trouver une manière durable de sécuriser cette courte section de route. À la suite de ces négociations, le nombre de barrières a plus que doublé. Des informations recueillies auprès des usagers de la route indiquent que, depuis lors, le nombre d'incidents a sensiblement diminué, ce qui contribue à l'amélioration de la sécurité sur cette partie de la route. Certains transporteurs pensent que ce renforcement de la sécurité résulte essentiellement du fait que des éléments indisciplinés de l'armée ont abandonné leurs anciennes pratiques d'embuscade – qui étaient rentables, mais exigeantes – pour s'adonner plutôt à la perception de taxes aux barrières, qui constitue une source de revenus plus sédentaire et moins éprouvante²⁵. Cette situation illustre bien la relation « positive » qui unit les barrières routières et l'insécurité en général : les barrières constituent, au mieux, une forme prévisible de « banditisme fixe », qui est préférable au « banditisme itinérant » auquel les acteurs armés peuvent se livrer dans d'autres circonstances, y compris les enlèvements et les pillages. Cette seconde option est clairement plus dangereuse et tend à se généraliser en cas de chamboulement des rapports de force entre les différents acteurs armés²⁶.

Cette amélioration de la sécurité et de la prévisibilité a un coût : la sécurisation de cette courte section de route est devenue une activité très lucrative. À chacun des 32 barrages routiers gérés par les FARDC, tous les passants doivent se délester de 100 Fc. La plupart de ces barrages sont virtuels, c'est-à-dire que les soldats n'utilisent pas de corde ni d'autre dispositif pour bloquer le passage. À la place, les passagers assis à l'arrière des motos lancent les billets exigés aux quelques soldats qui se tiennent en bord de route. Le montant total pour effectuer une traversée du parc revient à 3 200 Fc par passager. Bien qu'il s'agisse d'une somme considérable, les voyageurs semblent accepter la situation, comme nous l'a confirmé cet informateur :

« La taxation de 100 CDF par passant est devenue habituelle aux passants. C'est pour la sécurité des passagers et de leurs biens. »

Bien entendu, l'inconnue dans cette équation, c'est le nombre de voyageurs potentiels qui doivent s'abstenir de faire ce trajet à cause de l'augmentation des coûts de transport, le montant de 3 200 Fc correspondant au coût quotidien de la vie pour la plupart des gens.

Malgré une situation plus prévisible en matière de sécurité, la menace de la violence est toujours présente lors du passage des barrages routiers, et les opérateurs des points de contrôle n'hésitent pas à recourir au harcèlement et à l'usage de la force. Des infractions, réelles ou inventées, sont invoquées pour accroître le montant extorqué, comme l'explique un passant au barrage routier de Matanda :

24 Voir, par exemple, Desk Nature (2021), « RDC : le Parc de Kahuzi-Biega confirme la présence d'hommes armés mais pas dans la zone touristique », 27 avril.

25 Entretien avec des transporteurs, Bukavu, mars 2023.

26 Cette métaphore est tirée de Olson M. (1993), « Dictatorship, Democracy, and Development », *The American Political Science Review*, 87 (3): 567-576.

« À un moment, [...] la police de la circulation postée ici arrêtait les conducteurs de moto qui ne portaient pas de gilet et les sanctionnait en leur faisant payer une amende comprise entre 5 000 Fc et 10 000 Fc pour pouvoir passer. »

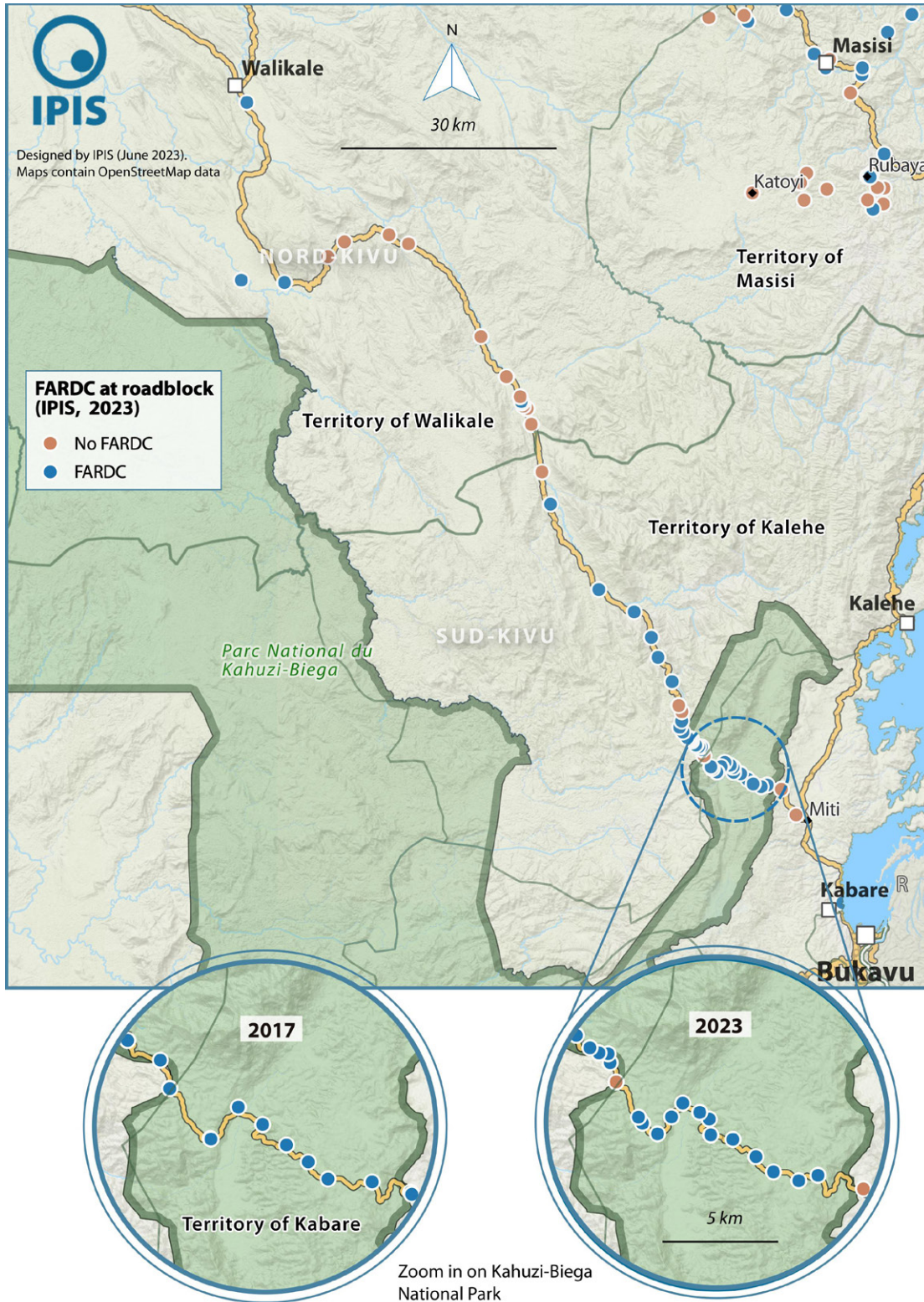


Figure 2. Forte augmentation des barrages routiers le long de la route Walikale-Miti-Bukavu.

Dans d'autres cas, des saisies illégales de biens de voyageurs ont été observées. Au barrage routier de Humule, un informateur explique que « *si quelqu'un n'a pas assez d'argent pour payer, ils prennent son téléphone.* » Au barrage de Matanda, des conducteurs ont expliqué que la police n'hésiterait pas à « *confisquer la clé de contact à la moindre résistance* ».

Ces mesures peuvent aller jusqu'à l'arrestation arbitraire et la violence physique, comme lors de l'incident décrit ci-après et signalé via le mécanisme de rapportage des incidents Kufatilia²⁷

« Le groupe armé Nyatura Abazungu a érigé trois barrières à Nkonkwe, à Miole et à Mungoti vers Katoyi en groupement Kibabi. Pour chaque passant on fait payer 1 000 Fc. [...] A part ce paiement illégal, les éléments de ce groupe armé commettent des violences communautaires aux barrières en tapant tout celui qui refuse de payer le 1 000 Fc. »

Enfin, les barrages routiers attirent aussi la violence, en particulier dans les endroits où l'autorité de l'État est contestée. Depuis 2022, par exemple, les territoires de Beni et Lubero ont connu une multiplication inquiétante des attaques perpétrées par des groupes Mai-Mai contre les points de contrôle de la police et de l'armée.

1.3.2. Augmentation des prix des denrées

Les barrages routiers contribuent à l'augmentation des prix de manière directe et indirecte. Les taxes perçues aux barrages sont une forme d'imposition indirecte des populations locales, puisque bon nombre d'usagers de la route peuvent reporter sur d'autres les frais que leur imposent les opérateurs des barrages routiers, en les intégrant dans le prix du transport. Comme nous l'avons observé auparavant, « *chaque taxe supplémentaire est incorporée dans le prix et, in fine, répercutée sur le consommateur final, c'est-à-dire le citoyen congolais*²⁸. » Cela signifie que les barrages routiers peuvent produire des effets très éloignés de leur emplacement, jusque sur les marchés finaux où les biens affectés par ces barrages sont vendus. Selon les estimations, les taxes perçues aux barrages routiers représentent 25 à 50 % des coûts de transport dans l'est de la RDC, et jusqu'à 25 % du prix au détail des denrées acheminées par les routes de cette région²⁹. En général, les prélèvements opérés aux barrages routiers pèsent moins lourd sur les biens manufacturés de grande valeur et plus lourd sur les marchandises en vrac de faible valeur comme les produits agricoles, ce qui affecte par conséquent les conditions d'échange pour les agriculteurs qui veulent vendre leur production et acheter des biens manufacturés sur les marchés ruraux.

La crise du M23 a exacerbé le poids que les barrières font peser sur les coûts de déplacement. D'un côté, le M23 impose à la circulation de lourds droits de transit. Aux barrières contrôlées par le M23, l'équipe de recherche a principalement observé le prélèvement de taxes sur le transport de marchandises. Sur la section de route entre Sake et Mushaki, ainsi qu'entre Sake et Karuba, une moto paie 8 \$ à 10 \$ par passage, tandis qu'un camion, familièrement appelé « *Fuso* » en référence à la marque japonaise, paie en fonction de sa taille. Un petit *Fuso* paie entre 300 \$ et 400 \$ et deux sacs de pommes de terre, tandis qu'un grand *Fuso* doit payer 1 000 \$ et trois sacs par passage – des sommes beaucoup plus élevées que le montant moyen de 20 \$ à 50 \$ généralement imposé à ces véhicules aux points de contrôle du

27 En envoyant le mot clé « Kufatilia » par SMS, les membres des communautés minières, les acteurs de la société civile et tout autre informateur peuvent signaler de manière anonyme des incidents liés à l'exploitation minière qui se produisent dans le cadre de l'extraction, du transport ou du commerce des minerais. Les informations recueillies sont compilées dans une base de données en ligne où ces incidents sont traités par un réseau d'organisations de la société civile qui collaborent pour valider les incidents signalés et assurer leur suivi. Cet incident a été signalé le 27 janvier 2023 via la plateforme Kufatilia. Pour plus d'informations, voir https://ipisresearch-dashboard.shinyapps.io/kufatilia_app.

28 Schouten P., Murairi J. et Kubuya S. (2017), « *Tout ce qui bouge sera taxé* » : l'économie politique des barrières routières au Nord et Sud Kivu », IPIS, DIIS et ASSODIP, p. 53.

29 Entretiens avec des transporteurs et des négociants de produits agricoles, Goma, 2022 et 2023.

gouvernement. Les transporteurs se plaignent de ces augmentations de tarif, mais ils peuvent toutefois les répercuter sur le montant facturé à leurs propres clients.

Les transporteurs déplorent aussi la prolifération des barrages routiers de l'armée, qui jouent à la fois le rôle de points de surveillance opérationnels et de moyen employé par l'armée pour compenser les retards dans l'acheminement des rations vers le front. Les barrages routiers contrôlés par l'armée ne délivrent généralement pas de reçu.

Le tableau 2 ci-dessous illustre l'évolution du prix de certaines denrées alimentaires de base à Goma, avant et après l'élargissement du territoire contrôlé par le M23 à Masisi (Nord-Kivu) en février 2023. Après cette expansion, le M23 contrôlait (une partie de) l'ensemble des routes reliant Goma à différents territoires du Nord-Kivu. De ce fait, pendant un certain temps, il a été impossible d'assurer l'approvisionnement alimentaire local de Goma sans passer par les routes contrôlées par le M23, et cela aurait accru le nombre de barrières le long des routes nouvellement occupées – notamment la route Sake-Mushaki et la route Sake-Kitchanga – exploités à la fois par le M23 et les FARDC-Wazalendo.

Tableau 2 : Évolution du prix des denrées alimentaires à Goma après l'expansion du M23 dans le territoire de Masisi et la prise de Mushaki et Kitchanga en février 2023 (entretiens réalisés par ASSODIP sur des marchés de Goma, en mars 2023).

Produit	Avant l'expansion à Masisi (février 2023)	Après l'expansion à Masisi (mars 2023)
Pommes de terre (1 kg)	Entre 800 Fc et 1 000 Fc	1 400 Fc
Maïs (1,2 kg)	1 000 Fc	1 500 Fc
Haricots (1,2 kg)	2 500 Fc	4 000 Fc
Charbon (sac)	25 \$	50 \$

Il va de soi que le prélèvement de taxes aux barrages routiers n'est qu'un élément parmi d'autres qui influencent le prix des denrées de base dans une région touchée par un conflit actif. D'autres facteurs, tels que l'accessibilité, l'état des routes et l'inflation, affectent aussi les prix et ont certainement eu un impact sur les prix mentionnés dans le tableau 2³⁰. À cause du fardeau imposé par les barrages routiers sur les routes secondaires du Congo, les principaux marchés de consommation, comme ceux de Goma et Bukavu, peuvent payer moins cher pour des produits de base et des légumes provenant de pays voisins plutôt que de producteurs nationaux situés à proximité.

1.3.3. Restriction de la liberté de mouvement

Même si les barrages routiers ne ferment généralement pas les routes, leur présence peut *de facto* bloquer un certain itinéraire pour les voyageurs qui ne peuvent se permettre les prix plus élevés exigés. Par exemple, les voyageurs empruntant la route reliant Mweso, Kitshanga et Goma ont dû payer des sommes énormes pendant l'occupation de Kitshanga par le M23. Une mère qui avait quitté Mweso pour se rendre à Goma en mars 2023 a fait cette déclaration à l'équipe de recherche :

« Nous avons dû payer 200 000 Fc (soit 100 \$) pour atteindre Goma [en moto], moi et ma petite sœur. En à part cette somme, nous avons également payé 1 000 Fc chacune, sur trois barrières des FARDC et les Wazalendo entre Mushaki et Sake. C'est beaucoup. »

30 Certains articles dans la presse locale ont aussi fait mention de la flambée des prix survenue à Goma, à la suite de l'expansion du M23. Voir Radio Okapi (2023), « Goma : les habitants soulagés après la réouverture du trafic sur les routes de desserte agricole », 2 mars.

Avant la guerre avec le M23, cette femme ne payait que 10 000 Fc (soit 5 \$) pour se rendre de Goma à Mweso en camion, ou 10 \$ en moto.

Cette femme a réussi à se procurer les sommes considérables requises pour faire ce trajet. Cependant, le coût des barrages routiers affecte particulièrement les personnes qui ne disposent pas de ressources financières suffisantes, et prive généralement les populations les plus pauvres et les plus vulnérables du Kivu de leur liberté de mouvement.

Les voyageurs à moto ont toujours payé entre 500 Fc et 1 000 Fc par personne aux barrages routiers militaires. Cependant, le coût de tout déplacement se mesure en fonction du nombre de barrières qu'une personne doit franchir le long d'un itinéraire donné. La prolifération des barrières contrôlées par les FARDC, en réponse à la résurgence du M23, a entraîné une importante augmentation des coûts de déplacement. Selon des sources locales, la multiplication des barrages gérés par les FARDC/Wazalendo dans la région contrôlée par les forces « loyalistes » a donné lieu à une flambée des prix sur tous les itinéraires de voyage habituels :

- Goma – Ngungu : 8 barrages routiers, auxquels les voyageurs paient 32 000 Fc (environ 16 \$) ;
- Goma – Rubaya : 8 barrières, qui coûtent aux voyageurs entre 32 000 Fc et 40 000 Fc (16 \$ à 20 \$) ; et
- Goma – Masisi : 9 barrages routiers, qui coûtent aux voyageurs entre 40 000 Fc et 50 000 Fc (20 \$ à 25 \$).

Dans l'économie marginale, qui concerne la majeure partie de la population rurale, de tels montants correspondent à un salaire mensuel, ce qui signifie que seules les personnes relativement privilégiées peuvent se permettre de se déplacer.

En outre, certains opérateurs de barrages routiers ont tendance à cibler les passants « étrangers » et à leur imposer des taxes plus élevées qu'aux passants « locaux ». Dans le secteur de Bakano, à Walikale, par exemple, les commerçants Bashi en provenance de Bukavu doivent payer des droits de passage obligatoires aux barrages des « volontaires » Maï-Maï démobilisés (notion examinée ci-dessus). Les habitants de la région ne sont, eux, pas soumis à ces droits. Ce type de taxes discriminatoires est très répandu et peut être prélevé en taxant plus fortement les produits essentiellement vendus par des personnes étrangères à la région.

Pour échapper à ces taxes, les véhicules attendent souvent le moment où les opérateurs des barrages quittent leur poste pour la nuit, généralement après le coucher du soleil :

« L'ouverture de la barrière c'est à partir de 6h30 et les éléments de la PCR qui y sont quittent à 17h30. Certains automobilistes préfèrent trainer dans les villages environnants en attendant le départ de ces agents aux faits d'échapper à ces perceptions. »

Cela implique évidemment pour ces automobilistes de voyager dans des conditions plus difficiles et dangereuses, puisqu'il fait noir à 17h30 et que les routes congolaises ne sont généralement pas éclairées.

2. L'IMPACT DES DYNAMIQUES DE SÉCURITÉ RÉCENTES (2020-2022) SUR LES BARRAGES ROUTIERS

Certains barrages routiers assurent des fonctions légales (régulation du trafic, assurance de la sécurité, perception de taxes légales comme les péages routiers et les impôts provinciaux), mais, en réalité, peu d'entre eux sont investis d'un mandat officiel. Les barrages routiers sont plutôt devenus une stratégie centrale d'autofinancement décentralisé pour une série d'acteurs (étatiques et non étatiques).

Depuis les années 1990, les barrières routières ont proliféré dans l'est de la RDC, où ils constituent un mécanisme majeur d'accumulation illicite et de survie économique pour les mouvements rebelles et les agents de l'État. Alors qu'il n'existait qu'une poignée de groupes armés dans les années 1990, en 2017, lorsque nous avons réalisé notre première étude sur les barrages routiers, ce nombre avait grimpé et avoisinait désormais les 70³¹. Depuis lors, le contexte en matière de sécurité politique à Walikale et Masisi a connu d'importants changements, dont chacun a laissé des traces dans le paysage des barrages routiers dans ces territoires.



2.1. Fragmentation et multiplication des groupes armés

La première dynamique observée concerne la fragmentation des groupes armés existants et la création de nouvelles factions, qui ont entraîné une hausse significative du nombre de groupes armés présents dans l'est de la RDC (figure 3). Selon le directeur du Programme de Désarmement, Démobilisation, Relèvement Communautaire et Stabilisation (P-DDRCS)³², ce nombre a dépassé la barre des 260 groupes armés en 2023, dont 64 groupes dans le Nord-Kivu³³. De nombreuses raisons expliquent cette fragmentation, et les explications varient d'une région à l'autre. Par exemple, les opérations menées par des milices issues de pays voisins (comme le Burundi) ont amplifié les tensions dans certaines zones sensibles, et la riposte internationale contre Ebola (2018-2020) a alimenté la violence dans le nord du Nord-Kivu. Le *Kivu Security Tracker* souligne l'« inertie du conflit » : beaucoup de groupes armés tentent de survivre en l'absence de programmes efficaces de démobilisation ou de réforme du secteur de la sécurité³⁴. La présence persistante de nombreux groupes rebelles est marquée par des rivalités internes, qui donnent régulièrement lieu à la création de groupes dissidents, ce qui galvanise une nouvelle fois les opposants. Dans les territoires de Walikale et Masisi, la situation locale en matière de sécurité a subi lourdement les effets des activités de NDC-R : ses affrontements avec d'autres groupes (comme l'APCLS et le FPP/AP), son alliance avec les FARDC, ainsi que ses rivalités internes et, finalement, son implosion, qui a de nouveau redynamisé d'autres groupes (comme l'APCLS)³⁵.

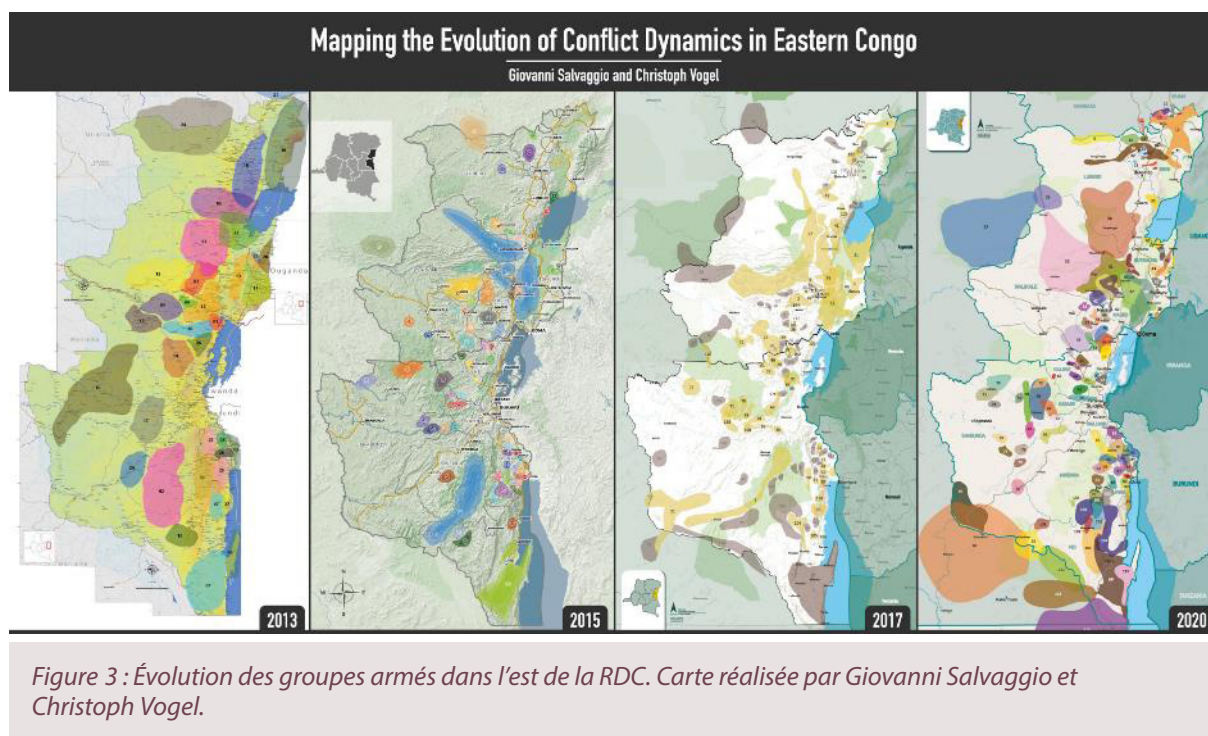
31 Stearns J. et Vogel C. (2017), *The Landscape of Armed Groups in Eastern Congo: Fragmented, politicized networks*, CRG/HRW : Kivu Security Tracker.

32 En juillet 2021, le président Félix Tshisekedi a annoncé la création d'un nouveau programme de démobilisation, destiné à remédier aux défaillances des programmes de désarmement, démobilisation et réintégration précédents. Le P-DDRCS résulte de la fusion de différents programmes existants (source : Matthysen K. et Gobbers E. (2022), *Armed conflict, insecurity, and mining in eastern DRC: Reflections on the nexus between natural resources and armed conflict*, IPIS, pp. 7, 26-27).

33 Swiss Info (2023), « RDC: 266 groupes armés actifs dans cinq provinces orientales », 19 avril.

34 Kivu Security Tracker (2021), *The Landscape of Armed Groups in Eastern Congo: Missed opportunities, protracted insecurity and self-fulfilling prophecies*, p. 8.

35 Ibid., p. 13.



Cette fragmentation progressive des groupes armés et la prolifération des mouvements d'autodéfense ont entraîné la multiplication des barrages routiers et l'intensification de la concurrence pour d'autres sources de revenus (on peut citer, à titre d'exemple, les combats acharnés entre NDC-R et le FPP/AP pour contrôler les mines d'or proches de Bunyatenge, dans le territoire de Lubero).³⁶ Début 2017, l'équipe de recherche avait recensé 21 barrages routiers exploités par trois groupes armés non étatiques à Masisi et Walikale ; en 2023, l'équipe a dénombré 40 barrages contrôlés par au moins neuf factions rebelles. La part de points de contrôle où des groupes armés étaient présents est passée de 16 % en 2017 à 37 % en 2023 (tableau 1). Le groupe armé le plus fréquemment rencontré aux barrières était Nyatura Abazungu, qui était présent à 9 barrières.³⁷

L'équipe a également observé une augmentation inquiétante du nombre de barrages routiers gérés par des groupes armés sur les grands axes routiers. Désormais, plus aucune grande route du Nord-Kivu n'est complètement contrôlée par le gouvernement. Il s'agit d'un phénomène récent, car, en 2017, le gouvernement contrôlait encore largement les routes nationales et provinciales, tandis que les groupes armés installaient leurs barrières le long des sentiers et des routes secondaires. Cette évolution est certainement imputable en grande partie à la contre-offensive menée contre le M23, les FARDC et les combattants Wazalendo ayant installé conjointement de nouvelles barrières (phénomène analysé ci-dessous, aux sections 2.3 et 2.4). Néanmoins, sur certaines routes, cette situation était déjà d'actualité avant la crise du M23. En août 2021, par exemple, Radio Okapi mentionnait l'existence de plusieurs barrages routiers exploités par NDC-R-Bwira et l'APCLS sur l'axe Masisi-Walikale, une route qui était étroitement contrôlée par l'État en 2017.³⁸ À l'époque, cependant, des signalements intermittents faisaient déjà état d'incursions temporaires de groupes armés sur la route principale, où ces groupes extorquaient parfois de l'argent aux transporteurs. Ces incursions ponctuelles se sont transformées en installations fixes dans les années qui ont suivi. De même, sur la route reliant Mweso à Pinga, des membres de NDC-R et des

36 Matthissen K., Muller T. et Bulakali N. Z. (2022), *Analyse de la carte interactive des zones d'exploitation minière artisanale dans l'Est de la République démocratique du Congo (2022)*, IPIS, pp. 28-30.

37 Nyatura Abazungu est l'un des nombreux groupes de Nyatura présents dans les territoires de Masisi et Rutshuru. Le tableau 1 montre que l'équipe a rencontré 13 barrages routiers gérés par des Nyatura, dont 9 étaient sous le contrôle de Nyatura Abazungu. Les Maï-Maï étaient présents dans 21 barrages routiers de l'échantillon étudié, mais ce groupe se compose aussi de nombreuses factions distinctes, comme l'APCLS et celui des Maï-Maï Kifuafua.

38 Radio Okapi (2021), « Militaires et miliciens tracassent les usagers de la route Masisi – Walikale, selon un député », 1er août.

membres de l'APCLS dominent le paysage des barrages routiers et imposent surtout des taxes sur les produits agricoles.

Groupes armés dans les territoires de Walikale et Masisi

Le directeur du P-DDRCS a identifié 64 groupes armés dans le Nord-Kivu. Les principaux groupes étudiés dans le présent rapport et qui sont aujourd'hui actifs à Walikale et Masisi (en dehors du M23, abordé dans la section 2.3) sont les suivants :

Nduma Défense du Congo - Rénové (NDC-R) est le principal vestige de la division du mouvement NDC original de Sheka Ntaberi qui était issu de la communauté des Nyanga, dans le territoire de Walikale. NDC-R s'est aujourd'hui divisé en deux factions, dont l'une est dirigée par le commandant Bwira, et l'autre par Guidon. L'équipe de recherche a principalement trouvé des barrages routiers exploités par des membres de la faction Bwira, souvent en collaboration avec des membres de l'APCLS du commandant Mapenzi Likuwe.

Plusieurs groupes **Nyatara** sont traditionnellement actifs dans les territoires de Masisi et Rutshuru, dans le sud du Nord-Kivu. Ces groupes prétendent protéger la population de Hutu congolais (rwandophones) contre les menaces des Mai-Mai ou de l'armée. Dans des rapports antérieurs, IPIS s'est penché sur les problèmes posés par la présence et les interventions des Nyatara pour les mines situées à proximité de Rubaya (Masisi), qui étaient pourtant classées dans la catégorie « verte » par le gouvernement (c'est-à-dire que ces sites étaient certifiés comme étant exempts d'interventions armées et de taxation illégale). L'équipe a recensé plusieurs barrages routiers contrôlés par Nyatara Abazungu et certains exploités par Nyatara CMC.

L'**Alliance des Patriotes pour un Congo Libre et Souverain** (APCLS) est l'un des groupes Mai-Mai les plus anciens et les plus puissants de l'est de la RDC. Ce groupe placé sous le commandement de Janvier Karairi prétend défendre les intérêts de la population Hunde dans le territoire de Masisi. Au cours des dernières années, il s'est engagé dans diverses alliances et affrontements avec d'autres acteurs armés de la région.

À Masisi, les groupes armés perçoivent non seulement des droits de transit, mais aussi des impôts sur les ménages baptisés « *Lala Salama* » (« dors bien » en swahili) ou « contribution au développement local », qu'ils imposent à la population locale, en instaurant parfois un système de « jetons » pour s'assurer que les habitants se soumettent à ces taxes. Tous les résidents masculins doivent alors être en possession de ce jeton lorsqu'ils se déplacent, sous peine de devoir payer des amendes de 10 000 Fc ou plus.

2.2. L'état de siège

En partie en réponse à la prolifération des groupes armés, le gouvernement congolais a déclaré l'état de siège dans le Nord-Kivu et l'Ituri depuis mai 2021, en remplaçant le gouvernement civil par un gouvernement militaire. Cette décision a engendré une militarisation à grande échelle de ces deux provinces, ce qui a eu pour effet d'intensifier sensiblement le harcèlement militaire le long des routes via l'installation de nouveaux barrages routiers militaires³⁹ et le remplacement des milices et des acteurs civils qui exploitaient les barrages existants par du personnel militaire (voir l'encadré ci-dessous). De plus, comme l'a fait observer un informateur de la société civile de Masisi :

« Il y a une augmentation importante du nombre de soldats [des FARDC] postés à chaque barrage routier. »

39 Voir, par exemple : Radio Okapi (2022), « Nord-Kivu : les habitants de Biruwe dénoncent les tracasseries militaires », 12 mai ; Kahambwa P. (2022), « Nord-Kivu : Tracasserie militaire à Buhene », Hapamedia.net, 2 janvier ; Sabuni, Jonas A. (2022), « Nord-Kivu : vers la fin des tracasseries militaires sur des tronçons routiers à Beni », radiomoto.net.

Plus ça change... Les barrages routiers passent d'un acteur à l'autre

Dans la chefferie de Bashali, beaucoup de barrages routiers désormais exploités par les FARDC étaient placés sous le contrôle des Nyatura en 2017. Par exemple, les barrages routiers de Busihe, Katanga, Kirumbu, Mpati et Kasura étaient tous gérés par les Nyatura en 2017. Ces barrages existent toujours en 2023, mais ils sont désormais aux mains des FARDC. Les soldats imposent généralement les mêmes taxes que celles perçues auparavant par les rebelles. Certains barrages (comme ceux de Kirumbu et Mpati) étaient des « barrages éphémères » que les Nyatura installaient lors des jours de marché bihebdomadaires. Les FARDC ont non seulement pris le contrôle de ces barrages, mais aussi reproduit cette pratique.

Cet exemple témoigne d'une tendance plus large indiquant que les barrages routiers se maintiennent et survivent aux acteurs locaux qui les ont érigés. La plupart des barrages routiers actuels ont maintes fois changé de main au cours de leur histoire. Une fois installé, un barrage routier tend à se maintenir ou à réapparaître, même si ses opérateurs changent. Cette convergence des pratiques de recherche illicite de profits accroît, par extension, la ressemblance entre les FARDC et les groupes armés non étatiques en tant qu'acteurs prédateurs aux yeux de la population, même si les observateurs étrangers voient les barrages routiers gérés par l'armée comme une « extension de l'autorité de l'État ». Les barrages routiers ont souvent des fonctions multiples : s'ils peuvent améliorer la sécurité (voir la section 1.3.1) et renforcer le contrôle territorial, ils permettent aussi l'accumulation de profits illicites par des acteurs aussi bien étatiques que non étatiques.

2.3. Résurgence du M23

La résurgence du M23 et son expansion dans les territoires de Rutshuru, Masisi et Nyiragongo à partir d'octobre 2022 ont eu des répercussions majeures sur la situation en matière de sécurité et ont provoqué une crise humanitaire. En avril 2023, l'OIM indiquait que plus de 900 000 personnes avaient dû fuir les zones touchées par ce conflit dans le Nord-Kivu⁴⁰. En outre, des atteintes aux droits humains de grande ampleur, comme les atrocités perpétrées par le M23 à Kishishe, ont fait de nombreuses victimes⁴¹.

Le Mouvement du 23 mars, souvent désigné par l'abréviation « M23 », est un groupe militaire rebelle dirigé principalement par des Tutsi. Le M23 a initialement été formé par d'anciens rebelles du Congrès national pour la défense du peuple (CNDP) qui avaient rejoint les rangs des FARDC, puis qui s'étaient rebellés en 2012 après l'annonce d'un redéploiement en dehors du Nord-Kivu. Leur rébellion, qui a duré jusqu'en 2013, a entraîné le déplacement de nombreuses personnes. En 2022, le M23 a lancé une nouvelle offensive, qui a fini par aboutir à la prise de la ville frontalière congolaise stratégique de Bunagana. Après les attaques menées par le M23 en 2022, le gouvernement congolais et des rapports d'experts des Nations unies ont blâmé le Rwanda et accusé le gouvernement du président Paul Kagame de soutenir les rebelles. En novembre 2022, les rebelles du M23 se sont approchés de la ville de Goma, ce qui a poussé près de 200 000 personnes à fuir leur foyer après que l'armée congolaise s'est retirée de ses postes avancés dans les régions environnantes.

À mesure que le M23 a élargi le territoire sous son contrôle, il a aussi pris le contrôle de barrages routiers stratégiques jusqu'alors gérés par le gouvernement. Les FARDC se sont alors mobilisées avec les Wazalendo, ce qui a donné lieu à l'apparition de nouveaux barrages routiers le long des lignes de front mouvantes, ainsi qu'à l'arrière de celles-ci. Le M23 a progressé selon des itinéraires stratégiques (comme en 2012), chaque offensive étant suivie par l'installation de barrages routiers le long des routes occupées. La plupart du temps, le groupe a repris à son compte des points de contrôle déjà présents, y compris des points de contrôle qu'il avait déjà exploités en 2012. Les barrages routiers du M23 cartographiés début 2023 à Mushaki et Kitchanga ainsi qu'à proximité de Kilolirwe et Kalengera existaient donc déjà en 2017, même s'ils étaient alors contrôlés par d'autres acteurs. Depuis la mi-2023, le groupe occupe

40 OIM (2023), *M23 Crisis Democratic Republic of the Congo*, avril.

41 Human Rights Watch (2023), *DR Congo: Mass Graves Tied to Rwanda-Backed M23*, 14 juin.

plusieurs villes importantes de l'est du Nord-Kivu, telles que Bunagana, Kiwanja et Rutshuru, et contrôle des sections cruciales des routes menant à Goma. Si le M23 est surtout présent sur le territoire de Rutshuru, l'équipe de recherche a recensé six barrages routiers gérés par ce groupe sur le territoire de Masisi, tous situés dans la chefferie de Bashali.

Comme évoqué dans la section 1.3.2, le M23 extorque des droits de transit exorbitants à la circulation. Les résultats de l'étude indiquent essentiellement la perception de taxes sur le transport de marchandises aux barrages routiers du M23. Des rapports de la société civile de Masisi suggèrent que le M23 gagne entre 40 000 \$ et 50 000 \$ par mois grâce aux taxes perçues rien qu'aux barrages routiers de Mushaki et Kilolirwe⁴². Au barrage de Kilolirwe sur l'axe Sake–Kitshanga, par exemple, un petit camion *Fuso* doit se départir de 420 \$, tandis qu'un grand *Fuso* doit payer 520 \$. Si le camion ne transporte pas de marchandises, le montant de la taxe est de 200 \$.

2.4. Contre-offensive

La contre-offensive des FARDC contre le M23 s'est également accompagnée de l'installation d'une série de nouveaux barrages routiers. Ces nouveaux barrages comprennent des postes militaires le long des routes ainsi que des barrages routiers exploités conjointement par les FARDC et des combattants Wazalendo parfois issus de groupes armés préexistants⁴³. L'équipe de recherche a donc trouvé des barrages gérés par des alliances entre différents groupes armés ayant mis de côté leurs divergences pour s'unir contre le M23. L'équipe a ainsi cartographié 11 barrages routiers à Masisi qui étaient exploités conjointement par les FARDC et des Wazalendo. Cette tendance est particulièrement visible à Rutshuru, où les offensives se concentrent. Depuis la prise de Mushaki par des membres du M23 et leurs alliés le 24 février 2023, des barrages routiers sont apparus dans presque tous les petits villages de l'axe routier Sake-Masisi. La plupart de ces barrages étaient contrôlés par les FARDC, par les Wazalendo ou par une alliance entre ces deux groupes, mais certains barrages étaient tenus seulement par une ou deux personnes armées difficilement identifiables. Contrairement au principe général selon lequel les barrages routiers restent généralement en place une fois installés, ces barrages de type éphémère se sont avérés moins stables et bougent, apparaissent ou disparaissent en fonction de l'évolution de la situation à l'échelle locale. Un individu ayant voyagé dans cette région a fait la déclaration suivante à l'un des membres de l'équipe de recherche :

« Parfois ces gens peuvent parfois peuvent surgir d'un petit sentier et stopper la moto pour lui demander vite 500 Fc ou 1 000 Fc, après quoi ils retournent dans la brousse. »

Une source au sein des instances militaires dirigeantes a déclaré à notre équipe que ces barrages routiers ne répondent pas seulement à des motivations tactiques, mais servent aussi à compléter les rations militaires insuffisantes des soldats et de leurs alliés « volontaires » au front⁴⁴. La mobilisation générale pour la contre-offensive contre le M23 a toutefois permis à des groupes armés tels que l'APCLS et Nyatura de multiplier les barrages routiers sous couvert de patriotisme⁴⁵. La région autour de Rubaya et Katoyi a par exemple été occupée par le M23 pendant une courte période à la fin février 2023. Après le retrait des forces du M23, des membres du groupe Nyatura ont rapidement déployé des barrages routiers, prétendument pour sécuriser la zone autour de Rubaya, avant d'étendre leurs activités vers le sud, en direction du Sud-Kivu. Cela signifie que des groupes armés sont désormais présents en permanence sur toutes les routes utilisées autrefois pour évacuer les minerais certifiés « verts » depuis Rubaya.

42 *Le Volcan News* (2023), « Masisi : Le M23 gagne entre 40.000 et 50.000\$ par semaine aux points de péages de Mushaki et Kilolirwe (société civile) », 23 mars.

43 Zaidi Zanem N. (2023), « Les Wazalendo, ces jeunes qui combattent le M23 », *Deutsche Welle*, 14 avril.

44 Entretien avec un officier de l'armée, Goma, mars 2023.

45 Voir aussi Shukrani J. (2023), « Wazalendo, faiseurs de rois et lois », *Kivu Morning Post*, 22 mai.

CONCLUSIONS

Dans les territoires de Masisi et Walikale, les mouvements de personnes et de marchandises se heurtent à une multitude de barrages routiers exploités à la fois par des acteurs étatiques et non étatiques. Les routes constituent des espaces hautement militarisés et sont soumises à diverses taxes.

En comparaison avec la vaste cartographie des barrages routiers réalisée en 2017 par IPIS, DIIS et ASSODIP, l'étude de 2023 aboutit tout d'abord à la conclusion que l'armée congolaise demeure le principal opérateur de barrages routiers, puisqu'elle était présente dans 43 % des barrages en 2017 et dans 44 % en 2023. Par contre, la part des barrages routiers gérés par des groupes armés non étatiques a plus que doublé entre les deux études, les groupes rebelles étant présents dans 36 % des barrages routiers recensés en 2023. Il convient aussi de noter que les groupes armés occupent désormais un nombre significatif de barrages routiers situés sur des grandes routes, ce qui n'était pas le cas en 2017. Cette évolution pourrait être une conséquence directe de la contre-offensive menée contre le M23 – un mouvement rebelle qui a progressé le long des routes en 2022, comme il l'avait déjà fait en 2012. Cette contre-offensive a engendré l'installation de nombreux nouveaux postes militaires le long des routes, mais aussi de barrages routiers exploités conjointement par les FARDC et les Wazalendo. Il reste à voir quelles répercussions cette mobilisation des forces rebelles aura sur les dynamiques de sécurité dans le Nord-Kivu à moyen terme. De manière générale, la plupart des barrages routiers prédateurs gérés par des rebelles étaient au départ des dispositifs *ad hoc* d'autodéfense communautaire. Le fait que ces barrages soient gérés par des intermédiaires (qui collaborent notamment avec des milices d'autodéfense locales) constitue donc une stratégie risquée, car cela permet à ces intermédiaires de poursuivre leurs propres objectifs, sans tenir compte de la finalité initiale de ces barrages.

En résumé, le contrôle du réseau de transport du Nord-Kivu est beaucoup plus fragmenté et militarisé qu'en 2017. Cela signifie que tout déplacement par voie terrestre devient une source d'accumulation illicite de richesses par divers groupes armés non étatiques, ainsi que par l'armée congolaise. Cette situation se traduit par l'omniprésence des barrages routiers et par des désaccords fréquents et parfois violents au sujet du contrôle des points de passage stratégiquement situés. Les barrages routiers sont des mécanismes de financement décentralisé et informel des services légitimes de l'État et servent à étendre le contrôle territorial, mais ils sont aussi un objet d'avidité et une source importante de financement des conflits.

Ensuite, les barrages routiers constituent une forme souvent négligée d'intervention armée dans les chaînes d'approvisionnement minières, parce qu'ils interviennent à une certaine distance des sites miniers surveillés plus étroitement. Les systèmes rigoureux d'approvisionnement responsable doivent accorder plus d'attention aux interventions armées ciblant les minerais en transit.

Plus largement, les décideurs politiques soucieux de s'attaquer au financement des conflits doivent arrêter de se concentrer uniquement sur les chaînes d'approvisionnement en minerais pour prendre plutôt en considération un éventail plus large de mécanismes permettant de générer des revenus qui financent les conflits dans l'est de la RDC. Si les barrages routiers ne représentent certainement pas la seule source de financement des conflits, ils opposent peu d'obstacles à l'entrée pour les aspirants rebelles et devraient être intégrés plus systématiquement dans les évaluations du financement des conflits.

Il est d'autant plus important de s'intéresser aux barrages routiers que le secteur minier n'est pas le seul à souffrir de la prédation routière exercée par des acteurs armés. Les barrages routiers pèsent plus lourd sur les gains marginaux qui forment les sources de revenus précaires des nombreux Congolais dépendant de l'agriculture de subsistance. Il est nécessaire de mener plus de recherches sur les effets concrets des barrages routiers sur les populations les plus vulnérables – les barrages routiers tenus par des milices locales protègent-ils par exemple aussi les moyens de subsistance ruraux contre le pillage par des acteurs extérieurs ? Dans la même optique, il est crucial d'effectuer des études préliminaires

minutieuses sur l'économie politique des routes rurales sélectionnées pour les programmes de remise en état, afin d'évaluer les risques et les répercussions socio-économiques et en matière de sécurité⁴⁶.

En outre, il reste encore à déterminer dans quelle mesure la prolifération des barrages routiers exploités par des groupes armés le long des grands axes routiers compromet les activités des organisations d'aide internationale et les chaînes d'approvisionnement des multinationales. Par le passé, des cas ponctuels d'entreprises multinationales versant de l'argent au M23 ont été signalés, tandis qu'en 2017, les entreprises de transport commercial chargées de travailler avec les organisations d'aide étaient soumises à une taxation systématique aux barrages routiers sur les routes congolaises.

Enfin, il importe de reconnaître que, si les barrages routiers sont essentiellement des mécanismes de prélèvement illicite de richesses auprès de la société, ils représentent potentiellement l'option la moins mauvaise à court terme. Le gouvernement semble en effet manquer de volonté et de moyens pour réformer les services de sécurité, dont les membres armés sont soit sous-payés, soit non rémunérés, et les autres stratégies de génération de revenus envisageables pourraient être plus violentes et moins prévisibles.

46 Voir, à titre de comparaison, Schouten P., Verweijen J., Murairi J. et Kubuya Batundi S. (2022), « Paths of authority, roads of resistance: Ambiguous rural infrastructure and slippery stabilization in eastern DR Congo », *Geoforum* 133: 217-227.

RECOMMANDATIONS

- Lorsqu'ils cherchent à résoudre la question du financement des conflits, les décideurs politiques doivent arrêter de se concentrer uniquement sur les chaînes d'approvisionnement en minerais pour prendre plutôt en considération un éventail plus large de mécanismes génératrices des revenus qui financent les conflits dans l'est de la RDC. Les acteurs armés ne font certainement pas de distinction entre les minerais et d'autres formes de richesses imposables. Il convient d'intégrer plus systématiquement les barrages routiers dans les évaluations du financement des conflits, par exemple via des enquêtes régulièrement mises à jour, car ces barrages constituent une forme primaire de financement des conflits, qui est spécifique à la zone géographique considérée.
- Dans le cadre de la promotion de chaînes d'approvisionnement en minerais plus responsables, il faut systématiquement accorder une attention systématique aux interventions des groupes armés avec des minerais en transit ainsi qu'à l'imposition indirecte de l'économie minière par l'intermédiaire des barrages routiers, et dénoncer plus fermement ces pratiques.
- Il convient de renforcer la capacité et la volonté du gouvernement de réformer les services de sécurité et d'assurer une meilleure logistique et un paiement plus régulier des salaires pour les FARDC. De telles mesures permettront i) d'empêcher l'armée d'exploiter des barrages routiers illégaux, ii) d'empêcher l'armée de harceler les voyageurs aux barrages routiers légaux et iii) de renforcer les capacités de l'armée en matière de démantèlement des barrages routiers illégaux, y compris ceux tenus par d'autres acteurs.
- Il convient de renforcer les capacités des agents de l'État qui gèrent des barrages routiers afin de promouvoir les droits humains et de lutter contre la corruption, la fraude et les violences sexistes.
- Il est nécessaire de promouvoir la transparence en exhortant les autorités nationales et provinciales de répertorier les barrages routiers légaux, ainsi que les services légalement habilités à les exploiter et les taxes qu'ils ont le droit de percevoir.
- Il convient de renforcer les capacités des organisations locales de défense des droits humains et aux journalistes, afin de leur permettre de signaler plus systématiquement les barrages routiers et les atteintes au droit congolais et aux droits humains en lien avec ces barrages.
- Il est nécessaire de mener plus de recherches sur les répercussions exactes des barrages routiers sur les populations les plus vulnérables, puisque la charge des taxes imposées aux barrages routiers pèse relativement plus lourd sur les biens de moindre valeur (comme les produits agricoles). À l'heure où la Banque mondiale prévoit de lancer un ambitieux programme de remise en état des routes secondaires dans l'est de la RDC, une analyse rigoureuse de l'économie politique des routes rurales sélectionnées et des effets produits par les barrages routiers sur les prix dans les exploitations agricoles et sur les marchés reliés par ces routes devrait constituer un cadre de référence pour mesurer l'impact socio-économique (et en termes de sécurité).

*Recherche indépendante et
renforcement des capacités
au service de la paix,
du développement durable
et des droits humains*

