

A vibrant scene on a dirt road in a rural village. People are walking, some carrying goods on their heads. A man in a colorful jacket is in the foreground, and several dogs are on the left. The background shows lush greenery and simple buildings.

Barrières

Routières

« au Rythme

du Pays »

**AU-DELÀ DE LA PRÉDATION
AU SUD-KIVU, RÉPUBLIQUE
DÉMOCRATIQUE DU CONGO**

**Godefroid Muzalia, Bienvenu Mukungilwa, Stanislas Bisimwa,
Kasper Hoffmann, Alice Nalunva, Eric Batumike, Jérémie Mapatano,
Oscar Dunia, Elisée Cirhuza et Vianney Muderhwa**

SÉRIE INSECURE LIVELIHOODS

La série Insecure Livelihoods publie des informations et des analyses sur la complexité des conflits et de la sécurité en République démocratique du Congo. Ses rapports sont basés sur des recherches indépendantes, non partisans, collaboratives et de terrain.

CONFLICT RESEARCH GROUP (CRG)

Directeur : Koen Vlassenroot

Directeur de recherche : Christoph Vogel

Responsable projet et formation : Michel Thill

www.ugent.be/ps/conflict-ontwikkeling/crg/en

GROUPE D'ÉTUDES SUR LES CONFLITS ET LA SÉCURITÉ HUMAINE (GEC-SH)

Directeur : Godefroid Muzalia

Chargés de projet : Francine Mudunga, Elisée Cirhuza et Cubaka Muderhwa

www.gecshceruki.org

GOVERNANCE IN CONFLICT NETWORK (GIC)

Coordinateur : Tomas van Acker

www.gicnetwork.be

PUBLICATION

Éditorial : Sandra Melone

Designer : Marie Wynants, achttien.eu

© 2021 Governance in Conflict Network, basé à l'Université de Gand, Belgique

AUTEURS

Godefroid Muzalia est Professeur à l'Institut Supérieur Pédagogique de Bukavu. Il est directeur du GEC-SH, et co-fondateur du Réseau Congolais de Recherche sur la Paix et Sécurité.

Bienvu Mukungilwa est assistant de recherche au CERUKI et chercheur au sein du GEC-SH basé à l'ISP-Bukavu à l'Est de la République démocratique du Congo.

Stanislas Bisimwa Baganda est chercheur au GEC-SH et consultant en genre et consolidation de la paix spécialisé dans les dynamiques des conflits à l'Est de la République démocratique du Congo.

Kasper Hoffmann est chercheur postdoctoral à l'Université de Gand et à l'Université de Copenhague. Il est expert sur les dynamiques de conflits à l'Est de la République démocratique du Congo.

Alice Mugoli Nalunva est chercheuse au GEC-SH. Elle a travaillé dans différents domaines dont la gouvernance foncière et les dynamiques urbaines à l'Est de la République démocratique du Congo.

Eric Batumike Banyanga est chercheur au GEC-SH sur les dynamiques de sécurité urbaines à l'Est de la République démocratique du Congo. Il est enseignant au Département d'Histoire à l'ISP-Bukavu.

Jérémie Mapatano est humanitaire pour IRC au Nord-Kivu est chercheur affilié au GEC-SH et à ANGAZA Institute sur des dynamiques sécuritaires et conflits à l'Est de la République démocratique du Congo.

Oscar Dunia est chercheur associé au GEC-SH. Il a plus de quinze ans d'expérience dans le domaine de la recherche sur les conflits et les droits humains à l'Est de la République démocratique du Congo.

Elisée Cirhuza est chercheur au GEC-SH spécialisée dans la gouvernance foncière et les violences intercommunautaires à l'Est de la République démocratique du Congo et consultant indépendant.

Vianney Cubaka Muderhwa est chercheur au GEC-SH sur le genre et l'intégration socio-économique des femmes et sur la sociologie informatique à l'Est de la République démocratique du Congo.



Barrières Routières « au Rythme du Pays »

**AU-DELÀ DE LA PRÉDATION
AU SUD-KIVU, RÉPUBLIQUE
DÉMOCRATIQUE DU CONGO**

**Godefroid Muzalia, Bienvenu Mukungilwa,
Stanislas Bisimwa, Kasper Hoffmann,
Alice Nalunva, Eric Batumike,
Jérémy Mapatano, Oscar Dunia,
Elisée Cirhuza et Vianney Muderhwa**



Résumé

Ce rapport porte sur le phénomène des barrières routières au Sud-Kivu dans l'est de la République Démocratique du Congo. S'inspirant d'une approche socio-anthropologique, il soutient que les barrières érigées sur les routes sont des espaces de rencontre entre une diversité d'acteurs étatiques et non-étatiques interagissant entre eux et avec les populations. Cette étude aboutit au constat qu'au-delà de la prédation, les barrières routières ont, au fil du temps, fait partie du paysage socio-économique et participent à une forme de régulation sociale dans un contexte de fragilité de l'État. Enfin, ce rapport met en exergue le paradoxe selon lequel les populations soutiennent à la fois le maintien et la suppression de ces barrières routières, ouvrant ainsi le débat sur leur avenir au Sud-Kivu.

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| GLOSSAIRE | 6 |
| 1 INTRODUCTION | 7 |
| 2 COMPRENDRE LES BARRIÈRES ROUTIÈRES | 10 |
| 3 MÉTHODOLOGIE | 14 |
| 3.1 Collecte de données | 14 |
| 3.2 Choix des sites d'étude | 15 |
| 4 CONTEXTE HISTORIQUE DES BARRIÈRES AU CONGO | 17 |
| 4.1 Les barrières dans le contexte colonial | 17 |
| 4.2 Entre l'indépendance et la chute de Mobutu en 1997 | 18 |
| 4.3 Les barrières « aujourd'hui » | 20 |
| 5 ACTEURS ET INTERACTIONS AUTOUR DES BARRIÈRES ROUTIÈRES | 23 |
| 5.1 Une constellation d'acteurs | 23 |
| 5.2 Des interactions complexes | 25 |
| 5.2.1 Interactions entre les acteurs étatiques et les acteurs non-étatiques aux barrières | 25 |
| 5.2.2 Interactions entre les usagers de la route et les agents aux barrières | 32 |
| 5.3 Les barrières comme espaces sociaux | 37 |
| 5.3.1 En milieu rural | 37 |
| 5.3.2 Dans les milieux urbains | 43 |
| 5.4 Adopter ou rejeter les barrières ? | 45 |
| 6 CONCLUSION | 51 |
| 7 BIBLIOGRAPHIE | 53 |

Glossaire

| | | | |
|--------------|---|------------------|--|
| ACCO | Association des chauffeurs du Congo | ECO-GARDE | Garde des parcs nationaux |
| AFDL | Alliance des forces démocratiques pour la libération du Congo-Zaïre | ETD | Entité territoriale décentralisée |
| ANR | Agence nationale des renseignements | FARDC | Forces armées de la république démocratique du Congo |
| ATTK | Association des transporteurs par tricycle au Kivu | FC | Franc congolais |
| AVD | Association des jeunes volontaires pour le développement | FDLR | Forces démocratiques pour la libération du Rwanda |
| CNPR | Commission nationale de prévention routière | FFN | Fond forestier National |
| CPEA | Chef de poste d'encadrement administratif | FONER | Fonds d'entretien routier |
| DGDA | Direction générale des douanes et accises | GMI | Groupe mobile d'intervention |
| DGI | Direction générale des impôts | IPM | Impôt personnel minimum |
| DGM | Direction générale des migrations | OCC | Office congolais de contrôle |
| DGRAD | Direction générale des recettes administratives, judiciaires, domaniales et de participations | ONG | Organisation non-gouvernementale |
| DPMER | Direction provinciale de mobilisation et d'encadrement des recettes | OPG | Office de police Judiciaire |
| EAD | Entité administrative décentralisée | PCR | Police de circulation routière |
| | | PM | Police militaire |
| | | PNC | Police nationale congolaise |
| | | PNKB | Parc national de Kahuzi-Biéga |
| | | RCD | Rassemblement congolais pour la démocratie |
| | | RDC | République Démocratique du Congo |
| | | SECAD | Secrétaire administratif |
| | | TRACTED | Tricycle en action pour l'entraide et le développement |
| | | TRANSCOM | Transport et voies de communication |

Cette étude porte sur le phénomène des barrières routières dans la province du Sud-Kivu, une des provinces de l'est de la République démocratique du Congo (RDC). C'est depuis la seconde moitié des années 1980 que l'on assiste à une floraison des barrières routières dans cette province. Celles-ci sont érigées aussi bien par des services étatiques que par des acteurs non-étatiques.¹ Comme tous ceux qui visitent et voyagent en RDC le savent, les barrières routières sont une réalité quasi-omniprésente. En 2017 il existait plus de 300 barrières dans la seule province du Sud-Kivu et presque 500 dans la province du Nord Kivu (Schouten, Murairi, and Kubuya 2017). En zones rurales comme dans les zones urbaines, ces barrières sont érigées, pour des raisons diverses, sur de nombreuses et souvent cahoteuses voies de communication.

Récemment, ce phénomène a fait l'objet d'un intérêt accru pour la recherche dans l'est du Congo. Centrée sur les dimensions économiques des barrières routières dans l'est du Congo, l'étude de Schouten, Murairi et Kubuya porte un titre évocateur de ces dimensions : *Le pillage route : économie politique des barrages routiers à Walikale et Masisi* (Schouten, Kubuya, and Murairi 2016). Cette étude a démontré que le contrôle du trafic routier est un enjeu majeur dans les conflits en RDC. En outre, les auteurs démontrent que les routes sont l'une des principales sources de financement illicite de divers acteurs armés étatiques et non-étatiques. Ceci est la principale raison pour

¹ Il peut s'agir de raisons économiques (les barrières comme lieux de contrôle des taxes), de raisons sécuritaires (contrôler la circulation des armes de guerre, traquer des bandits armés ou les éléments des groupes armés qui tentent de s'infiltrer dans la ville), de raisons pratiques (régulation de la circulation routière), des raisons politiques et/ou sociales (contestation d'une disposition administrative, revendications portées par les mouvements citoyens ou les étudiants) etc.

l'omniprésence des barrières sur les routes et autres voies de communication congolaises, notamment les nombreuses rivières (Schouten, Kubuya, and Murairi 2016; Eriksson Baaz, Olsson, and Verweijen 2018). L'objectif principal de la présente étude est de comprendre et documenter les relations sociales qui se développent autour des barrières routières étatiques, en zones rurales et en ville. De ce point de vue, cette étude s'inscrit dans cette ligne de travail de Schouten, Murairi et Kubuya, qui tout en mettant en évidence le caractère extractif des barrières, évoque les aspects sociaux ayant trait à cette étude.

L'argument principal soutenu par ce rapport est le suivant : plutôt que de les considérer comme de simples lieux de régulation routière, de tracasseries, ou de collecte des taxes, les barrières routières constituent des sites importants d'échanges sociaux et économiques dans l'est de la RDC. En effet, ces barrières sont constituées à la fois d'objets physiques, symboliques et d'êtres humains. S'agissant d'objets physiques par exemple, il peut s'agir d'une barre pivotante (en métal ou en bois) ou même d'une simple corde allongée sur la route. Souvent, ces obstacles physiques sont accompagnés d'une structure qui abrite des personnes qui opèrent la barrière. Lorsqu'un obstacle physique est érigé sur la route, cette structure symbolise la barrière. Elle peut prendre la forme d'un petit banc ou d'une paillote, etc.

Les barrières routières étatiques sont érigées à diverses fins officielles ou non-officielles. Les premiers concernent, par exemple, la lutte contre le braconnage, la fraude minière, l'exploitation forestière illégale, le contrôle des migrations et comme une mesure de sécurité. Cependant, en général, leur fonction première est de servir de sites d'extraction de ressources pour l'autorité qui les ont érigées. Ce n'est qu'à une très faible proportion que les ressources extraites aux barrières sont renvoyées dans les caisses de l'État. En effet, les agents aux barrières y trouvent des moyens financiers nécessaires pour subvenir aux besoins de leur famille et réaliser ainsi leurs projets dans le cadre d'un *État self-service* (Englebert 2012; De Herdt and Titeca 2019; Trefon 2009; Eriksson Baaz and Olsson 2011). C'est pourquoi ces *agents des barrières* sont perçus comme des agents triples, agissant à la fois pour leur propre compte, pour le compte de leurs chefs hiérarchiques et très peu pour le compte du trésor public.

Les agents déployés aux barrières n'opèrent pas de façon autonome. Au-delà des agents qui œuvrent aux barrières, il existe des réseaux multiformes plus ou moins étendus de personnes ayant un intérêt direct dans les barrières routières. En plus, au-delà des opérateurs et leurs réseaux de dépendants et patrons, il y a une kyrielle d'autres acteurs dont la vie quotidienne est affectée par les barrières routières – y inclus les voyageurs, les commerçants, les transporteurs et les habitants. Comme nous le montrerons, les barrières routières ne sont pas simplement des instruments de domination et d'extraction des ressources à travers lesquels les forts peuvent exploiter et dominer les faibles. En effet et malgré le caractère extractif des barrières, les populations environnantes et les usagers routiers y trouvent parfois des îlots d'une sécurité négociée et favorable à l'émergence des petits centres commerciaux.

Le contexte d'insécurité qui sévit à l'est de la RDC a démontré que sur les fonctions explicites des barrières se sont progressivement greffées plusieurs autres fonctions. Ces dernières font des barrières routières de véritables carrefours des dynamiques socio-économiques, politiques, militaires et sécuritaires. De ce fait, les barrières font désormais partie du quotidien des populations malgré des dynamiques d'extraction de ressources qu'on y observe. Cela est autant vrai pour les barrières tenues par les acteurs étatiques que pour celles érigées et gérées par les acteurs non-étatiques, y compris les acteurs armés. D'un côté, il s'agit d'espaces dynamiques et d'entrelacs d'interactions entre autorités étatiques et/ou non-étatiques et de l'autre côté entre les agents des barrières et les usagers agissant dans un réseau ou dans un faisceau de réseaux autour des intérêts, parfois convergents, mais pour la plupart très compétitifs.

Ce rapport est structuré comme suit. Après une brève introduction, il commence par un bref aperçu sur les barrières routières en République Démocratique du Congo. Ensuite, il présente la méthodologie adoptée pour la collecte et l'analyse des données. La section suivante dresse un bref aperçu historique sur les barrières routières dans l'est du Congo. Enfin, l'étude analyse les interactions entre les acteurs en présence. Une conclusion analytique met un terme à ce rapport.

Comprendre les barrières routières

La littérature existante globale sur les barrières routières met en évidence deux éléments clés. Premièrement, il souligne leur caractère intrinsèquement politique. C'est-à-dire qu'elles servent à taxer, opprimer et contrôler, à délimiter ou diviser l'espace par l'État. Simultanément elles peuvent être utilisées pour perturber et résister. Deuxièmement, il souligne que les barrières routières et postes de contrôle varient en fonction du contexte dans lequel ils sont situés (Schouten 2019; Ndjio 2005; Hammami 2004; Olken et Barron 2009; Klaeger 2013; Scott 1985; Newbury 1984; McDonald 2009; Longo, Canetti et Hite-Rubin 2014).²

Les autorités centrales de l'État congolais n'ont ni la légitimité ni la capacité de gouverner le vaste territoire du pays. C'est particulièrement le cas dans l'est du pays, déchiré par la guerre depuis plus de deux décennies. La fragilisation de l'État central au Congo a créé des opportunités pour les autorités locales étatiques et non-étatiques de s'imposer sur la gouvernance des ressources et de la population. Les barrières routières sont des lieux par excellence où se développent des nouvelles formes d'autorité publique autour des « contrats fiscaux » entre différentes autorités et populations locales (Hoffmann, Vlassenroot, and Marchais 2016). Ces barrières sont tenues aussi bien par les acteurs étatiques que par les acteurs non-étatiques, armés et plus ou moins structurés, ou encore par des organisations civiles d'auto-prise en charge (organisations de la société civile, « volontaires », mouvements

² Les auteurs tiennent à remercier Michel Thill pour la préparation d'une revue de la littérature sur les barrages routiers pour ce projet de recherche.

d'auto-défense, etc.). Bien que les formes de gouvernance fiscale qui se développent sur les barrières varient et ne fassent pas l'unanimité, celles-ci semblent s'imposer dans le paysage. Généralement, la politique des barrières de routes au Congo affiche les mêmes caractéristiques. Dans leur étude sus-évoquée, Schouten, Kubuya et Murairi (2016) distinguent globalement cinq types de barrières routières :

- 1 les **barrières stratégiques** (les postes les plus avancés ou les limites externes d'une zone d'influence d'un acteur armé, placés en réponse à la présence proche d'un ennemi)
- 2 les **barrières sur des limites administratives** (entre deux entités administratives décentralisées)
- 3 Les **barrières de circulation routières** (surtout le long des axes principaux)
- 4 les **barrières liées à l'exploitation de ressources naturelles** (sur les chaînes d'évacuation de minerais ou d'autres ressources naturelles)
- 5 des **barrières de marché** (érigées à l'entrée et/ou à la sortie de localités à l'occasion des marchés périodiques). Cette « typologie » tient compte essentiellement des milieux ruraux où les barrières suivent le circuit de circulation économique

Les milieux urbains présentent une réalité aussi complexe que les zones rurales. Dans les villes, outre les points de contrôle de la Police de circulation routière (PCR), l'érection des barrières et/ou postes de contrôle est liée à des contextes particuliers. Il existe ainsi des barrières circonstancielles. Plusieurs motivations sont à l'origine de ces barrières : protestation contre une décision administrative jugée impopulaire, démonstrations d'étudiants, pressions sur les acteurs politiques, insécurité routière, etc. Ainsi, par exemple, les multiples accidents de circulation à Bukavu sur l'*Avenue Industrielle* ont poussé les jeunes du quartier Nyamugo (Commune de Kadutu) à ériger des barrières sur le tronçon communément appelé *sens unique*.³ Aussi, en janvier 2018 la ville de Bukavu était aux prises avec des cambriolages et assassinats ciblés. Les « changeurs de monnaie » (cambistes) et les revendeurs de cartes prépayées de télécommunication ont été braqués et tués en cascade (Mudunga 2019).

³ Entretien n°36 avec un volontaire de l'association Sens-Unique, Bukavu, novembre 2020.

En réponse, les autorités politico-administratives ont décidé d'impliquer la population dans sa propre sécurité. Ils ont ainsi lancé une opération baptisée « *Tujikinga* » (Protégeons-nous). Cette opération s'est matérialisée par l'érection de plusieurs barrières et postes de contrôle sur certaines artères de la ville de Bukavu pour des raisons strictement sécuritaires (Thill 2019b). Le contexte sécuritaire qui sévit à l'est de la RDC a démontré qu'aux fonctions explicites des barrières et postes de contrôle se sont progressivement ajoutés plusieurs autres fonctions qui font des barrières de véritables carrefours des dynamiques socio-économiques, politiques, professionnelles, militaires et sécuritaires. Il s'agit en effet des espaces dynamiques, des entrelacs d'interactions, d'un côté entre autorités étatiques et/ou non-étatiques et de l'autre côté entre les agents des barrières et les usagers agissant dans un réseau ou dans un faisceau de réseaux autour des intérêts, parfois convergents mais très compétitifs. Comme on va l'explicitier dans les pages suivantes, à chaque agent de barrière en poste sur terrain, correspond une autorité administrative, militaire ou politique, assise quelque part en ville dans un bureau de l'État. Les agents aux barrières sont perçus comme des agents triples agissant à la fois pour leur propre compte, celui de leurs chefs hiérarchiques et très peu pour le compte de l'État. L'on assiste ainsi à l'émergence des barrières routières comme des espaces socio-professionnels informels où interagissent les acteurs ou encore des espaces de négociation dans un système d'autorité publique autour de la gestion des opportunités économiques de prédation, etc. Cela est vrai aussi bien pour les barrières tenues par les acteurs étatiques que pour celles gérées par les acteurs non-étatiques, y compris les acteurs armés.

Il faut préciser que le contexte sécuritaire fragile dans les zones d'étude suggère une perception des barrières comme des espaces sociaux entrelacés. En effet, au-delà du morceau de corde ou de la pièce de métal qui coupe la route en deux et où se déploient les agents commis aux barrières, celles-ci et les postes de contrôle doivent être perçus comme des espaces-tampons entre différents acteurs. Le déploiement momentané des éléments du *Conseil National pour la Renaissance et la Démocratie* (CNRD), un groupe rebelle rwandais, dans le territoire de Kalehe a mis au grand jour cette évidence. Le marché érigé à *Shange* (à Bunyakiri) était devenu un lieu d'approvisionnement pour plusieurs groupes rivaux. C'était un *espace-barrière* entre

espaces de pouvoir militarisé tenus d'un côté par les groupes Nyatura, les Raïa Mutomboki, les éléments des FARDC (Forces Armées de la République démocratique du Congo) et les CNRD.⁴ Tous ces acteurs armés fréquentent le marché de *Shange*. Ils s'y retrouvent souvent et ne s'y affrontent pas. C'est une sorte d'espace-tampon très ouvert les jours des marchés, un « espace-tampon » qui démarque les espaces de pouvoir militaire.

Il existe une catégorie spécifique d'espaces-barrières : les *parking-barrières*. Ceux-ci sont décelables aussi bien dans les milieux urbains que ruraux. Il s'agit de lieux d'embarquement et de débarquement de passagers qui fréquentent l'intérieur des provinces et des lieux de chargement de camions aux jonctions de routes de dessertes agricoles et provinciales. Tous les services étatiques impliqués dans la gestion de l'espace routier sont déployés sur les *parking-barrières*. Les transporteurs ne peuvent débarquer ou embarquer que s'ils sont en ordre avec toutes les taxes. En outre, les *parking-barrières* mettent en œuvre plusieurs acteurs non-étatiques dans la mesure où ils constituent pour eux un espace d'opportunités à un gain matériel. C'est le cas des soi-disant *parkingjés*⁵, des membres de « l'Association des transporteurs » et des « volontaires » impliqués dans la gestion des embouteillages. Quatre *parking-barrières* ont retenu l'attention des chercheurs dans ce rapport dans la mesure où ils sont très fréquentés et constituent des terminaisons de plusieurs axes routiers qui relient les milieux ruraux à Bukavu, chef-lieu de la province : *Essence-Mwenga*, *Chai-Ngweshe*, *Essence-Kankinda-Shabunda* et *Essence-Uvira*.

⁴ Les *Nyatura*, *Raïa Mutomboki*, les rebelles rwandais du CNDR (Conseil National pour la Renaissance et la Démocratie) sont parmi les groupes armés encore très actifs dans notre zone d'étude.

⁵ Du mot *parking*, le néologisme *parkingiers*, désigne les jeunes désœuvrés sans formation pour être recrutés dans la fonction publique. Les parkings des véhicules sont devenus leurs milieux professionnels. Ils peuvent y vendre leurs muscles pour charger/ et ou décharger les véhicules et sécuriser les bagages. En même temps, ils veillent sur le respect de l'ordre d'arrivée et de sortie des véhicules. Tous ces services sont payés. Et chaque *parking* a son propre personnel. Progressivement, les *parkingiers* ont élargi leurs espaces professionnels à certaines barrières de toutes qui en offrent la possibilité.

Réalisée en deux phases, la collecte des données a privilégié une perspective socio-anthropologique classique. Les chercheurs ont consacré beaucoup de leur temps à l'observation sur le terrain. Ils ont interagit avec les informateurs trouvés dans leur milieu de vie quotidienne (Vlassenroot 2006).

3.1 Collecte de donnés

La première phase s'est déroulée du 28 mars au 10 avril 2019. Les entretiens directs et semi-directs ont été réalisés par six chercheurs déployés par duo. Les deux premiers duos ont travaillé dans les milieux ruraux (Kalehe, Uvira-Fizi), tandis que le troisième duo a travaillé dans les milieux urbains (Bukavu) – Ce dernier a récolté des données complémentaires durant la seconde phase de la recherche. Au-delà des observations and conversations informelles, l'équipe de recherche a réalisé 85 entretiens, dont 53 individuels et 32 en groupe de discussion. Parmi ces entretiens, 42 ont impliqué les usagers routiers, tandis que 43 ont été réalisés avec les personnes qui gèrent les barrières (étatiques ou non-étatiques) y compris leurs chefs hiérarchiques et les agents assignés aux barrières. Nous avons réalisé 66 entretiens en zones rurales et 19 dans la ville de Bukavu.

La seconde phase de collecte des données était essentiellement urbaine. Elle s'est déroulée du 6 au 10 novembre 2020. L'équipe a réalisé 40 interviews individuelles et entretiens de groupe. Les informateurs étaient aussi bien des usagers de la route (transporteurs et voyageurs) que des agents services impliqués dans la gouvernance routière et des populations dans le voisinage

immédiat des barrières routières. Le lien avec la route a donc été le critère dominant dans le choix des informateurs.

Les chercheurs ont accordé une attention particulière à ce qu'Olivier de Sardan qualifie *d'écarts entre les normes professionnelles et les comportements réels des agents* qui travaillent sur les barrières (Olivier de Sardan 2008). En effet, les interactions entre acteurs au niveau des barrières dépassent le cadre légal. Elles mettent en œuvre une gamme de « normes informelles » qui participent à la vie sociale de la barrière et de ses environs immédiats. Ces « normes informelles » pourraient être classées dans une catégorie « floue » des normes dites « pratiques ». C'est-à-dire, l'ensemble des pratiques souvent illicites auxquels les agents recourent pour faire face à la précarité.

Pour saisir comment les normes pratiques participent à modeler les espaces sociaux autour des barrières, il a été nécessaire d'emprunter quelques éléments à l'approche sociolinguistique (Boutet et Maingueneau 2005). Le discours et le vocabulaire liés à la corruption dans le milieu professionnel congolais en général et sur les barrières ont été d'un apport important. Ils ont aidé non seulement à appréhender le processus de banalisation des pratiques illicites (Blundo et Olivier de Sardan 2001) et leur socialisation, mais encore à analyser ces pratiques dans l'optique des « institutions crépusculaires » (Lund 2006). C'est-à-dire, des institutions qui dépendent de l'idée et de celle-ci pour justifier leur exercice d'autorité et pour accéder aux ressources, même s'ils ne sont pas officiellement reconnus par l'état. Les acteurs non-étatiques sur et autour des barrières répondent à ce profil. Même les institutions étatiques peuvent être considérées comme des « institutions crépusculaires » dans la mesure où elles opèrent elles-mêmes en dehors des normes officielles de l'État.

3.2 Choix des sites d'étude

L'équipe de recherche a plutôt accordé une importance à certains axes routiers au Sud-Kivu dans la mesure où ceux du Nord-Kivu étaient déjà suffisamment documentés par Schouten et al. Les axes routiers *Miti – Bunyakiri via Kalehe* (dans le Sud-Kivu rural) et *Kamanyola-Fizi via Uvira* (sur littoral faisant frontière avec le Burundi) ont été choisis non seulement suite à la

fluidité du trafic dans la zone, mais encore à raison du contexte d'insécurité qui prévaut dans les zones qu'ils traversent et de la diversité des acteurs qui y interviennent. Il s'agit aussi bien des services étatiques officiels que des acteurs non-étatiques, y compris les acteurs armés. L'axe routier Miti-Kahuzi-Bunyakiri a retenu l'attention des chercheurs à raison d'une forte présence des acteurs armés dans et autour du Park National de Kahuzi-Bièga. Malgré l'insécurité qui sévit dans la région, ces axes routiers sont fréquentés par des trafiquants des minerais et des commerçants qui approvisionnent Bukavu en vivres. Cela donne un contexte favorable aux taxateurs et autres rançonneurs de tous bords.

En milieu urbain, ce sont les axes routiers i) *Place de l'Indépendance-Essence via Avenue Industrielle* ; ii) *Maison Blanche-Hôpital de Panzi-Maria Kachelewa* ; iii) *Major Vangu-Nyawera* ; iv) *Place de l'Indépendance-Nguba* et v) *Office National de Logement (ONL)-Gendarmerie*, qui ont retenu notre attention. Ces axes routiers relient le centre-ville avec des quartiers populaires surpeuplés et où le déficit de services de sécurité est établi. Du point de vue de gouvernance routière ces axes routiers présentent une particularité. Il s'agit de l'implication des associations civiles dans la gestion de la sécurité routière. Les chercheurs ont aussi documenté les dynamiques autour des *parkings-barrières*. C'est-à-dire les lieux d'embarquement et de débarquement des passagers qui voyagent pour l'intérieur de la province.

Contexte historique des barrières au Congo

Ce chapitre fournit le contexte historique dans lequel ce rapport se situe. Divisé en trois sections – la période coloniale, l'indépendance et le régime Mobutu suivi par la période depuis 1997 – il offre un aperçu sur la longue durée du phénomène sous investigation.

4.1 Les barrières dans le contexte colonial

Si ces derniers temps les barrières attirent l'attention des certains chercheurs (Schouten, Murairi, and Kubuya 2017; Schouten, Kubuya et Murairi 2016), elles ne constituent pas une nouvelle dimension de gouvernance dans le paysage routier en RDC. Déjà à l'époque coloniale belge (1908 – 1960), les autorités coloniales érigeaient des barrières pour contrôler les déplacements des indigènes. L'accès à certains espaces était conditionné par la détention d'un permis de circulation. Ainsi par exemple, le décret du 9/12/1925 complétée par celui du 23/03/1928 stipulait qu'aucune personne de couleur, trafiquant ambulant ou *capita* de négoce, ne pouvait se rendre dans les milieux indigènes pour un but commercial, sans être en possession d'un permis de circulation pour le commerce. Au-delà de la dimension raciste suggérée par cette sorte de « législation-barrière », il est clair que le contrôle des déplacements des indigènes répondait aux exigences d'ordre sécuritaire.

4.2 Entre l'indépendance et la chute de Mobutu en 1997

La RDC accède à l'indépendance le 30 juin 1960. Six jours plus tard, elle sombrerait dans un chaos politico-militaire. Quatre espaces de pouvoir rivaux plus ou moins autonomes se sont alors affrontés entre 1960 et 1965 : au sud, le Katanga sécessionniste passa sous le contrôle de Moïse Tshombe (Gérard-Libois 1963) ; au centre du pays, le Sud-Kasaï « indépendant » était dirigé par Albert Kalonji Ditunga (Gérard-Libois et Verhaegen 1961) ; la Province Orientale devint le bastion des « lumumbistes »⁶ sous la houlette d'Antoine Gizenga (Young 1965) ; enfin, Léopoldville (la capitale), resta sous le contrôle du gouvernement légal, dirigé par Président Joseph Kasa-Vubu, bien que le chef de l'armée et futur président Joseph Mobutu ait exercé un pouvoir considérable dans les coulisses. Cette turbulente période fut ainsi marquée par une intense activité rebelle. Des barrières ont été érigées comme postes de contrôle entre les zones de régimes différents. Dans ses chansons, Kampeti,⁷ un griot de Bukavu, évoque à ce sujet les barrières tenues par des partisans des uns et des autres. Franchir ces barrières était dicté par un mot de passe : il fallait s'exprimer correctement dans la langue des miliciens pour passer d'une zone à l'autre.

Le 24 novembre 1965, Mobutu accéda au pouvoir par un coup d'État. Au début de son règne, les barrières furent érigées pour des raisons sécuritaires et s'inscrivaient dans une logique de continuité par rapport à celles déjà évoquées. En effet, il fallait contenir les infiltrations rebelles qui proviendraient du Kwilu, le bastion des rebelles dirigés par Pierre Mulele (Kalema 2019). Mais dans les années 1970 une autre logique des barrières a été développée. Une forte baisse des prix du cuivre en 1973 a entraîné un effondrement de l'économie de l'État. Cela a eu un effet dramatique sur les fondements du régime de Mobutu, qui ne pouvait plus payer ses fonctionnaires. Ceci les a conduits à accumuler autant de ressources aussi rapidement qu'ils le pouvaient en

⁶ Les partisans de Patrice Lumumba (1925-1961), qui a œuvré pour un Congo unifié. Il a été le Premier ministre du Congo après son indépendance en 1960 de la Belgique.

⁷ Kampeti dit « Révolutionnaire » est un griot congolais des années 1960. Il chantait les « exploits » du Président Mobutu Sese Seko dans sa lutte contre les rébellions qui ont émaillé la Première République et le début de la Deuxième. Yungu Amisi-Kampeti Révolutionnaire. « A La Fasso ». Voir <https://www.youtube.com/watch?v=4ECeRP85scr4&t=316s>.

les extrayant des citoyens (Schatzberg 1980: 184). Les forces de sécurité en particulier sont devenues une « source flottante d'insécurité » (Schatzberg 1988: 70). À travers le pays, les routes étaient parsemées de barrières de route érigées par des unités de l'armée, des groupes de jeunes du parti de l'État ou la police locale menant des opérations de ratissage, censées avoir pour but de ramener des criminels, mais qui constituaient encore une autre forme d'extraction (Callaghy 1984: 288–90; Fairhead 1992: 22–23). En réponse, les gens se sont mobilisés pour protester contre cette rupture du contrat social avec les autorités. Catharine Newbury fournit un exemple frappant de la chefferie Buloho à Kalehe. Ici, en 1982, un groupe de productrices de manioc a protesté contre la multiplication des taxes : sur les 10 km jusqu'au marché, trois prélèvements différents ont été imposés aux franchissements de cours d'eau où les barrières ne pouvaient être contournées. Les femmes ont été poussées à leur acte de protestation sans précédent en raison des conditions décroissantes du commerce du manioc et parce que les nouvelles taxes n'ont rien apporté en retour (Newbury 1984: 48).

Durant la seconde moitié des années 1980, certaines barrières routières furent légalisées. L'Ordonnance Présidentielle n°84-003 du 28 août 1984 portant création et organisation de la Garde civile (L'actuel Police Nationale Congolaise, PNC) autorisa ce service à ériger des points de contrôle dans les villes pour assurer la sécurité des personnes et de leurs biens. Plusieurs postes dits « de régulation routière » furent alors érigés à Bukavu. C'est le cas de l'actuel poste de la PCR à la Place de l'Indépendance et celui d'Essence/Rumama en commune d'Ibanda. Ces postes ont joué quasiment le même rôle que les barrières connues à ce jour à Bukavu.

Plus tard, au début des années 1990, les *mikange*⁸ servirent pour contrôler des impôts individuels et autres taxes, qui devaient être payés à la banque ou à la commune. Vers la fin du règne de Mobutu, des barrières militaires plus ou moins mobiles et nocturnes étaient devenues des points importants de

⁸ Dérivé du lingala « *Tokangi nzela* » (*Nous avons barricadé la route*), le terme Mukange (pluriel Mikangi) était utilisé par la population pour désigner une barrière tenue par les militaires des Forces Armées Zaïroises (FAZ). Par extension et dans un langage militaire, Mukangi finit par désigner une embuscade.

tracasseries et d'application du fameux « *Article 15* »⁹ par des militaires qui ne percevaient presque plus leurs soldes. Les barrières sont ainsi devenues des espaces d'opportunités non seulement pour les militaires, mais encore pour d'autres services impliqués dans la gouvernance de ces espaces. Très vite, ces tracasseries sont entrées dans ce que plusieurs informateurs ont dénommé le *rythme du pays*, pour désigner l'inaction des gouvernants face à plusieurs pratiques qui enfreignent les règles officielles de gouvernance. L'accès aux ports maritimes, aux aéroports et aux marchés était désormais contrôlé et « taxé » par les Gardes civiles « *na Esprit ya bien* ».¹⁰ Le pas vers la consécration et l'officialisation des pratiques illicites (corruption, trafic d'influence, etc...) était ainsi franchi.

4.3 Les barrières « aujourd'hui »

L'année 1996 marque un tournant décisif dans l'histoire du pays. La rébellion déclenchée par l'AFDL (Alliance des Forces Démocratiques pour la Libération du Congo-Zaïre) à partir du Kivu met un terme aux trente-deux ans de règne de Mobutu le 27 mai 1997. Le nouveau régime dirigé par le feu président Laurent-Désiré Kabila ambitionne d'introduire des réformes dans le secteur sécuritaire. Durant la première année de son règne, les barrières sont essentiellement tenues par les militaires. Ce sont presque toutes des points de contrôles érigés à des points stratégiques (entrées de la ville, sur certains axes des quartiers populaires...) et tenues par les soldats de l'Alliance et leurs alliés, principalement l'armée rwandaise. Les motivations sont alors essentiellement sécuritaires dans un contexte post-guerre. L'armée rwandaise tenait à se rassurer que la menace de déstabilisation qui pesait sur le Rwanda à partir de l'est de la RDC était définitivement éloignée. Le nouveau régime quant à lui voulait se rassurer que l'espace conquis fût totalement sous contrôle. Cette collaboration entre alliés n'a pas duré longtemps.

En effet, le 08 août 1998, Laurent-Désiré Kabila rompt d'avec ses alliés rwandais (Kabamba et Lanotte 1999). Aussitôt, ceux-ci soutiennent une nouvelle

⁹ Article 15 : « Débrouillez-vous ». Ce dicton issu du Mobutisme, signifiait à l'époque que tout Zaïrois, y inclut les forces étatiques, devrait faire preuve de « débrouillardise » pour survivre.

¹⁰ Du Lingala (la langue de l'armée), « Esprit y a bien » signifie « de bon cœur » : après avoir dépouillé les civils de leurs biens, les Gardes civiles obligeaient leurs victimes de dire qu'ils ont fait un « don de cœur » à leurs ravisseurs.

rébellion contre Kinshasa : « le Rassemblement Congolais pour la démocratie ». Inscrite dans la continuité des intérêts des alliés d'hier, cette rébellion connaît très vite la résistance populaire. Dans les milieux ruraux, la résistance est très vite militarisée. Cette période coïncide avec la diversification des fonctions barrières et la consolidation de leur insertion dans l'espace routier (Schouten, Murairi et Kubuya 2017). Les nombreuses milices locales et étrangères en font même des points stratégiques soit pour collecter les taxes illégales pour soutenir les « efforts de guerre », soit pour le contrôle de leurs espaces de pouvoir quasi-étatiques (Hoffmann et Vlassenroot 2014; Hoffmann, Vlassenroot et Marchais 2016; Morvan 2005). Plusieurs barrières tenues par les acteurs armés remontent à cette période. En effet, la multiplication des barrières tenues par des militaires, en milieux ruraux surtout a été motivée par les raisons sécuritaires. A ce sujet, un acteur de la société civile affirme :

La barrière de Bitale était érigée pour la réglementation de la circulation des véhicules. [...] Les autres barrières des FARDC sont nées d'un contexte de conflit et de violence. À chaque endroit où le braquage était commis, les FARDC érigeaient un poste de patrouille afin de sécuriser les usagers de la route. Plus tard, au poste de patrouille, les éléments des FARDC demandaient 'un petit rien' pour encourager les militaires. Progressivement, ce petit rien est devenu obligatoire.¹¹

Ces braquages ont souvent été attribués aux « *hommes en uniformes militaires non autrement identifiés* ». Cette expression est un véritable fourretout qui inclut aussi bien les éléments des groupes armés actifs dans la région depuis le début des années 1990, les éléments de milices communautaires, les bandits armés et même certains éléments des FARDC et de la PNC. En effet, tous ces acteurs sont impliqués soit dans l'érection des barrières, soit dans les opérations de coupeurs de route ou la taxation illégale. Dans ce contexte actuel d'une *instabilité stable* (Verweijen 2016), ces barrières sont devenues des points de rencontre de plusieurs dynamiques politiques, économiques, sécuritaires, etc.

Pour mieux appréhender les contours de ces dynamiques, il est utile donc d'inscrire les barrières dans le contexte global d'une RDC qui, non seulement

¹¹ Entretien n°15 avec un acteur de la société civile de Bunyakiri, Bitale, Février 2019.

n'a pas le contrôle de l'entièreté de son territoire national (même dans les zones sécurisées), mais encore n'offre plus à ses fonctionnaires des salaires pour vivre décemment. En ce qui concerne les barrières, par exemple, l'on peut noter que malgré qu'il soit en zone sécurisée, l'axe routier Kinshasa – Matadi – Moanda, le principal axe qui relie Kinshasa aux ports de Matadi et de Moanda, est toujours parsemé des barrières. Aussi la société civile de la Province du Kwilu a souvent dénoncé la multiplicité des barrières tenues par les agents de la DGM (Direction générale des migrations), de la PNC et des services de transport sur les routes et sentiers de desserte agricole à l'intérieur de la province du Kwilu. La pratique des barrières offre à ces nombreux fonctionnaires une opportunité de « compléter leurs salaires ». Les usagers de la route sont alors obligés de « faire avec », d'interagir avec tous les acteurs impliqués dans la gouvernance des barrières, y compris les acteurs non-étatiques armés. Ils n'ont pas d'autres options que de « réinventer le quotidien » (Morvan 2005).

Acteurs et interactions autour des barrières routières

Ce chapitre offre une analyse des acteurs et interactions dans le contexte des barrières routières. Basé sur les recherches menés dans la cadre de ce rapport, il démontre une multiplicité d'intérêts et stratégies, ainsi que différentes logiques de coopération et compétition autour des barrières.

5.1 Une constellation d'acteurs

Une constellation d'acteurs est à l'œuvre sur les barrières routières. Parmi ces acteurs, on trouve les agents étatiques travaillant aux barrières, les usagers de la route et les acteurs circonstanciels (étatiques ou non, mais pas directement liés à la barrière) ainsi que les acteurs indirects, principalement ceux qui habitent le voisinage immédiat des barrières.

Synthèse des acteurs présents aux barrières et leurs attributions

| SERVICES | | ATTRIBUTIONS ET OU MOTIVATIONS |
|---|---|--|
| Services politico-administratifs | | |
| ACTEURS ETATQUES | Division provinciale des transports et voies de communication | Contrôler le chargement des véhicules Vérifier les permis de circulation |
| | Division du tourisme et de l'environnement et développement durable | Percevoir les taxes sur les produits de la flore (planches, bois et braise) |
| | Direction Générale des Migrations | Contrôler les mobilités des étrangers (surtout dans les zones frontalières comme l'axe Uvira-Fizi) |
| | Agriculture-Environnement et fond forestier national | Taxer les produits forestiers Faire respecter la législation en matière de gestion des forêts Contrôler le trafic des espèces protégées Censurer les sacs de braise en provenance des aires protégées |

| SERVICES | | ATTRIBUTIONS ET OU MOTIVATIONS | | |
|---|--|--|--|--|
| Services politico-administratifs | | | | |
| ACTEURS ETATIQUES | Brigade anti-fraude/Gouvernorat | Contrôler tous les produits embarqués en vue de vérifier s'ils sont prohibés par la loi | | |
| | Division du tourisme | Lutter contre le trafic des espèces animales et végétaux rares en provenance des aires protégées | | |
| | Les services de Sécurité | | | |
| | Police de circulation routière | Veiller à la Sécurité routière là où c'est nécessaire Procéder au contrôle les documents de bord des véhicules (permis de conduire, taxes sur les ponts et chaussées, assurance, contrôle technique et carte rose) | | |
| | Police Nationale Congolaise | Sécuriser les personnes et leurs biens | | |
| | Agence nationale des renseignements | Collecter les informations ayant trait à la sécurité | | |
| | Forces Armées de la République Démocratiques de Congo / Bureau 2 (Service de renseignement des FARDC) | Contrôler la circulation et le trafic des armes de guerre Surveiller la mobilité de plus en plus accrue des éléments des groupes armés | | |
| ACTEURS NON-ETATIQUES | Les groupes armés | Contrôler les entrées et les sorties au niveau de leurs espaces de pouvoirs respectifs Contrôler l'accès aux sites miniers Récouter les taxes (surtout les jours de marchés) Collectionner des moyens de survie pour un groupe spécifique | | |
| | Les volontaires ¹² , Les Rasta et les membres des associations locales de développement. | Sécuriser leurs villages Assurer les travaux communautaires Collecter des contributions en cas de circonstances Protester | | |
| ACTEURS CIRCONSTANCIELS | Les étudiants Les motocyclistes et tri-cyclistes Les jeunes La société civile Les partisans des partis politiques | Exprimer les revendications Solidariser avec un membre de l'Association en cas d'accident Contester l'autorité établie ou une mesure jugée impopulaire. Manifester Collecter des fonds pour des gestes de solidarité dans le quartier Collecter des fonds pour la réparation d'un tronçon routier | | |
| ACTEURS INDIRECTES | Les tenanciers des boutiques, pharmacies, restaurants, bistrotts et motels autour des barrières Les habitants autours des barrières Les prostituées (liées aux agents de la barrière). | Profiter des opportunités économiques occasionnées par les interactions économiques aux barrières. | | |

¹² Le terme « volontaire » est un véritable « fourre-tout ». De manière général, il désigne toute personne ou toute organisation qui rend à la société des services qui ne font pas partie de ses attributions. La personne ou l'organisation comble ainsi le déficit occasionné par l'absence des personnes ou organisations compétentes. De manière particulière, le terme désigne des groupes de jeunes auto-proclamés comme tel et qui se taillent des espaces professionnels informels dans le cadre de l'Article 15.

Plusieurs catégories d'acteurs non-étatiques sont présentes sur les barrières routières. Les motivations à l'origine de leur présence sont diverses et complexes. Parmi les plus actifs, il y a lieu de citer : les taxateurs des associations de transporteurs, les *parkingés* (ces derniers sont reconnaissables par leurs gilets verts parfois similaires à ceux des taxateurs des services de l'État), les volontaires, les représentants des associations des jeunes (même si leur présence aux barrières n'est pas permanente), les tenanciers des restaurants, buvettes, maisons de passage et autres petits commerces autour de la barrière, etc. Comme on le verra plus loin, ces catégories d'acteurs ne sont pas directement liées aux barrières, à l'instar des acteurs étatiques. Elles les exploitent plutôt comme des espaces d'opportunités (Schouten, Murairi et Kubuya 2017).

5.2 Des interactions complexes

Trois types d'interactions entre acteurs sont observés au niveau des barrières. Le premier met face à face les *agents aux barrières*. Le second met en évidence les *agents aux barrières* et les usagers de route. Le troisième type implique les acteurs des deux premiers types d'interactions et les acteurs indirects autour des barrières.

5.2.1 INTERACTIONS ENTRE LES ACTEURS ÉTATIQUES ET LES ACTEURS NON-ÉTATIQUES AUX BARRIÈRES

À ce niveau il y a lieu de distinguer tout d'abord les interactions entre les agents des différents services de l'État affectés aux barrières des interactions entre ces derniers et les acteurs non-étatiques.

a) Interactions entre les agents des différents services étatiques

Plusieurs services étatiques opèrent sur les barrières routières. Cependant, très peu d'entre eux érigent leurs propres barrières. Dans les milieux ruraux, c'est généralement le Fonds d'entretien routier (FONER) qui érige les barrières.¹³ Pour ce service, les barrières constituent les points de recouvrement

¹³ Entretien n° 82 avec un agent de FONER, Makobola, 18 février 2019.

du « péage route ».¹⁴ Les autres services étatiques viennent se greffer sur les barrières du FONER parce que ce sont des points d'arrêts obligatoires pour les transporteurs. Chaque service s'occupe des taxes inscrites dans ses attributions. De même, ces services s'invitent sur certaines barrières permanentes comme celles tenues par le Parc National de Kahuzi-Bièga (PNKB). Le PNKB a trois barrières vieilles d'une cinquantaine d'années : Tshivanga, Kahuzi et Kasirusiru. Ces barrières sont parmi les mieux organisées et les mieux sécurisées en ce sens que les agents des barrières s'y trouvent en sécurité. En milieu urbain, les services qui recouvrent les taxes opèrent en majorité dans les parking-barrières et au niveau des frontières. Seuls la DGDA (Direction Générale des Douanes et Accises) et l'OCC (Office Congolais de Contrôle) sont habilités à œuvrer aux frontières. Cependant, les données collectées à Bukavu attestent la présence de presque tous les services taxateurs aux postes frontaliers. Selon les dires d'un informateur :

Il y a plusieurs services ici sur la frontière [...] Mais ici où nous sommes il n'y a que 5 entre autres : l'ACCO [Association des Chauffeurs du Congo] fait payer la taxe sur le transport à tous les véhicules qui passent ici ; le CNPR [Commission nationale de prévention routière] s'occupe de la taxe sur la circulation routière et de chargement, le TRANSCOM de la taxe sur le chargement et déchargement [...]. La mairie s'occupe de la taxe sur le chargement-déchargement [...] sur le stationnement-parking. La PCR s'occupe de la réglementation de la circulation à la frontière et fait payer 1000 FC.¹⁵

De manière générale, les interactions entre les agents des différents services étatiques affectés aux barrières sont caractérisées par une compétition autour de la collecte des taxes et autres types de frais auprès d'usagers routiers. Cette compétition revêt deux dimensions. La première relève de la confusion entretenue autour des attributions des uns et des autres. Il arrive très souvent que deux services différents puissent se présenter pour

¹⁴ Exposé des motifs de Loi n°08/006-A du 7 juillet 2008 portant création du Fonds National d'entretien Routier « FONER », Kinshasa, 2008, <http://www.leganet.cd/Legislation/Droit%20Public/Divers/Loi.08.006.7.7.2008.htm>. Pour petite histoire, le FONER a été créé par la Loi n°08/006-A du 7 juillet 2008 avec des buts précis : 1° établir des impôts en matière d'exploitation routière (conformément à la Constitution) ; 2° favoriser la contribution aux charges publiques de toute personne vivant en RDC ; 3° élargir l'assiette fiscale ; et 4° maximiser les recettes nationales en vue de répondre aux besoins de développement.

¹⁵ Entretien n° 39 avec un agent CNPR, Bukavu, 9 novembre 2020.

taxer le même produit. C'est le cas par exemple des agents de la Division de l'agriculture-environnement et Fond forestier national et ceux du Tourisme et conservation de la nature, qui tous s'intéressent aux produits forestiers, ou encore ceux de la Division des transports et Communications qui sont souvent en collusion avec ceux de la Police de circulation routière.¹⁶

Il arrive aussi que les services qui ne devraient normalement pas être en compétition vivent à couteau tiré sur les barrières. Cela est souvent observé entre les militaires des FARDC et les Eco-gardes (gardes de parcs nationaux) au niveau des barrières tenues par le PNKB. Les éléments des FARDC déployés sur les barrières érigées par les Eco-gardes y sont pour des raisons sécuritaires. Ils ont pour attributions de vérifier la présence du matériel militaire dans les colis des passagers. Les Eco-gardes, quant à eux, doivent contrôler les mêmes colis pour vérifier s'ils ne contiennent pas des produits forestiers interdits par la Loi. Très souvent, les militaires s'arrogent les prérogatives des Eco-gardes et les excluent du processus de contrôle. Ce témoignage d'un Eco-garde en dit plus :

Cette barrière a été créée depuis 1981. En 1982, j'ai été affecté ici à Kasirusiru. Au début de la guerre de l'AFDL, les gardes du parc ont déposé les armes et les militaires se sont installés ici. Nous avons été obligés de travailler en collaboration avec eux [...] Mais « kifukutu ilishaka gangiya mwenye nyumba ! [La chaleur a déjà chassé le propriétaire de la maison !]. Ils tracassent trop fort les passants à cette barrière : ils doivent payer l'argent (300 FC).¹⁷

La compétition au niveau des barrières n'oppose pas seulement les services différents. Elle est également observée entre les agents d'un même service lorsque ce dernier en déploie plusieurs sur une même barrière. Plus le nombre d'agents augmente, plus la compétition entre eux devient rude et plus les conflits inter-agents se multiplient. Un agent affecté à la barrière de la chefferie Mahema-Mamba a fait prévaloir ce qui suit :

Nous avons beaucoup de conflits sur ce poste. Il n'y a même pas deux mois que ma suspension a été levée à cause de mes amis qui m'accusent de détournement de fonds. Ils sont aigris quand ils apprennent que je me suis organisé et ai acheté une poule ! Nous recevons 5% du montant mobilisé à la barrière. Or, nous y sommes à 4 personnes. »

¹⁶ Entretien n° 83 avec un agent du service anti-fraude, Kalehe, 18 février 2019.

¹⁷ Focus groupe n° 10 avec un éco-garde, Kasirusiru, février 2019.

Des témoignages de ce genre sont nombreux. Les quatre personnes sont obligées de trouver un accord pour se partager les 5% qu'ils retiennent de la collecte des taxes. Du coup, le chef qui désigne les personnes à affecter aux barrières choisit les agents qui lui sont fidèles et qui ne vont pas exagérer dans la manipulation des montants récoltés par jour. L'espace de négociation ainsi mis en place crée une cacophonie dans la gouvernance de la barrière. Bref, les agents des barrières ne rendent pas compte aux services locaux compétents et encore moins aux populations autour des barrières. Ils travaillent pour « faire rapport » à leurs supérieurs et pour qu'ils « se retrouvent » eux aussi.

Les verbes « *faire rapport* » et « *se retrouver* » sont très courants au niveau des barrières routières. Le premier (faire rapport) signifie que l'agent de barrière doit faire de son mieux pour réaliser une somme d'argent fixée à l'avance et qu'il doit, journallement ou hebdomadairement, remettre à ses supérieurs selon les conventions et selon que la barrière est proche ou éloignée de la ville de Bukavu, où sont basés les services impliqués dans la gouvernance routière. En fait, pour les barrières dans les milieux ruraux, les « rapports » se font par semaine parce que les agents peuvent y rester plus longtemps, tandis que pour les barrières urbaines les « rapports » sont souvent journaliers. Le second terme (« se retrouver ») signifie que les *agents des barrières* doivent travailler dur pour dépasser les sommes exigées et garder l'excédent pour eux et leurs familles. Le verbe « se retrouver » est donc porteur d'un important bagage socio-économique de débrouillardise. Il signifie ici « gagner quelque chose pour vivre ». En clair, les prestations à la barrière devraient permettre à ces nouveaux fonctionnaires de briser progressivement les liens de dépendance avec leurs familles à l'instar des autres fonctionnaires de l'État qui peuvent profiter de leurs positions pour compléter leurs salaires en recourant aux « rétro-commissions » et autres normes pratiques.

Pour dissiper la compétition, la deuxième dimension des interactions met en place une collaboration fondée sur les normes informelles. Les dynamiques autour de la barrière de Civanga, à l'entrée du PKNB, illustrent mieux la nature de cette collaboration. Plusieurs services sont présents à cette barrière : Agence Nationale des Renseignements (ANR), Eco-gardes du PKNB issu de l'ICCN (Institut Congolais de Conservation de la Nature), les services

anti-fraude, les FARDC (qui viennent en appui aux gardes du PKNB pour la sécurité) et la Garde présidentielle. Les Eco-ardes du PKNB vérifient les colis des passagers pour assurer que ces derniers ne transportent pas du gibier boucané en provenance du PKNB. Les services anti-fraude font la même chose, mais s'intéressent aussi aux minerais qui viennent des « zones tenues par les groupes armés ». Les FARDC sont sensé traquer les groupes armés dans les zones rurales et les empêcher d'accéder à la ville. Mais, dans la pratique, ces militaires se substituent aux Eco-gardes du PKNB et aux services anti-fraude. La Garde présidentielle n'a pas de mandat officiel. Elle semble être là simplement pour « se retrouver ».

La collaboration entre ces différentes structures est en principe centrée sur le respect des attributions de chaque service. Cependant, pour des raisons de transparence, les services commis sur cette barrière font le contrôle en synergie afin que chaque service soit bien satisfait de son rôle. C'est-à-dire, lors de la perception des taxes sur une barrière routière, les services qui y sont présents taxent en même temps la même personne. Chaque service perçoit la taxe qui rentre dans ses compétences. Aussi, les services se partagent les informations. Pareille disposition n'est pas prévue par les textes légaux. C'est ainsi qu'en cas de saisie d'un cas frauduleux, c'est le service compétent (selon le cas) qui établit le PV de saisie et applique la loi : confiscation et acheminement de la marchandise dans les bureaux compétents et le versement d'une somme d'argent dans le trésor public, conformément au genre de marchandise frauduleuse saisie. Plusieurs informateurs ont toutefois affirmé que les marchandises confisquées disparaissent souvent entre le lieu où elles ont été saisies et les bureaux des services compétents.

b) Interactions entre agents étatiques et acteurs non-étatiques

Les interactions entre les services officiels affectés aux barrières et les acteurs non-étatiques obéissent à une logique de la construction des espaces de collaboration où tout le monde y retrouve son compte. Dans les milieux urbains, l'action de trois catégories d'acteurs non-étatiques au niveau des *parking-barrières* mérite une attention. Il s'agit des « taxateurs » de l'Association des transporteurs par tricycle au Kivu (ATTK), de l'Association des chauffeurs du Congo (ACCO) et des *parkingiés*. Ces trois catégories ne sont

pas directement impliquées dans la gestion de ces *espaces-barrières*, mais profitent de ceux-ci, soit pour collecter les cotisations spécifiques à verser à la caisse de leurs associations, soit comme milieu de travail.

En effet, l'ATTK et l'ACCO sont des structures qui fédèrent une catégorie spécifique de travailleurs du secteur privé, les transporteurs urbains. Ces derniers sont organisés en une association dont l'objectif est plus social que professionnel – l'assistance mutuelle des membres en cas d'événements aussi bien heureux (naissances et mariages) que malheureux (maladies, deuils).¹⁸ Les membres souscrivent ainsi à des montants consensuels pour renflouer la caisse de l'association. Étant dans l'impossibilité d'atteindre tous leurs membres, l'ATTK et ACCO déploient des « recouvreurs » des cotisations sur les *parking-barrières*. S'il est vrai que la procédure de recouvrement présente des similitudes avec celle appliquée par les taxateurs des services publiques, l'argent collecté reste une contribution consentie par les membres de l'association. Pour l'ATTK, les personnes chargées du recouvrement aux barrières sont essentiellement des femmes. Celles-ci ne doivent pas obligatoirement faire partie des transporteurs. Elles sont recrutées dans le quartier aux environs des parkings où elles doivent collecter une forme de « taxe-cotisation » auprès des conducteurs de tricycles. Pour l'ACCO, les recouvreurs sont appelés *Inspecteurs*. Comme pour l'ATTK, ils ne sont pas nécessairement des chauffeurs. Ils sont recrutés par les responsables de l'association, de préférence dans le quartier proche du *parking-barrière* où ils sont censés travailler.

Les *parkingiés* quant à eux sont recrutés parmi les jeunes sans emploi habitant les environs immédiats du *parking*. Ils remplissent trois tâches importantes pour lesquelles les transporteurs ont consenti de payer une taxe supplémentaire chaque fois qu'ils rentrent ou sortent du parking. La première tâche est d'enregistrer les entrées et les sorties du parking. La deuxième est de collecter la « taxe » qui revient aux *parkingiés* comme organisation de jeunes. La troisième taxe consiste à s'occuper du chargement et déchargement des véhicules. Les taxes imposées aux véhicules varient selon leur tonnage et leur capacité de transport des passagers. Un agent de l'ACCO a fait le témoignage suivant :

¹⁸ Entretien N° 73 avec un inspecteur/chauffeur, Bukavu, 13 novembre 2020.

Tout véhicule de marque TOYOTA ayant cinq places pour passagers paye entre 4000 FC et 6000 avant de quitter le parking. Un bus ayant 18 places pour passagers paye entre 10 000 FC à 15 000 FC. Mais pour récupérer cet argent, plusieurs transporteurs procèdent par les mauvais chargements. C'est ainsi qu'un bus de 18 places embarque souvent jusqu'à 25 passagers et une voiture de 5 places va jusqu'à 9 passagers.¹⁹

Ce déploiement des acteurs non-étatiques sur les barrières ne gêne en rien l'action des services étatiques qui y sont déployés. Bien au contraire, il arrive très souvent que les *parkingiés* collaborent avec les acteurs étatiques pour la collecte des taxes qui rentrent dans leurs attributions. En effet, aucun véhicule n'est censé quitter le parking sans autorisation des *parkingiés*. Cette autorisation est conditionnée par la vérification de toutes les taxes. Mais il faut préciser que les transporteurs trouvent toujours de moyens pour échapper à certaines taxes. Dans les milieux ruraux, la collaboration entre les agents étatiques et les acteurs non étatiques obéit presque aux mêmes logiques qu'en ville. Cependant, le processus de négociation n'a pas toujours été facile. Qu'il s'agisse des « volontaires » ou des « *parkingiés* », les acteurs non-étatiques sont obligés d'interagir non seulement avec les services de l'État, mais encore avec les acteurs armés. Il arrive en effet que les transporteurs soient coincés dans une zone sous contrôle d'un groupe armé et qu'ils aient besoin de l'aide des volontaires et des *parkingiés* pour le dépannage. Ces derniers sollicitent souvent une couverture des éléments des FARDC pour se rendre au lieu de dépannage.

Enfin, notons qu'il s'agisse d'acteurs étatiques ou non étatiques, la compétition entre acteurs aux barrières se justifie par le fait qu'ils y tirent des commissions proportionnelles à leur capacité de mobiliser les fonds. Selon les arrangements informels entre acteurs en présence, les agents aux barrières ont droit à 5% des fonds qu'ils mobilisent. Ce pourcentage peut varier d'une barrière à l'autre et d'un service à l'autre. Le reste des sommes collectées est transmis aux responsables des services compétents. Ainsi, par exemple, les sommes collectées par les agents de la « Division des transports et voies de communication » sont directement envoyées au Chef de cette division. De même, une partie des fonds mobilisés par les volontaires ou les *parkingiés*

¹⁹ Entretien N° 68, avec un agent d'ACCO, Bukavu, 11 novembre 2020.

est versée dans la caisse et l'association et l'autre est « gérée » par la personne qui a travaillé pour mobiliser ces fonds. Il n'existe aucune clé de répartition de l'argent ainsi collecté. Tout se fait par des arrangements informels.

5.2.2 INTERACTIONS ENTRE LES USAGERS DE LA ROUTE ET LES AGENTS AUX BARRIÈRES

Les interactions entre les *acteurs aux barrières* et les usagers de la route sont caractérisées d'abord par une certaine résistance à la taxation, ensuite par des négociations autour des taxes et enfin par l'établissement des liens de solidarité au-delà de ce qu'Olivier de Sardan appelle le *complexe de la corruption* (Olivier de Sardan 1999), c'est-à-dire au-delà de *l'ensemble des pratiques illícites, techniquement distinctes de la corruption*, qui encadrent la prédation entretenue par les acteurs étatiques.

a) De la résistance à la taxation

En zones rurales, les voyageurs sont souvent des commerçants et des exploitants miniers. Ils sont tenus à payer plusieurs catégories de taxes. En plus du « droit de passage » qui est une « taxe » obligatoire sur toutes les barrières, la nature des taxes dépend du nombre des services qui opèrent sur une barrière. Plus il y a de services sur une barrière, plus les passagers paient davantage de taxes. De manière générale, une dizaine de services ont été identifiés sur les barrières routières. Cependant ces services ne s'y retrouvent pas tous au même moment, sauf pour le cas des *parking-barrières* opérationnels en ville. En plus de ces services, il faut mentionner la présence des « volontaires » et des « comités des villages » pour les barrières en zones rurales.

S'agissant des « volontaires » en particulier, il faut préciser que leur rôle et la nécessité de leur présence sur les barrières routières sont très controversés. Pour certains usagers de la route, les volontaires sont importants dans la mesure où ils résolvent tant bien que mal certaines difficultés auxquelles font face les usagers de la route (l'histoire des camions coincés à la suite de l'état des routes, par exemple). Pour d'autres, ils ne sont pas différents des prédateurs. Cela explique en partie la résistance des certains camionneurs à payer les taxes exigées aux barrières, taxes du reste non-réglées. Deux

repères importants permettent de comprendre cette forme d'ambivalence fonctionnelle dont font preuve les *volontaires*. Le premier a trait à l'identité flottante de ces acteurs non-étatiques eux-mêmes. Le second est lié au fait que le "volontariat" lui-même est inscrit dans la logique de la quête des opportunités qu'offrent les barrières.

Selon des informations collectées sur le terrain, les volontaires proviennent principalement des deux catégories de jeunes. La première est celle des anciens miliciens démobilisés ou auto-démobilisés. S'ils ont rompu avec les activités des groupes armés, ils ont gardé intact leurs attitudes miliciennes (sous-entendu de violents pillards). La deuxième est celle des jeunes qui n'ont pas été directement impliqués dans les groupes armés, mais qui se trouvent au chômage. Les uns et les autres ont besoin de moyens de subsistance. La barrière en donne les opportunités. Du coup, leur « volontariat » n'est pas innocent. L'intention de rendre gratuitement service à la communauté passe très vite au second plan face à la quête du minimum vital journalier. Cela suffit pour motiver la résistance à la taxation de la part des camionneurs et des autres usagers de la route. Les camionneurs, les motocyclistes et les tri-cyclistes, constituent la cible privilégiée des taxateurs. La première des conditions pour passer une barrière, c'est de payer le droit de passage. Même si le propriétaire du véhicule ou de la motocyclette possède tous les documents de bord, il n'est pas exempté de payer le droit de passage.²⁰ Par exemple, pour un camionneur, les seuls services du FONER exigent l'équivalent de 11 USD. Les services de « Transport et voies de Communication » font payer jusqu'à une somme de 51.000 FC (25 USD). Le problème est que la taxe payée au FONER, par exemple, n'est valable que pour le territoire où elle a été perçue. Si l'usager de la route franchit les limites d'un autre territoire, il doit à nouveau payer la même taxe. Ainsi sur le tronçon Uvira – Fizi (plus ou moins 125 kilomètres), les camionneurs peuvent payer jusqu'à 350.000 FC - soit 175 USD.

La résistance aux taxes « imposées par le FONER et le TRANSCOM se justifie par le fait qu'en principe elles seraient destinées à l'entretien routier, mais qu'en réalité rien ne se fait sur le terrain. Les routes ne sont pas entretenues

²⁰ Entretien n° 74 avec un chauffeur, Bukavu, 13 novembre 2020.

et sont de plus en plus impraticables. L'Office de route qui doit réhabiliter les routes n'est pas opérationnel sur ces axes routiers. Lorsque les véhicules sont coincés dans des « gros nids de poules » ou sur des ponts défectueux, ce sont les « volontaires » payés par les camionneurs et autres usagers de la route qui interviennent, soit pour pousser les véhicules coincés, soit pour « réparer » les ponts défectueux ou boucher les nids de poules en utilisant des matériaux de fortune. La taxe de FONER est ainsi parmi celles qui ont connu une résistance farouche de la part des usagers de la route.

Il faut cependant noter que le FONER est parmi les plus puissantes institutions sur le réseau routier. Il est presque impossible de contourner une barrière tenue par les services du FONER. C'est d'ailleurs pour cela que plusieurs taxateurs affectés aux barrières par d'autres services de l'État préfèrent être postés juste à côté du FONER. La résistance contre le FONER a été initiée par certains membres des comités des villages en connivence avec les organisations locales de la société civile qui appellent souvent à la désobéissance fiscale. À Miti, par exemple (à 25 km de Bukavu), plusieurs barrières tenues par le FONER ont été attaquées et délogées par la population après le premier discours du Président Felix Antoine Tshisekedi sur l'état de la Nation, le 13 décembre 2019, dans lequel il a déclaré que : « on retrouve même beaucoup de barrières sur toutes les routes d'intérêt national ainsi que sur des routes de desserte agricole. Toutes ces barrières doivent être supprimées immédiatement »²¹ Cependant, beaucoup des barrières ont survécu à ce discours.

b) Négociation autour des taxes

Les barrières ne sont pas des espaces fermés. La taxe, peu importe le montant exigé, n'est pas un obstacle infranchissable. Bien au contraire, elle ouvre un vaste espace de négociation. Les négociations autour des taxes sont liées au fait qu'il n'existe pas de guichet unique en RDC. Les taxes peuvent être collectées sur la route par les agents des services étatiques, qui eux se chargeront de les reverser auprès des services compétents. Du coup, lorsqu'ils ne sont pas en ordre, les

²¹ « RDC : Discours du président de la République sur l'état de la nation en 2019 (intégral) » Zoomeco (News site), 13 December 2019. <https://zoom-eco.net/developpement/rdc-discours-du-president-de-la-republique-sur-letat-de-la-nation-en-2019-integral/>.

usagers de la route sont souvent obligés de procéder par la « salutation financière » (Mukulu Nduku 2019). Appelé aussi « massage », la « salutation financière » consiste, pour le camionneur, à glisser discrètement quelques billets de banque dans la main de l'agent de barrière en simulant une salutation. Le camionneur pourra alors franchir la barrière et chercher les papiers plus tard. La pratique de salutation financière a fini par être trouvée normale par les usagers de la route, surtout lorsque les véhicules et autres matériels roulant n'ont pas les documents de bord. À ce sujet, un conducteur de tricycle affirme :

Avec ou sans document de bord, nous payons (aux agents de PCR) pour passer à certains postes de contrôle. [...] Lorsqu'on n'a pas de documents de bord ; l'on court le risque d'avoir une facture exorbitante. [...] s'ils (les agents du PCR) trouvent les documents de bord, ils créent les infractions. C'est pourquoi chacun de nos chauffeurs est appelé à donner 500 Francs Congolais par jour à chaque poste de PCR se trouvant sur la voie qu'il emprunte.²²

Cependant, la *salutation financière* n'est pas toujours à l'avantage du camionneur. Ce dernier est souvent obligé de poser le même geste chaque fois qu'il est en face d'une barrière et, parfois de dépenser plus comparativement à celui qui paie normalement ses taxes. Un camionneur affirme à ce sujet que :

Si tu négocies une taxe, on ne va pas te donner de quittance et cela va faire qu'à la barrière suivante on te fasse payer la même somme que tu n'as pas voulu payer. Seul le « rapport » des policiers peut être négociable. Il arrive même de laisser certains bagages à la barrière quand on n'a pas l'argent pour payer.²³

Si le camionneur a la possibilité de procéder à une « salutation financière », les passagers eux sont obligés de payer leur droit de passage. Le montant à payer varie selon les types de barrières. Dans bien de cas, les camionneurs collaborent avec les agents des barrières pour faciliter la collecte d'argent. Chaque partie tire profit de cette collaboration. Pour les camionneurs, cela leur permet de gagner le temps et d'éviter les problèmes avec les agents. Pour les passagers, cette pratique peut permettre à négocier un paiement au rabais du droit de passage. En d'autres termes, cela peut permettre de couvrir

²² Entretien n° 59 avec un chauffeur, Bukavu, le 10 novembre 2020.

²³ Entretien n° 78 avec un chauffeur de camion, Uvira, 17 février 2019.

des passagers qui n'ont pas assez d'argent ou qui n'en ont pas carrément et probablement aussi ceux qui transportent des colis avec des contenus prohibés. En dehors de cette collaboration autour des taxes, il arrive que les agents des barrières et les usagers de la route se rendent mutuellement des services. Ainsi par exemple, les agents des barrières sollicitent de temps en temps des camionneurs le transport de leurs propres colis ou encore des leurs proches sans payer des frais de voyage. Aussi, en cas de panne de leurs véhicules, les camionneurs reçoivent d'assistance des agents des barrières et des volontaires. Ce sont des rares moments de convivialité entre les acteurs sur et autour des barrières routières.²⁴

Mais la collaboration entre les usagers de la route et les agents des barrières présente une certaine limite. En effet, cette collaboration crée à la longue une familiarité favorable à toute sorte de trafic d'influence qui, elle aussi participe à la reproduction du *complexe de la corruption*. Cependant, il arrive que les usagers routiers et les agents des barrières se disputent avec violence. Pour la plupart des cas, ces disputes sont causées par le refus de payer les taxes ou le droit de passage. Il n'y a pas des mécanismes formels pour gérer les conflits. Quand ces disputes surviennent, les autres services non impliqués interviennent pour concilier les deux parties. De temps en temps, les autorités locales du lieu où est implantée la barrière interviennent aussi pour trouver une solution à l'amiable.

c) Le complexe de la corruption

Les usagers routiers sont animés par la détermination de réduire au maximum les dépenses liées aux « droits de passage » et aux taxes sur les marchandises qu'ils transportent. Et comme dit plus haut, chaque partie tire profit de l'espace de négociation à sa portée. Cependant, tout en négociant, les agents des barrières ne doivent pas perdre de vue les intérêts de leurs supérieurs. Le *complexe de la corruption* est ainsi lié au principe du *rapport obligatoire* à remettre au chef. Sur bien des barrières, les agents sont tenus à réaliser un montant prédéfini et convenu avec leurs chefs. Ainsi, ils travaillent très dur et multiplient les pratiques de prédation pour dépasser le montant et se contenter de l'excédent. Le témoignage ci-après illustre cette pratique :

²⁴ Focus groupe n° 3 avec des vendeurs et voyageurs, Rambo, février 2019.

Le versement sur la barrière peut aller jusqu'à 50.000 FC (soit 30 USD) par semaine, mais les militaires à la barrière peuvent collecter le double, soit 100.000 FC (60 USD) ou plus. Ils gardent l'excédent pour eux [...]. Certains militaires impliqués dans la gestion des barrières ont investi. Ils se sont payés des motos de transport des passagers en destination de Bukavu et ailleurs (...). Sans compter le salaire de mon mari, grâce aux revenus des barrières seulement pour 5 mois, nous sommes parvenus à acheter 5 chèvres ; nous avons acheté des tôles, des planches et avons construit notre maison en tôle [...]. La barrière est une plantation qui ne peut jamais chuter ou avoir des pertes car elle produit chaque jour.²⁵

Cette comparaison faite entre la barrière et une « plantation » résume mieux non seulement la banalisation des pratiques de corruption et de *pillage route*, mais encore la perception que les acteurs indirects autour des barrières de route se font de ces espaces : « un mal nécessaire ». Bref, les barrières sont ces espaces qui produisent et reproduisent de l'argent, à l'image des plantations.

5.3 Les barrières comme espaces sociaux

Les interactions entre les agents des barrières et les acteurs indirects sont teintées d'une certaine mutualité. Les agents de barrières sont obligés de s'intégrer dans leur milieu de travail. La barrière et ses alentours immédiats constituent leur espace de vie. Ils ont intérêt à ne pas trop gâcher leurs relations. Ainsi, en même temps qu'elles sont contestées par la population, les barrières sont aussi des espaces sociaux d'interactions. Qu'elles soient urbaines ou rurales, les barrières attirent plusieurs acteurs qui ne sont pas directement liés aux barrières. Ces derniers y trouvent des lieux favorables à leur activités quotidiennes : les commerçants ambulants et des petits marchés vespéraux, les tenanciers des restaurants, buvettes, auberges de fortune, etc. font tous partie du décor observé aux barrières. Les voyageurs sont des clients sûrs.

5.3.1 EN MILIEUX RURAUX

Les barrières de Mboko et Makobola en territoire de Fizi illustrent mieux cette réalité dans notre recherche. Dans les milieux urbains, une attention peut être accordée à certaines barrières nocturnes érigées par les « volontaires » pour des raisons sécuritaires.

²⁵ Entretien n° 25 avec une ménagère, Kabare, février, 2019.

La barrière de Makobola- Ihamba

La barrière de Makobola – Ihamba est située dans le secteur de Tanganyika, groupement de Babungwe-Nord dans la localité de Makobola Ihamba communément appelée Makobola II. C'est n'est pas un hasard que cette barrière est érigée juste après le pont de la rivière qui sépare la localité de Makobola II (territoire de Fizi) et celle de Makobola I (territoire d'Uvira). En effet, ce pont est passage point stratégique, un endroit incontournable pour les usagers de la route dans la mesure où la voie est coincée entre les montagnes d'un côté et le Lac Tanganyika de l'autre. La cité Makobola a un passé tourmenté. Entre le 30 décembre 1998 et le 2 janvier 1999, des éléments des rebelles du RCD et des armées rwandaise et burundaise ont tué plus de 800 personnes dans les villages de Makobola II, Bangwe, Katuta, Mikunga et Kashekezi dans la région de Fizi, à 24 kilomètres au sud d'Uvira (OHCHR 2010: 178–79). Depuis lors, le spectre d'insécurité hante les deux cités sœurs. Après ce massacre, les habitations furent désertées. Depuis lors, les jeunes essaient de s'y organiser en structures d'auto-prise en charge. Pour redonner l'espoir à la cité, un hôpital moderne y a été construit par Joseph Kabila, l'Ex-Président de la RDC, sur ses « fonds propres ». Cependant, même l'hôpital n'est pas encore parvenu à attirer une population importante vers cette cité.

Pourquoi une barrière dans ce coin sinistré ? Selon les circonstances, les barrières périodiques ont toujours été érigées dans cette zone par des jeunes associés aux *Balala rondo* -un groupe d'auto-prise en charge en matière de gestion sécuritaire très actif à Uvira (Verweijen, Thill et Hendriks 2019; Verweijen 2015). Mais c'est surtout pour les raisons sécuritaires dans la mesure où Makobola-Ihamba offre un point d'entrée idéal aux éléments de groupes armés basés dans les montagnes surplombant la cité que cette barrière y a été érigée. Aussi, les services de l'ANR y ont souvent signalé des infiltrations d'éléments armés en provenance du Burundi via le Lac Tanganyika.

La barrière qui nous intéresse ici est officielle. Elle a été érigée par le FONER, ce qui semble normal compte tenu de son emplacement, car les points de taxations du FONER sont érigés aux sorties des villes ou aux lieux de passage d'un territoire à l'autre. Les agents peuvent ainsi taxer au même moment les véhicules qui entrent et ceux qui sortent. Les fonds y collectés sont sensés

contribuer à financer les projets d'entretien et de réhabilitation des routes, ce qui est souvent loin d'être le cas.

À l'origine, seul le service du FONER était autorisé à opérer à cette barrière. Très vite, son emplacement a attiré d'autres services étatiques. Il s'agit principalement de la DGM qui essaie de contrôler l'accès au territoire congolais via le lac Tanganyika ; du service de l'Agriculture-Environnement et Fond Forestier National qui censure et taxe les produits forestiers (la braise, les gibiers...); des agents du secteur qui prélèvent la taxe/secteur ; des éléments des FARDC et de l'Agence Nationale des Renseignements pour des « raisons sécuritaires » et bien entendu, des services Anti-fraude, Tourisme, CNC-ALPC (Commission Nationale de Contrôle des Armes Légères et de Petit Calibre et réduction de la violence armée), etc. Tous ces services sont tenus par des agents qui viennent soit de la ville voisine d'Uvira soit de l'administration du territoire de Fizi.²⁶ Sur le plan administratif, ils opèrent dans une zone intermédiaire entre le cadre légal et le cadre illégal.

La RDC ne disposant pas de guichet unique pour le versement des taxes, chaque service perçoit, de manière *ad hoc*, ce qui lui est dû ou contrôle les produits qu'il est censé censurer. Cela débouche très souvent à des compétitions et à la concurrence autour du droit de passage ou de la taxation. C'est le cas du service Anti-Fraude qui, dans le processus de lutte contre les pratiques mafieuses, revendique un droit de regard, même sur les prestations des autres services qui, selon les sources concordantes (principalement des services impliqués dans la gouvernance routière) excellent dans le détournement des taxes pour les entrées non consignées. Malgré la cacophonie administrative entretenue par les agents, la barrière de Makobola II-Ihamba s'insère parfaitement dans le paysage de la cité. La majorité des personnes interrogées qualifient cette barrière d'un « mal nécessaire ». Une infirmière interrogée à Makobola II a été claire à ce sujet :

Malgré les tracasseries observées de temps en temps [...] cette barrière a recréé notre cité. Comme tu peux le constater, c'est autour d'elle que s'organise le petit commerce qui fait vivre les familles ici : restaurants, boutiques, pharmacie, location des maisons pour les agents de

²⁶ Entretien n° 86 avec un Chef de groupement, Makobola, 18 février 2019.

barrières, etc. Avant l'érection de cette barrière, tout était mort ici. Seule la commémoration des massacres de Makobola attirait les gens ici.²⁷

Ce point de vue est partagé par une bonne frange de personnes interrogées sur la nécessité ou pas de maintenir cette barrière dans leur cité. Cependant, nombreux déplorent aussi le fait que tous les agents de la barrière viennent d'ailleurs :

Malgré les tracasseries, cette barrière a redonné la vie à Makobola. Malheureusement, elle profite seulement aux étrangers, en d'autres termes au non-autochtones. Aucun de nos enfants de Makobola II a été engagé par les services étatiques présents ! Pourtant, nous avons des enfants qui ont étudié et qui peuvent aussi profiter de cette opportunité pour s'organiser et préparer leur avenir.²⁸

Certaines autorités locales s'indignent aussi de la gestion de ces barrières implantées dans leurs entités mais sur lesquelles elles n'ont pas d'autorité. Par exemple, certains chefs coutumiers locaux ont déchainé leurs langues en ces termes :

Les autorités de ces barrières en province ne suivent pas les procédures dans la gestion de leurs barrières. En principe, ces gens (les agents des barrières) devraient nous donner rapport. À notre tour, nous devrions les remonter auprès des autorités des services concernés en province. Mais quand nous leur posons des questions, ils nous disent qu'ils ne dépendent pas de nous. Alors nous nous demandons pourquoi sont-ils venus s'installer chez nous. En plus de cela, c'est seulement lorsqu'ils ont des problèmes que leurs chefs s'adressent à nous pour leur apporter assistance. Ce qui n'est pas admissible.²⁹

Selon les chefs coutumiers de la place, les agents des barrières basés à Makobola-Ihamba ont excellé dans la pratique de détournement des taxes. Ceux qui ont élu domicile sur place suscitent des jaloux autour d'eux parce qu'ils ont un travail qui leur procure de l'estime dans la société et qu'avec ce qu'ils gagnent en termes de « commissions », ils font vivre leurs familles.

²⁷ Entretien n° 92 avec un acteur non-étatique, Mboko, 20 février 2019.

²⁸ Entretien n° 89 avec une restauratrice/épouse d'un militaire, Makobola, 19 février 2019.

²⁹ Entretien n° 86 avec un Chef de groupement, Makobola, 18 février 2019.

Aussi, la position qu'ils occupent leur permet de rendre un certain nombre de service à leurs proches et amis. En effet, il n'y a pas que des taxes au niveau de la barrière. Certains agents y ont développé des relations extra-professionnelles avec des camionneurs. Cela contribue à élargir le champ des avantages réciproques au-delà de la taxation : transport des personnes et des biens, « exonérations » incontrôlées, sécurisation des uns et des autres, etc.

La barrière de Mboko

À Mboko se trouve une barrière atypique, une barrière sans services spécialisés : pas de FONER, pas de DGM pas d'Anti-fraude, pas de TRANSCOM, etc. En fait il n'y a aucun dispositif qui signale la présence de la barrière. Elle est en quelque sorte « virtuelle » (Schouten, Murairi et Kubuya 2017, 10). Mais les gens savent que la barrière est là, implantée sur la route nationale n° 5 (à la sortie de la cité de Makobola vers Uvira) par des militaires des FARDC. Cette barrière est opérationnelle à partir de 18h et a pour objectif d'empêcher les conducteurs de véhicules et de motos de voyager la nuit. Par moment, cette barrière quitte la virtualité pour se matérialiser (par une corde attachée sur deux petits piquets en bois fixés de part et d'autre de la route et qui la coupe en deux. Mais, la corde est facultative parce que tous les usagers de la route savent qu'ils ne peuvent pas engager un voyage vers Uvira ou Baraka au-delà de 18h. Curieusement, cette mesure n'est d'application que pour les véhicules qui se rendent à Uvira, pas dans le sens inverse. En fait, les voyageurs qui viennent d'Uvira ne sont pas contraints de passer la nuit à Mboko. Ils ne sont donc pas très intéressants pour ceux qui entretiennent les activités lucratives dans la cité. Mboko devient ainsi une cité-barrière à sens unique opérationnelle toute la nuit.

Trois catégories d'acteurs interviennent sur cette « cité-barrière » : i) les militaires des FARDC ; ii) les femmes (des militaires) tenancières des restaurants à ciel ouvert ; et iii) les clients de ces derniers. Les camionneurs et leurs passagers sont les clients les plus ciblés. Cette escale plus ou moins obligée les contraints aux dépenses liées à l'hébergement : logement et restauration. Pour une cité enclavée comme Mboko, c'est vraiment une aubaine parce que ces activités ne sauraient prospérer dans cette escale presque obligée pour les transporteurs. Les voyageurs, pour la plupart des commerçants et

trafiquants d'or en provenance de Misisi (Fizi), peuvent ainsi y dépenser de sommes d'argent avant d'arriver à Uvira. Le souhait des restauratrices et de leurs familles est qu'il y ait des plus en plus des gens qui passent la nuit à Mboko. La barrière est pour eux un partenaire important dans les affaires. Initialement tenue par les femmes des militaires, l'activité des restaurants et des bistrotts a fini par intéresser plusieurs autres habitants de Mboko.

Les interactions entre différents acteurs autour de cet espace-barrière sont d'abord de type commercial et beaucoup de familles en dépendent pour leur survie. Les femmes et/ou les concubines des militaires, les militaires eux-mêmes et les camionneurs ont contribué à définir les règles du jeu desquelles dépend la vie de la cité. Les femmes des militaires et les autres tenancières des restaurants consacrent la journée à s'approvisionner en boissons et à préparer la nourriture. Les militaires s'occupent de la barrière et les camionneurs s'arrangent pour atteindre Mboko tard dans la soirée. Ce dispositif subit de légères fluctuations lorsqu'il y a un changement d'unités des militaires à Mboko. Mais les nouvelles unités finissent toujours par être informées de cette dynamique et la perpétuent. La dynamique autour de la barrière de Mboko intéresse plus d'une personne. Pour un village qui est totalement dans le noir, la barrière est l'unique point de « lumière ». Les jeunes de la cité s'y rencontrent pour profiter de l'ambiance chaude qui y règne. Ceux qui séjournent temporairement à Mboko (humanitaires, chercheurs...), n'ont pas d'autres options possibles pour manger ou prendre un verre, à part la barrière. Du coup, la présence de la barrière s'impose, est supportée et tolérée par tout le monde. Dans bien des cas, elle passe inaperçue ! Pour un jeune interrogé à Mboko :

Celui qui décidera de la suppression de cette barrière, décidera en même temps de la régression de la cité de Mboko et sera à la base de la misère dans nos familles. Nous vivons grâce à cette barrière. Les militaires dépendent de nous et nous, nous dépendons d'eux. Nous tous nous dépendons des camionneurs et de leurs clients.³⁰

Les dynamiques sociales de la barrière de Mboko rappellent le phénomène « entrepôt-garnison » en Afrique centrale exploré par Roitman. Ce site militaro-commercial est une plaque tournante de la création de richesse par la

³⁰ Entretien n° 90 avec un agent de barrière, Kabumbe, 20 février 2019.

violence et abrite de puissantes figures d'autorité de régulation. Cependant, c'est aussi en même temps, un contexte de redistribution et de certaines formes de protection sociale (Roitman 1998: 297).

5.3.2 DANS LES MILIEUX URBAINS

Deux catégories de barrières ont retenu l'attention de chercheurs dans les milieux urbains. Il s'agit des barrières érigées par des acteurs non-étatiques pour raisons sécuritaires et/ou sociales. C'est le cas de la barrière érigée par les « Jeunes Volontaires » à la « Place Gendarmerie » et des nombreuses barrières diurnes et sporadiques érigées par des jeunes pour des raisons strictement sociales.

La barrière nocturne de la Place Gendarmerie

La « Place Gendarmerie » est située à Cimpunda, un quartier populaire de la commune de Kadutu (ville de Bukavu). La place est ainsi appelée parce qu'il y a un bureau de Police - le même qui abritait la Gendarmerie sous le régime de Mobutu. Il s'agit d'un lieu de passage fréquenté aussi bien par les marchands venant des milieux ruraux (Walungu et Kabare, en particulier) et par une population urbaine toujours croissante. Depuis le début de l'année 2020, la contrée, comme toute la ville d'ailleurs, connaît une montée en flèche de l'insécurité : vols à mains armées, banditisme nocturne et autres formes de violence. Les éléments de la Police Militaire (PM) ont été déployés dans la zone, mais cela n'a pas permis de mettre fin à l'insécurité. Aussi, même quand les malfrats sont identifiés, le Groupe Mobile d'Intervention (une unité spéciale de la PNC) a souvent été très limité dans son déploiement. Cette inefficacité de la PNC a contraint les Jeunes à se prendre en charge. Ils ont ainsi décidé d'ériger une barrière, depuis le 1 novembre 2020. La particularité de la barrière de la Place Gendarmerie est qu'elle est tenue par les Jeunes Volontaires du quartier qui en sont les initiateurs. Ces jeunes sont assistés par les éléments de la PNC. L'objectif ultime consiste à contrôler toutes les entrées tardives dans le quartier,³¹ pour identifier les malfrats et les remettre entre les mains de la police. S'exprimant sur le fonctionnement de cette barrière, un agent de la PNC affirma ce qui suit :

³¹ Entretien n° 32 avec un « Jeune volontaire », Bukavu, novembre 2020.

Les usagers de la route doivent exhiber la carte d'identité pour traverser cette barrière. Mais après 23 heures, personne n'a le droit de traverser la barrière parce qu'à ce moment, les passagers sont considérés comme des « suspects ». Ceux qui viennent après 23 heures sont arrêtés et gardés toute la nuit dans la gendarmerie. Ils sont alors libérés le lendemain matin et doivent payer une amende de cinq cents francs congolais. Personne n'est dispensé de cette règle.³²

La barrière de la Place Gendarmerie se présente ainsi comme un point important des pratiques sécuritaires. Les Jeunes Volontaires qui y travaillent ont le soutien des responsables civils du quartier.³³ La barrière, ainsi que son mode de fonctionnement, sont globalement acceptés. Le témoignage suivant est éloquent :

Nos rapports sont bons avec les jeunes et la police. Sur cette barrière il n'y a pas de militaire. Je trouve que les jeunes et les policiers conviennent pour cette barrière. Ils sont les mieux placés parce qu'au moins ils connaissent certains de ceux qui sont à la base de l'insécurité dans le quartier et ainsi ils essayent de les maîtriser à travers différentes actions.³⁴

Notons que cette collaboration entre les Jeunes Volontaires et les policiers n'est pas toujours facile.³⁵ Souvent, ces Jeunes accusent les policiers de tracasser la population pendant les patrouilles. Les policiers de leur côté accusent les Jeunes de vouloir se substituer à la police. Ces contradictions sont en partie liées au partage de l'argent (les amendes) perçues à la barrière après 23 heures, mais aussi au fait que les Jeunes doivent toujours faire face aux humeurs des policiers chaque fois qu'il y a une permutation des unités. Les nouveaux venus doivent s'adapter à la philosophie des Jeunes Volontaires.

³² Entretien n° 30 avec un agent de la PNC, Bukavu, novembre 2020.

³³ Ce type d'arrangement entre jeunes du quartier, les services de sécurité, et les acteurs politiques dans la gouvernance de la sécurité est monnaie courante dans l'est du Congo. Pour une analyse instructive de tels arrangements à Goma, voir les analyses de Maarten Hendriks (2018; 2019).

³⁴ Entretien n° 31 avec un acteur non-étatique, Bukavu, novembre 2020.

³⁵ Hoffmann, Vlassenroot et Büscher notent des tensions et dynamiques similaires à Bunia dans la Province d'Ituri (2018).

Les barrières sporadiques et circonstancielles

Les barrières sporadiques sont fréquentes dans la ville de Bukavu. Elles sont qualifiées de sporadiques parce que liées à des circonstances particulières : manifestations des étudiants, revendications des fonctionnaires, contrôle des taxes de circulation routière, braquages et assassinats de personnes, etc. Il faut cependant préciser qu'il existe à ce niveau deux réalités superposées et difficilement dissociables : la barrière et la manifestation. Quand il y a un décès dans le quartier par exemple, la barrière qui est érigée sporadiquement est un point de collecte des contributions pour assister la famille du défunt, même si ces contributions ne sont contraignantes ! Les manifestations des étudiants quant à elles, érigent des barrières sur les axes routiers autour de la cité universitaire. Le message est adressé aux autorités administratives ou politiques. Empêcher la circulation devient ici un mode de communication pour revendiquer quelque chose. Les barrières sporadiques s'inscrivent donc dans une logique de contestation. Les Jeunes Volontaires du « Camp Mweze » à Cimpunda et de Kamagama (Panzi) les érigent pour des raisons sociales. C'est le cas de la barrière initiée par un certain « Prince » sur la route qui mène à la Place Gendarmerie. Mais cette assistance est presque obligatoire en cas d'événements malheureux dans le quartier : les deuils en particulier. Pour franchir la « barrière sociale », les passants contribuent avec 100 Francs Congolais. Une partie du montant collecté est remis à la famille éprouvée, une autre est affectée à la caisse des Jeunes Volontaires.

5.4 Adopter ou rejeter les barrières ?

Toutes ces interactions reposent sur un dénominateur commun : les intérêts économiques des uns et des autres (Schouten, Murairi et Kubuya 2017, 10). Cependant, cette logique de « prédation » est en effet une dynamique qui est aussi sociale, politique et sécuritaire. Elle s'inscrit parfaitement bien dans ce que les congolais ont appris à appeler le *rythme du pays*. Une configuration similaire s'observe dans toute l'administration publique congolaise.

Malgré les tracasseries : *twende tu*³⁶

Toutes ces interactions reposent sur un dénominateur commun : les intérêts économiques des uns et des autres (Schouten, Murairi et Kubuya 2017: 10). Cependant, cette logique de « prédation » est en effet une dynamique qui est aussi sociale, politique et sécuritaire. Elle s'inscrit parfaitement bien dans ce que les congolais ont appris à appeler le *rythme du pays*. Une configuration similaire s'observe dans toute l'administration publique congolaise. L'accès aux services y est parsemé de plusieurs "barrières" symboliques ainsi que physiques, érigées par les agents qui ont décidé de monnayer systématiquement les services qui rentrent pourtant dans leurs tâches statutaires normales (Titeca et de Herdt 2011; De Herdt et Titeca 2019; Thill 2019a; Eriksson Baaz, Olsson et Verweijen 2018; Solhjell 2019; Trefon 2009b). Ainsi par exemple, un huissier n'hésite pas à demander les frais de "*transport du dossier*" (*tindikaka dossier*)³⁷ pour le faire arriver sur la table de son chef hiérarchique direct. Le dossier rencontre ainsi plusieurs barrières à l'entrée de chaque bureau avant d'atteindre sa destination finale. Cette forme de corruption s'appelle "motivation". Elle est traduite par plusieurs euphémismes : *madesu ya bana*, *chupa ya maji*, *unités*, etc.³⁸ Ainsi, un dossier pour lequel les motivations n'ont pas été payées n'atteindra jamais sa destination finale.

En effet, les pratiques corruptives sont justifiées et euphémistiques par leur proximité ou interpénétration avec des pratiques sociales communes et régulières. Dans ce sens, les mots et les discours participent ainsi à une même entreprise de banalisation (Blundo et Olivier de Sardan 2001). Les pratiques prédatrices et celles de la corruption sont en effet encadrées par un vocabulaire qui les « normalisent » et les « légitimisent ». Cette sémiologie de la corruption varie d'une barrière à l'autre. Elle participe à consolider le *rythme du pays*. Les agents de l'État naviguent ainsi constamment et aisément entre trois espaces aux limites flous : le cadre professionnel légal,

³⁶ « Twende tu » : Cette expression du Kiswahili de Bukavu, se traduirait en Français par « Faisons avec » ! C'est à dire "Adaptons nous au rythme du pays ; allons comme les réalités du pays l'exigent ! »

³⁷ « *kotindikaka dossier* » se traduit en Français par "pousser le dossier", faire avancer le dossier.

³⁸ *Madesu ya bana* se traduit en français par "les haricots pour les enfants" ; *chupa ya maji*, se traduit en français par « une bouteille d'eau ». Pour des discours similaires, lire Wakenge (2020).

l'espace de l'Article 15 et l'espace social lui-même, dans lequel les pratiques du *rythme du pays* prennent place et sont enracinées. C'est à juste titre que le Chef de Groupement de Kalima dans le territoire de Kalehe a affirmé :

Nous sommes dans une zone en conflit avec des groupes armés résiduels. Suite à cela, nous avons décidé dans en réunion sur le positionnement des postes militaires à certains endroits pour la sécurité. Malheureusement, étant donné que ces derniers sont misérablement payés, sans ravitaillement en nourriture, ils érigent des barrières payantes de fortune. En outre, les agents percepteurs ne font pas bien leur travail car eux aussi ne sont pas payés. Il est étonnant de constater que ce sont ces derniers qui s'habillent bien, donc ils détournent l'argent ».³⁹

En effet, les normes *d'Article 15* consacrent le principe du "débrouillardise". Ce principe ouvre de perspective de détournement à tout le monde, de telle sorte que personne n'a le droit d'en limiter l'accès aux autres. Du coup, la barrière devient un espace de rencontre flou et très ouvert. Par exemple, le petit commerce qui y émerge vient avec une catégorie d'acteurs indirects qui profitent de *l'espace Article 15* : les tenancières de restaurants, des pharmacies, des motels autour font ainsi de la barrière une opportunité socio-économique. Les commissionnaires se mettent en place et peuvent diriger les clients vers tel transporteur, ou encore vers tel restaurant. Ces gens communément appelés "*parkingiers*" ou encore "chargeurs de véhicules" ont désormais la barrière comme site d'accumulation de capital économique et social, dans le sens qu'ils peuvent à la fois gagner leur vie et cultiver des relations avec des acteurs plus fortunés qu'eux-mêmes (Bourdieu 1997).

« Twende tu » ... : et après ?

En dépit du fait qu'elles font vivre les familles, les barrières routières restent des lieux où se développent une économie de prédation et des logiques de domination. Aussi, les avis sont partagés sur la nécessité de leur maintien sur l'espace routier. Deux grandes tendances ont été observées sur le terrain. La première tendance précise que les barrières routières, peu importe les raisons à l'origine de leurs érections, sont toutes des points de rançonnement et de trasseries inutiles. De ce fait, il faut tout simplement les supprimer de l'espace routier. La deuxième tendance considère que malgré leur aspect prédateur,

³⁹ Entretien n°14 avec un Secrétaire de groupement, février 2019.

certaines barrières (surtout celles érigées dans les lieux considérés dangereux) doivent être maintenues aussi longtemps que l'insécurité règne dans la région. Disons un mot sur ces deux tendances avant de clôturer ce rapport.

Les arguments en faveur du maintien des barrières sont très nuancés. Dans certains villages aux prises avec l'insécurité chronique, les barrières routières sont considérées comme « un mal nécessaire ». La barrière militaire érigée à Bututa, un petit village situé à trois kilomètres de Bulambika (à Bunyakiri, dans le territoire de Kalehe), illustre cette ambiguïté. La barrière a été érigée par les éléments des FARDC en 2014 alors que la contrée était aux prises de multiples braquages perpétrés par des présumés Raia Mutomboki.⁴⁰ Dans un premier temps, la présence de militaires sur la barrière permit de réduire les incursions de ce groupe armé. Bututa devint alors un îlot de sécurité dans une zone aux prises des exactions de toute sorte. Un petit commerce de subsistance s'y installa et des transporteurs inscrivent le village parmi les lieux de transit. Le témoignage ci-après est éloquent à ce sujet :

Nous avons installé notre commerce ici (sur cette barrière) pour deux raisons : d'abord parce que personne ne peut nous attaquer ici pendant qu'il y a des militaires armés à côté de nous. Et ensuite parce que cette barrière est érigée à côté d'une école et constitue un lieu très fréquenté par les passagers.⁴¹

Avec le temps, la barrière de Bututa a été envahie par d'autres services taxateurs qui y ont répliqué des pratiques prédatrices. Un agent de la Brigade anti-fraude précise :

Avant, les militaires (affectés à Bututa) ne se limitaient qu'à la perception de leur argent (100 FC) pendant que des choses frauduleuses se passaient ici. C'est ainsi que les autorités ont décidé d'ajouter le service de l'Anti-fraude à cette barrière [...] Bitu bibaya bingali Mingi sana uku, ma bunduki hata na ma groupes armés (il y a encore trop de mauvaises choses par ici, des armes en cachette, des groupes armés, etc.)⁴²

⁴⁰ Raia Mutomboki (citoyens en colère) est un terme Swahili pour désigner plusieurs milices qui opèrent dans l'est de la RDC. Ce sont des groupes qui affirment se battre pour protéger leurs terres ancestrales contre des envahisseurs étrangers (Hoffmann and Vlassenroot 2014; Vogel 2014; Stearns 2013).

⁴¹ Entretien n°96 avec un usager de la route, Rubanga, 22 février 2019.

⁴² Entretien n°17 avec un agent de la Brigade d'anti-fraude, interrogé à Kalehe, février 2019.

Presque toutes les barrières tenues par les éléments des FARDC dans les zones partagées avec les groupes armés présentent cette réalité. Les habitants sont contraints de choisir entre deux maux. Et, bien sûr, ils choisissent le moindre mal, qu'est pour la plupart les militaires.⁴³ En effet, les militaires déployés aux niveaux des barrières dans les milieux ruraux ne sont pas généralement originaires du Sud-Kivu. Souvent, ils sont obligés d'entretenir un minimum de bonnes relations avec les populations autour des barrières. Ils préfèrent ainsi rançonner les passagers en transit que de faire souffrir les habitants du village hôte. Les populations préfèrent donc cette situation aux exactions des groupes armés. Dans ce cas, les barrières sont tolérées. Cependant, cela dépend du contexte. Dans certains endroits, la population et les autorités coutumières acceptent les taxes perçues aux barrières par les groupes armés, tels que les Maï-Maï Kifuafua à Walikale, parce que ce derniers sont considéré comme des enfants du milieu et comme une force de sécurité locale dotée d'un mandat populaire de surveillance et de protection de la communauté (Vlassenroot, Mudinga et Hoffmann 2016: 35).

De manière générale, les personnes opposées à la présence des barrières dans leurs milieux fustigent les tracasseries dont elles sont victimes. Les barrières tenues par les éléments des FARDC sont les plus critiquées à cause de l'ambivalence de leur fonctionnement. En même temps qu'ils s'occupent de la sécurité, certains militaires tracassent la population et participeraient même aux pillages sur les passants. Ainsi par exemple, lors d'une discussion de groupe, les habitants de la localité de Kambale (Bunyakiri, Territoire de Kalehe) ont affirmé que la multiplicité des barrières militaires dans leur localité (depuis 2014) avait pour but de contrer les incursions des miliciens. Mais, pire, l'insécurité ne fit qu'accroître dans la mesure où les militaires déployés sur ces barrières collaboraient avec certains chefs de village pour rançonner la population.

Une cause importante du comportement des militaires déployés aux barrières est qu'ils ne reçoivent pas de ration alimentaire. En plus, les soldes qu'ils reçoivent sont irréguliers et ne leur permettent pas de nouer les deux bouts du mois. Ils doivent ainsi se « débrouiller » pour survivre. L'unique option

⁴³ Voir à ce sujet aussi le travail de Judith Verweijen (2013).

possible et quasi-facile est de se rabattre sur la population. S'exprimant dans une discussion de groupe, certains habitants de la localité de Kitchanga (Groupement de Kalima, chefferie de Buhavu, Territoire de Kalehe) ont affirmé qu'ils craignent de se rendre aux champs à cause de multiples barrières payantes des FARDC. Selon eux, tout est taxé ! Même pour récolter les poissons de leurs piscines, ils doivent réunir plusieurs autorisations, celles de la chefferie, de l'ANR, du service de l'Environnement, etc. Tout cela est payant. Les villageois sont ainsi tracassés soit par les miliciens, soit par les agents de l'ordre, ou encore par les autorités locales.

Après les barrières militaires, il y a lieu de citer celles tenues par le FONER. Ce service a largement réalisé ces objectifs au niveau de la collecte des fonds (collecte des droits de péage routier et des redevances sur les lubrifiants et le carburant). Mais sur le terrain, le gouvernement n'a presque rien fait pour améliorer la qualité des routes et encore moins pour répondre aux besoins de développement selon l'objectif n°4 formulé ci-dessus (maximiser les recettes nationales en vue de répondre aux besoins de développement).

Toutes ces raisons réunies font que plusieurs acteurs de la société civile agitent pour la suppression des barrières routières. Un opérateur économique a bien résumé la position de la société civile en précisant que ce n'est pas en multipliant les barrières que les services étatiques maîtriseront la fraude. Ce n'est pas non plus la présence des militaires aux barrières qui mettra fin à l'insécurité. Il faut plutôt une stratégie et une politique gouvernementales efficaces en cette matière. Ainsi, par exemple, l'instauration d'un guichet unique pour percevoir toutes les taxes pourrait atténuer un tant soit peu la prédation et l'armée doit jouer son rôle de sécurisation du territoire national. En effet, la fraude ne se passe pas seulement à l'intérieur du pays, c'est aussi au niveau des frontières qu'il faut renforcer le dispositif sécuritaire.

Rappelons que l'objectif de cette étude était de comprendre et documenter les relations sociales qui se développent autour des barrières routières. Nous sommes arrivés à la conclusion que malgré le fait qu'elles furent initialement érigées pour des raisons administratives (principalement dans le but de contrôler la mobilité des personnes et des biens) et présentées, au fil du temps, comme des points de tracasseries et de « *pillage route* », les barrières ont fini par susciter plusieurs dynamiques autour d'elles.

Peu importe les motivations et les objectifs qui ont concouru en faveur de l'érection, la gestion et le maintien des barrières routières, trois dynamiques interdépendantes les caractérisent. Il s'agit tout d'abord du lieu où se déploient aisément *l'Espace Article 15*. En effet si les acteurs étatiques qui y sont impliqués trouvent un « complément de salaire » pour couvrir leurs besoins familiaux, les acteurs non-étatiques et les acteurs indirects s'y déploient comme sur un espace professionnel qui leur permet de vivre au rythme du pays et de modeler un tant soit peu leur espace de vie.

Les barrières routières se sont progressivement insérées dans le paysage social de leurs milieux d'implantation dont elles sont mêmes devenues des points centraux au cœur des dynamiques sociales et économiques. Ce qui rejoint l'argument principal de cette étude. Cependant, cette insertion est aussi une fonction de la perception que les populations se font des barrières aux regards des motivations à l'origine de leur mise en place ou encore par rapport à leurs incidences sur le vécu quotidien.

Elle est aussi fonction des dynamiques sécuritaires. Aussi, même si les avis sont divisés pour ou contre le maintien des barrières routières, celles-ci semblent s'imposer sur le paysage routier. Les barrières tenues par l'*Association Sens-Unique* (pour les milieux urbains) et celles de Mboko et Makobola-Ihamba (pour les milieux ruraux) illustrent mieux cette réalité.

Même si elles font désormais partie du paysage social et participent à la survie de certaines familles, les barrières restent d'importants lieux de prédation et de tracasserie. Malgré l'ambivalence fonctionnelle qui les caractérise, chaque catégorie d'acteur y tire son épingle du jeu. Pour les agents et les populations qui tiennent des activités économiques, les barrières sont une véritable aubaine.

Pour les usagers routiers, à l'instar des camionneurs, des motards et de leurs passagers, les barrières sont des endroits où l'on se fait dépouiller. Pour les agents des barrières, celle-ci font vivre des familles. Bref, ce sont des barrières au rythme du pays !

- Blundo, Giorgio et Jean-Pierre Olivier de Sardan. 2001. "La Corruption Quotidienne En Afrique de l'Ouest." *Politique Africaine* 3 (83): 8–37.
- Bourdieu, Pierre. 1997. "The Forms of Capital." In *Education: Culture, Economy, and Society*, edited by A. H. Halsey, H. Lauder, P. Brown, and A. S. Wells, 46–58. Oxford: Oxford University Press.
- Boutet, Josiane et Dominique Maingueneau. 2005. "Sociolinguistique et analyse de discours : facons de dire, facons de faire." *Langage et société* 114 (4): 15–47.
- Callaghy, Thomas M. 1984. *The State-Society Struggle: Zaire in Comparative Perspective*. New York: Columbia University Press.
- Englebert, Pierre. 2012. "Incertitude, Autonomie et Parasitisme: Les Entités Territoriales Décentralisées et l'État En République Démocratique Du Congo." *Politique Africaine* 125: 169–88.
- Eriksson Baaz, Maria et Ola Olsson. 2011. "Feeding the Horse: Unofficial Economic Activities within the Police Force in the Democratic Republic of the Congo." *African Security* 4(4): 223–41.
- Eriksson Baaz, Maria, Ola Olsson et Judith Verweijen. 2018. "Navigating 'taxation' on the Congo River: The Interplay of Legitimation and 'Officialisation.'" *Review of African Political Economy* 45 (156): 250–66.
- Fairhead, James. 1992. "Paths of Authority: Roads, the State and the Market in Eastern Zaire." *European Journal of Development Research* 4 (2): 17–35.
- Gérard-Libois, Jules. 1963. *Sécession Au Katanga*. Brussels and Léopoldville: C.R.I.S.P. and I.N.E.P.
- Gérard-Libois, Jules et Benoît Verhaegen. 1961. *Congo 1960*. Bruxelles.
- Hammami, Rema. 2004. "On the Importance of Thugs: The Moral Economy of a Checkpoint." *Middle East Report* 231: 26–34.
- Hendriks, Maarten. 2018. "The Politics of Everyday Policing in Goma: The Case of the Anti-Gang." *Journal of Eastern African Studies* 12 (2): 274–89.
- Hendriks, Maarten. 2019. "'My Life Is Like a Movie': Making a Fiction Film as a Route to Knowledge Production on Gang Political Performances in Goma, DR Congo." *Journal of Extreme Anthropology* 3 (1): 57–76.
- Herd, Tom De et Kristof Titeca. 2019. "Introduction: Negotiating Public Services in the Congo." In *Negotiating Public Services in the Congo*, edited by Tom De Herdt and Kristof Titeca. London: Zed Books.
- Hoffmann, Kasper et Koen Vlassenroot. 2014. "Armed Groups and the Exercise of Public Authority. The Cases of the Mayi Mayi and Raya Mutomboki in Kalehe, South Kivu." *Peacebuilding* 2 (2): 202–20.

- Hoffmann, Kasper, Koen Vlassenroot et Karen Büscher. 2018. "Competition, Patronage and Fragmentation: The Limits of Bottom-Up Approaches to Security Governance in Ituri." *Stability: International Journal of Security and Development* 7 (1): 1-17.
- Hoffmann, Kasper, Koen Vlassenroot et Gauthier Marchais. 2016. "Taxation, Stateness and Armed Groups: Public Authority and Resource Extraction in Eastern Congo." *Development and Change* 47 (6): 1434-56.
- Kabamba, Bob et Olivier Lanotte. 1999. "Guerres Au Congo-Zaïre (1996-1999): Acteurs et Scénarios." In *Conflits et Guerres Au Kivu et Dans La Région Des Grands Lacs*, edited by Mathieu and Willame, 39-40:99-159. Tervuren: L'Harmattan.
- Kalema, Emery M. 2019. "The Mulele 'Rebellion,' Congolese Regimes, and the Politics of Forgetting." *Cahiers d'études africaines* 235 (3): 747-81.
- Klaeger, Gabriel. 2013. "Dwelling on the Road: Routines, Rituals and Roadblocks in Southern Ghana." *Africa* 83 (3): 446-69.
- Longo, Matthew, Daphna Canetti et Nancy Hite-Rubin. 2014. "A Checkpoint Effect? Evidence from a Natural Experiment on Travel Restrictions in the West Bank." *American Journal of Political Science* 58 (4): 1006-23.
- Lund, Christian. 2006. "Twilight Institutions: Public Authority and Local Politics in Africa." *Development and Change* 37 (4): 685-705.
- McDonald, David A. 2009. "Poetics and the Performance of Violence in Israel/Palestine Towards an Ethnomusicology of Violence." *Ethnomusicology* 53 (1): 58-85.
- Morvan, Héléne. 2005. *Réinventer Le Quotidien: La Cohabitation Des Populations Civiles et Des Combattants Mai-Mai Au Kivu. Série Des Grands Lacs*. Uppsala: Life and Peace Institute.
- Mudunga, Francine. 2019. "Travail à Haut Risque: Le Change de Monnaie, Source d'Insecurité Dans La Ville de Bukavu." London: Rift Valley Institute.
- Ndjio, Basile. 2005. "Carrefour de La Joie: Popular Deconstruction of the African Postcolonial Public Sphere." *Africa* 75 (3): 265-94.
- Newbury, Catharine. 1984. "Ebutumwa Bw'emio: The Tyranny of Cassava: A Women's Tax Revolt in Eastern Zaïre." *Canadian Journal of African Studies* 18 (1): 35-54.
- Olivier de Sardan, Jean-Pierre. 1999. "A Moral Economy of Corruption in Africa?" *The Journal of Modern African Studies* 37 (1): 25-52.
- Olivier de Sardan, Jean-Pierre. 2008. "Researching the Practical Norms of Real Governance in Africa." ODI Discussion Paper 5. London.
- Olken, Benjamin A. et Patrick Barron. 2009. "The Simple Economics of Extortion: Evidence from Trucking in Aceh." *Journal of Political Economy* 117 (3): 417-52.
- Roitman, Janet. 1998. "The Garrison-Entrpôt (L'entrepôt-Garnison)." *Cahiers d'Etudes Africaines* 38 (150/152): 297-329.
- Schatzberg, Michael G. 1980. *Politics and Class in Zaïre: Bureaucracy, Business and Beer in Lisala*. New York and London: Africana.
- Schatzberg, Michael G. 1988. *The Dialectics of Oppression in Zaïre*. Bloomington and Indianapolis: Indiana University Press.
- Schouten, Peer. 2019. "Roadblock Politics in Central Africa." *Environment and Planning D: Society and Space*.
- Schouten, Peer, Saidi Batundi Kubuya et Janvier Murairi. 2016. "Pillage Route: L'économie Politique Des Barrages Routiers à Walikale et Masisi." Antwerpen: International Peace Information Service.

- Schouten, Peer, Janvier Murairi et Saidi Batundi Kubuya. 2017. "‘Tout Ce Qui Bouge Sera Taxé’: L'économie Politique Des Barrières Routières Au Nord et Sud Kivu." Antwerpen and Copenhagen: IPIS.
- Scott, James C. 1985. *Weapons of the Weak*. New Haven: Yale University Press.
- Solhjell, Randi. 2019. "Garbage Collection in Bukavu: 'The Political Class Does Not Take Care of the Garbage Here.'" In *Negotiating Public Services in the Congo*, 168–89. London.
- Stearns, Jason. 2013. "Les Raïa Mutomboki: Déficiences Du Processus de Paix En RDC et Naissance d'une Franchise Armée." London: Rift Valley Institute.
- Thill, Michel. 2019a. "Police at Work in Bukavu: Negotiating Revenue-Generation in Urban Pirate Markets." In *Negotiating Public Services in the Congo*, edited by Tom De Herdt and Kristof Titeca, 120–41. London: Zed Books.
- Thill, Michel. 2019b. "Un Système d'insécurité: Comprendre La Violence et La Criminalité Urbaines à Bukavu." London: Rift Valley Institute.
- Titeca, Kristof et Tom de Herdt. 2011. "Real Governance beyond the 'Failed State': Negotiating Education in the Democratic Republic of the Congo." *African Affairs* 110 (439): 213–31.
- Trefon, Theodore. 2009. "Public Service Provision in a Failed State: Looking Beyond Predation in the Democratic Republic of Congo." *Review of African Political Economy* 36 (119): 9–21.
- OHCHR. 2010. "Report of the Mapping Exercise Documenting the Most Serious Violations of Human Rights and International Humanitarian Law Committed within the Territory of the Democratic Republic of the Congo between March 1993 and June 2003."
- Verweijen, Judith. 2013. "Military Business and the Business of the Military in the Kivus." *Review of African Political Economy* 40 (135): 67–82.
- Verweijen, Judith. 2015. "The Disconcerting Popularity of Popular In/Justice in the Fizi/Uvira Region, Eastern Democratic Republic of the Congo." *International Journal on Minority and Group Rights* 22 (3): 335–59.
- Verweijen, Judith. 2016. *Stable Instability: Political Settlements and Armed Groups in the Congo. Rift Valley Institute: Usalama Project*. London: Rift Valley Institute.
- Verweijen, Judith, Michel Thill et Maarten Hendriks. 2019. "Un Ordre Ambigu: Groupes de Jeunes et Maintien de l'ordre En Milieu Urbain Dans l'est Du Congo." London: Rift Valley Institute.
- Vlassenroot, Koen. 2006. "War and Social Research." *Civilisations* 54 (54): 191–98.
- Vlassenroot, Koen, Emery Mushagalusa Mudinga et Kasper Hoffmann. 2016. "Contestation de l'autorité: Rébellion Armée et Fragmentation Militaire En Territoires de Walikale et de Kalehe Au Nord et Au Sud-Kivu." London: Rift Valley Institute.
- Vogel, Christoph. 2014. "Contested Statehood, Security Dilemmas and Militia Politics: The Rise and Transformation of Raïa Mutomboki in Eastern DRC." *L'Afrique Des Grand Lacs* 2014–2015: 299–324.
- Wakenge, Claude Iguma. 2020. "'Ne Manges-Tu Pas Avec Eux'? Cobalt, Copper Mining and Corruption in Democratic Republic of Congo." In *Conjointured de l'Afrique Centrale Nr. 95*, edited by Sahawal Alidou, Aymar Nyenyenzi Bisoka, and Sara Geenen, 291–309. Tervuren and Paris: Musée royal de l'Afrique centrale and L'Harmattan.
- Young, Crawford. 1965. *Politics in the Congo: Decolonization and Independence*. New Jersey: Princeton University Press.

The Insecure Livelihoods Series

