

INSECURITE, PRATIQUES DE SECURISATION DU TERRITOIRE ET LEGITIMITE DE L'ETAT EN CENTRAFRIQUE

Dr Simon Narcisse SAKAMA

simnarcy@gmail.com // sim_sakama@yahoo.fr

Enseignant Chercheur en Anthropologie
Université de Bangui.

Submitted: 2023-06-30

valued: 2023-07-17

validated: 2023-07-30

RESUME :

Les barrières routières sont des dispositifs qui contribuent à la sécurisation du territoire. Elles mettent en exergue le caractère régalien du pouvoir public et exprime la légitimité de l'Etat mis à l'épreuve de l'insécurité. L'article analyse la construction du phénomène insécuritaire à travers l'existence et le fonctionnement de ces dispositifs en insistant sur le comportement des éléments des forces de sécurité intérieure. Les recherches menées pendant plusieurs mois sur les principales voies de communication du pays, ont permis à travers les observations, les entretiens individuels et les expériences personnelles vécues pendant les missions en provinces, de comprendre que les barrières routières, en faisant partie intégrante du dispositif et des stratégies de sécurité, ont largement facilité l'insécurité dans le pays. Pour cela, l'application des sanctions administratives à l'endroit des agents corrompus et indisciplinés peut créer des conditions d'un bon fonctionnement des barrières routières pour la sécurisation des biens et des personnes et la protection du territoire. La justification de la légitimité de l'Etat est à ce prix.

Mots clés : Insécurité, sécurisation, territoire, légitimité, Etat.

INSECURITY, PRACTICE OF SECURING, TERRITORY AND LEGITIMACY OF THE STATE IN CAR

ABSTRACT :

Road barriers are devices that contribute to securing the territory. They highlight the regalian character of public power and express the legitimacy of the State when put to the test of insecurity. The article analyzes the construction of the insecurity phenomenon through the existence and the functioning of these devices by insisting on the behavior of the elements of the internal security forces. The research carried out over several months on the country's main roads allowed us to understand, through observations, individual interviews and personal experiences during the missions in the provinces, that road barriers, by being an integral part of the security system and strategies, have largely facilitated insecurity in the country. For this reason, the application of administrative sanctions against corrupt and undisciplined agents can create the conditions for the proper functioning of roadblocks for the security of goods and

Keywords : *Insecurity, securing of the territory, legitimacy, state.*

sur les facteurs qui justifient la faiblesse de la sécurisation des biens et des personnes dans le pays. Comment comprendre que malgré la présence de nombreuses barrières sur les voies routières, on remarque une circulation importante d'armes de guerre sur le territoire national ? Les détonations des armes de guerre et les cas de blessures et de décès qui s'en étaient suivis pendant le réveillon de la Saint Sylvestre 2022, dans certains quartiers de Bangui sont des exemples remarquables de cette situation d'insécurité. Quelles sont véritablement les logiques et les dynamiques de fonctionnement de ces barrières de sécurité que l'on trouve sur toutes les voies routières du pays ?

Repenser les pratiques de sécurisation du territoire et de protection des populations civiles permet de comprendre l'utilité des barrières routières, de saisir les logiques de leur fonctionnement et d'appréhender la légitimité de l'Etat en rapport à cette situation de fragilité. Autrement dit, questionner les pratiques de sécurisation vise aussi à saisir le rôle de l'Etat et ses capacités en matière de protection des personnes et des biens, et de défense du territoire. Les pratiques de sécurisation conduisent également à interroger la circulation des armes dans le Nord de la RCA, l'émergence du métier des armes (Debos, 2013) en Centrafrique et le phénomène de migration en tant que problème de sécurité dont les conséquences sont susceptibles de menacer la stabilité voire l'existence de l'Etat (Chena, 2008). Les politiques publiques de sécurisation du pays méritent aujourd'hui d'être repensées, en prenant particulièrement en compte la question de professionnalisme et d'engagement des éléments des forces de défenses et de sécurité interne. L'anthropologie dans cette optique, permettrait d'appréhender les dynamiques des pratiques de sécurisation à travers les barrières routières, afin d'élaborer un corpus de connaissance sur l'insécurité comme l'une des conséquences des crises centrafricaines. C'est dans cette perspective que nous avons réalisé des enquêtes de terrains dans les préfectures de Nana-Mambéré, de Mambéré-Kadéï et de Ouham-Pendé, pour appréhender les pratiques organisationnelles et fonctionnelles des barrières érigées sur les routes nationales et autres voies de communication du pays.

Dans cet article, nous décrivons les pratiques de sécurisation, en partant des observations faites sur les barrières routières aux frontières de la RCA avec le Cameroun notamment, aux villages Beloko et Cantonnier, vers Garoua-Boulaye et la sous-préfecture de Gamboula en allant au marché camerounais de Kenzo à l'ouest du pays. A cela, nous expliquerons les faiblesses du système sécuritaire à travers les barrières routières en partant de nos expériences pendant les missions que nous avons dans ces localités. Notre approche vise à démontrer les dynamiques sociétales sous-jacentes aux problèmes sécuritaires qui sont une problématique d'actualité en contexte centrafricain.

1. Problématique de sécurisation du territoire en Centrafrique

L'insécurité et les pratiques de sécurisation du territoire en contexte centrafricain, mettent en exergue deux facteurs conjoncturels déterminants. Les observations sur les barrières ont montré, que les crises sécuritaires en Centrafrique sont les conséquences de la mauvaise gouvernance du secteur de sécurité d'une part, et d'autre part, la faiblesse de l'exercice de l'autorité de l'Etat qui se traduit par le manque de suivi optimal des barrières légales. A cela, s'ajoutent l'absence de volonté politique pour le démantèlement systématique des barrières illégales et l'impunité des agents corrompus des forces de défense et de sécurité interne qui n'assument pas pleinement leur responsabilité dans un professionnalisme pouvant être reconnu de tous. Une analyse anthropologique de ce phénomène s'avère indispensable voire importante car, cela met en exergue un problème sociétal de portée heuristique qui n'est pas à sous-estimer.

Dans le champ anthropologique, les recherches sur la sécurité ou les pratiques de sécurisation ont été abordées par quelques auteurs parmi lesquelles se trouvent les travaux de Ole Weaver (1995), Michel Foucault (1997 ; 2004a), David Moffette (2002), Thierry Balzacq (2003), Didier Bigo (2011) et Isabelle Fucks (2012). Dans leurs perspectives, la « sécurité », selon la vision positiviste, n'est pas seulement un concept complexe comme cela paraît. C'est un outil politique qui revêt des connotations idéologiques et peut sous-tendre sans aucun doute, des processus du changement social. Ces travaux ont jeté les bases permettant l'analyse objective de « sécurité » et ses rapports avec l'Etat et les individus. La sécurisation des frontières a été évoquée dans ce contexte comme un objet heuristique mettant en exergue la question d'immigration « illégale » et conduit à repenser les dynamiques frontalières des mouvements des personnes. A ce titre, les pratiques de sécurisation des frontières se présentent comme la marque de distinction et de démarcation entre des territoires indépendants et l'existence de la souveraineté de l'Etat. Réaliser des investigations sur la sécurisation des frontières ne semble pas être la priorité pour moi, car l'analyse peut être vue sous l'angle essentialiste.

Cependant, le cas centrafricain a été développé par Louisa Lombard (2012 ; 2013 ; 2014), Bruno Martinelli (2013), Thibaud Lesueur (2014), Laurent Marshal (2009) et Peer Schouten (2022). Les travaux de ces auteurs ont tenté de montrer les faiblesses structurelles de l'Etat centrafricain, les effets en matière d'insécurité sur les populations et l'incapacité des gouvernants à y remédier de manière durable. Louisa Lombard (2013) a analysé les dynamiques spécifiques qui ont favorisé la création des rébellions et de l'insécurité en Centrafrique à travers les barrières routières illégales qu'elle appréhende comme les dérives de « symbole du contrôle de l'Etat ». Pour elle, le fonctionnement de l'Etat est depuis longtemps en déphasage avec les aspirations

des citoyens et contribue difficilement à la consolidation de la paix, par la libre circulation. C'est dans cette optique que Bruno Martinelli (2013), souligne que le pays a besoin d'« un travail de thérapie sociale, morale et politique » qui, constitue la condition *sine qua non* pour la reconstruction de l'État (Sakama, 2016). Ce travail de thérapie sociale renvoie à la recherche des causes structurelles et conjoncturelles des crises centrafricaines afin d'envisager la refondation de la nation centrafricaine et de légitimité de l'Etat.

Louisa Lombard (2012), s'intéresse à « l'imprévisibilité et la négociation qui caractérisent les rencontres avec les barrages routiers » pour montrer comment elles remettent en question les théories dominantes de la gouvernance dans les espaces « sans État ». Dans cette perspective, je m'intéresse plutôt, aux rôles stratégiques et à la fonction sociale de ces barrières routières qui sont parfois légales, pour réinterroger la légitimité de l'Etat et sa responsabilité en termes de sécurisation des biens et des personnes.

Cependant, l'analyse faite par Roland Marshal (2015) relativement au contexte politique pendant la transition en République Centrafricaine et en rapport à la situation d'insécurité qui prévalait depuis 2013 semble marginale. Cela relèverait d'une instrumentalisation politique ou d'une idéologie populiste qui exclue toute objectivité. Comme, il l'a souligné dans son article, le fait pour les dirigeants de la transition de voyager en premier classe alors que « les caisses de l'Etat sont presque vides », ne démontre pas à suffisance que ceux-ci ne sont pas soucieux des crises et de la situation d'insécurité que traverse leur pays. Les causes de l'insécurité sont à rechercher en partant de la compréhension des invariants, c'est-à-dire des logiques structurelles et conjoncturelles qui participent à leur existence, notamment la présence des mercenaires étrangers sur le territoire. Les réalités de terrain peuvent dire le contraire.

Traiter la faiblesse de l'Etat et les conséquences qui en découlent en termes d'insécurité ou investiguer les capacités ou le style de leadership des autorités politiques n'est pas l'objectif que je pourrai poursuivre. Ce qui m'intéresse, c'est d'analyser les logiques sous-jacentes ou le schéma structurel à l'organisation et au fonctionnement des barrières routières pour la sécurité, lesquelles sont des instruments et des stratégies élaborés dans l'optique d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Quelles sont les logiques d'organisation et de fonctionnement des barrières routières sur les voies de communication du pays ? Comment l'insécurité s'était accentuée avec la présence de ces barrières routières légales ou illégales ? Comme je l'ai souligné, la compréhension des causes structurelles et conjoncturelles profondes des séries de crise centrafricaine passe par la saisie des pratiques de sécurisation du territoire à travers ces dispositifs.

3. Ethnographier les dynamiques fonctionnelles des barrières routières.

L'ethnographie des pratiques de sécurisation du territoire à travers les barrières routières n'est pas aisée à première vue car, il ne s'agit pas d'un objet empirique fixé et figé qui pourrait être appréhendé ou investiguer selon les traditionnelles techniques d'enquête ethnologique ou anthropologique. J'avoue que la réalisation des enquêtes était difficile surtout à cause de la méfiance et du fait que le pays était plongé pendant plusieurs décennies dans une insécurité anémique chronique. Le fait de décliner mon identité d'anthropologue à ceux qui travaillaient sur les barrières ne les rassurait pas. Les agents des forces de sécurité interne (FSI), selon les constats, pensaient que je suis un espion ou quelqu'un qui cherchait à leurs créer des ennuis en voulant mettre au grand jour les stratégies de leurs « avantages de métier », alors que cette pensée est loin d'être pour moi un objectif de recherche.

Dans cette situation, j'ai profité de deux missions réalisées dans certaines villes des provinces pour faire des observations directes et des entretiens fortuits selon les occasions, afin de collecter les informations nécessaires. Je ne pouvais pas rester sur une barrière pour réaliser la traditionnelle « observation participante » car ma démarche s'inscrit dans la perspective des enquêtes sur « les terrains difficiles » et « les sujets sensibles » (Bouju, 2015). L'existence des barrières routières qu'elles soient légales ou illégales interroge la légitimité de l'Etat, la bonne gouvernance, la libre circulation, en un mot, met en exergue la question de la démocratie.

La première mission qui m'a permis de collecter une partie des informations est celle que j'ai réalisée au mois de décembre 2019, dans le cadre de suivi/évaluation de la distribution des produits alimentaires du Programme Alimentaire Mondiale (PAM) aux déplacés internes dans les préfectures de Nana-Mambéré, Mambéré-Kadéï et Sangha-Mbaéré. Dans cette optique, j'ai donc fait les trajets entre les villes de Bouar, Baboua, le village Béloko, Baoro, Carnot, Gadzi, Berbérati, Gamboula, Nola, Bambio, Boda, Mbaïki et Pissa. A l'entrée et à la sortie de chacune de ces villes se trouvaient des barrières où il y a plusieurs agents notamment, ceux de la police, de la gendarmerie, parfois de la douane et les personnels de service phytosanitaire du Ministère des Eaux et Forêt.

La seconde mission est celle réalisée en 2020 en rapport à une étude sur l'insécurité transfrontalière et les effets sur la santé des populations des régions du nord de la République Centrafricaine. L'étude était commanditée par une ONG d'aide médicale d'urgence. A cette occasion, j'ai fait des déplacements à : Bossem-télé, Bouar, Bocaranga, Ndim, Ngaoundaye, Paoua, Nangha-Boguila, Markounda, Kouki, Nana-Bakassa et Bossangoa. Ces déplacements m'ont permis de découvrir deux catégories

de barrières routières dont les unes sont gardées par les forces gouvernementales et les autres par les groupes armés. La première impression que j'ai eue quand le véhicule de mission s'arrêtait à chacune de ces barrières est que celles-ci permettent aux agents d'extorquer de l'argent et des biens aux voyageurs. Pour les barrières tenues par les groupes armés, et aussi d'assurer un contrôle sur les habitants des localités où ces barrières sont érigées.

A ces deux missions, s'ajoutent des observations directes faites sur la barrière routière au village Nzanga, à 5 kilomètres à la sortie de la ville de Mbaïki en 2020. Cette ethnographie m'a permis de comprendre ce que les agents des forces de sécurité interne (FSI) appellent le « contrôle de routine » et la « formalité » que je décrirai dans les lignes qui suivent. En effet, comme je l'ai souligné, trois techniques de collecte de données ont été mobilisées dans le cadre de mes enquêtes de terrain, notamment : l'observation directe des comportements des agents et de leurs pratiques. Les entretiens étaient beaucoup plus réalisés avec les gendarmes et les policiers. Certains douaniers et agents des services phytosanitaires ont été également interviewés sur les formes de collaboration inter-service en termes d'échange d'information au cas où l'un tombe sur une « affaire » qui relèverait de la compétence de l'autre. Par exemple, une arme cachée dans des sacs de denrées alimentaires ou de cartons de produits de première nécessité relèverait de la compétence de quel service. Les différents entretiens réalisés ont permis de collecter des informations qui sont pour la plupart des opinions (Fassin, 1990) sur des cas, justifiant les raisons qui conduisent les agents de police judiciaire à pratiquer la corruption sur les barrières, même si à des moments, ils s'efforçaient de m'expliquer l'organisation de leurs activités. Je me propose de partir de ces données, en adoptant le concept « stratégies d'acteurs » (Olivier de Sardan, 1995), pour expliquer les pratiques de fonctionnement des barrières routières et montrer comment celles-ci ont contribué sous plusieurs formes à l'émergence de l'insécurité dans le pays. Aussi, je démontrerai comment la légitimité de l'Etat est perçue à travers l'existence des barrières routières en termes de sécurisation du territoire. En effet, la « stratégie d'acteur » peut être comprise, comme « l'ensemble des comportements adoptés par un acteur afin de préserver ses intérêts » (Crozier et Friedberg, 1977). Autrement dit, il s'agit, des savoirs et savoir-faire stratégiques, élaborés et mobilisés par un acteur dans un champ social donné, afin de, non seulement préserver ses intérêts, mais aussi de les maximiser. Je pense qu'il est utile d'adopter cette posture, pour mieux comprendre les logiques des activités de ceux qui peuvent être appelés « travailleurs sur les barrières », le rôle de l'Etat, ainsi que le modèle de gouvernance du système de sécurité du territoire.

4. Le contexte sécuritaire en Centrafrique

Aux premiers abords, la question de sécurité en Centrafrique est complexe. Cette complexité est visible quand on observe les « contrôles de routines » sur les barrières routières de PK9¹ (route de Mbaïki), de PK 12, de PK 26 (route de Damara), de Pissa et de Béloko (frontière entre la RCA et le Cameroun). Il faut aussi retenir que, cette complexité est justifiée par le fait que « les routes de la République Centrafricaine sont des endroits dangereux » (Giles-Vernick, 1996). La dangerosité soulignée par Giles-Vernick ne provient pas seulement de l'action des bandits de grand chemin, mais aussi des pratiques de sécurisation des forces de défenses et de sécurité interne. Même des voyageurs évitent de se déplacer en empruntant certaines routes nationales (RN) ou routes secondaires à causes des tracasseries routières et les arnaques des FSI et hommes armés. Des paysans également, dans certains villages où les barrières routières sont érigées, préfèrent vivre dans leurs champs pour avoir la tranquillité.

Ce phénomène explique le paradoxe de la situation sécuritaire telle que perçue par les populations. Les enjeux socioéconomiques et les politiques publiques rattachés à ce phénomène méritent d'être repensés dans une perspective diachronique. Partant de là, nous pouvons comprendre pourquoi il est difficile pour les pouvoirs publics d'apporter des solutions adéquates aux problèmes de sécurité actuelle dans le pays. Les éléments des forces de sécurité interne, dans le cadre de leurs activités sur les barrières légales, adoptent les mêmes comportements que les hommes armés qui ont occupé certaines barrières légales et ont créé des « *check points* » illégaux. Le dénominateur commun à ces acteurs des barrières routières est la pratique qui consiste à extorquer de l'argent ou des biens aux voyageurs.

Le fonctionnement des barrières routières semble banal. Mais, cette banalité explique et justifie la complicité du système de sécurisation du pays. Nous ne comprenons pas pourquoi, les décideurs politiques et leurs partenaires, n'arrivent pas, depuis plus de deux décennies, à bien sécuriser le territoire national. Ainsi, en partant des constats que nous avons faits pendant les déplacements sur quelques voies routières du pays, il s'avère que plusieurs raisons justifient cette situation. D'une part, les efforts déployés par les gouvernements successifs s'avèrent inefficaces, inadéquats et d'autre part, les décideurs politiques se sont montrés incapables d'apporter un véritable changement (Day, 2016), dans le système sécuritaire. Les fonds mobilisés pour la « sécurité nationale » et l'« effort de guerre », aussi la multiplication des barrières sur les routes nationales n'ont jamais donné de résultats probants en termes de sécurité des biens et des personnes ainsi que la sécurisation du territoire. Dans cet ordre d'idée, nous pouvons comprendre pourquoi la thèse selon laquelle, « en Centrafrique l'Etat s'arrête

¹ Le sigle PK signifie « point de kilométrage ». C'est l'indication des distances entre la capitale, les villes secondaires du pays, les villages, les communes et les chefs-lieux des provinces.

à 12 kilomètres de la ville de Bangui » est une réalité (Olivier de Sardan, 1995). En dehors de la capitale, il est difficile de voir l'autorité de l'Etat s'affirmer dans ses structures décentralisées et à travers les comportements des fonctionnaires et agents qui sont appelés à servir leur pays.

Beaucoup de travaux ont abordé les causes des faiblesses du système sécuritaire en Centrafrique. Ces études peuvent être résumées en deux points : les facteurs historiques et les facteurs sociopolitiques incluant des difficultés d'ordre économique. La thèse de Louisa Lombard (2012), s'inscrit dans la première catégorie et justifie les faiblesses de sécurisation du pays par les événements historiques, notamment les razzias esclavagistes et l'incapacité de l'exécutif à asseoir son pouvoir sur toute l'étendue du territoire national. Dans cette optique, Bruno Martinelli (2013), souligne également que l'histoire politique de la République Centrafricaine est un élément non négligeable dans la compréhension des crises sécuritaires qu'a connues le pays. Cette histoire politique est marquée par des séries de coup d'Etat tous les dix (10) ans, entraînant le pays dans une instabilité constante dans tous les secteurs de la vie. En outre, les difficultés de sécurisation des troupeaux de bœufs tchadiens qui viennent chaque année en transhumance en RCA, ainsi que la présence massive des combattants étrangers aux frontières nord-est, et notamment au Sud-Darfour expliquent aussi la fragilité du système de sécurité centrafricain (Lesueur, 2014 : 168).

Je ne voudrais pas insister sur ce dernier aspect car, cela n'est pas l'élément principal auquel je m'intéresse. Même si cette vision du contexte sécuritaire n'est pas erronée, il faut comprendre que cela présente seulement l'infime partie de l'iceberg. Sans aucune prétention et sans jamais faire une surinterprétation, je pense que les causes profondes de l'insécurité se trouvent dans les pratiques de sécurisation à travers les barrières routières.

Pour les aspects sociopolitiques, il y a lieu de questionner les logiques des actions publiques en matière de gouvernance du système de sécurité. Par exemple, l'organisation et le fonctionnement des « Brigades Territoriales » (BT) de la Gendarmerie Nationale (GN), de la Compagnie Nationale de Sécurité (CNS) et le professionnalisme des FSI. Ces questionnements peuvent probablement mettre en exergue, la faiblesse ou l'absence de leadership, le manque de vision politique plus démocratique et de projet dynamique de société. De ces éléments, figurent les pratiques de sécurisation du territoire à travers les barrières qui sont une voie pouvant permettre de comprendre les dynamiques sous-jacentes au fonctionnement des barrières routières. C'est cette voie que j'ai explorée dans le présent article.

L'analyse des pratiques de sécurité permet de comprendre les dynamiques sociopolitiques, c'est-à-dire les faiblesses structurelles et conjoncturelles qui y sont

rattachées. Dans le cadre de mes enquêtes, certaines autorités en charge de la sécurité publique soulignent :

La police et la gendarmerie sont des services chargés d'assurer la sécurité interne du pays, à travers les unités spécialisées comme la Compagnie Nationale de Sécurité (CNS), la « Police des frontières » (PF) et les Brigades territoriales (BT). Pour cela, elles procèdent à des « contrôles de routine » sur les barrières routières légales, pour surveiller le mouvement des personnes et des marchandises dangereuses. Malheureusement, le système sécuritaire est inefficace et est entouré de beaucoup de corruption (entretien avec Etienne et Pascal, officiers de gendarmerie à Bossempaté, mars 2020).

De cette opinion, nous comprenons que le système sécuritaire est inefficace et l'insécurité que connaît le pays est due à cette inefficacité et aux pratiques de corruption qui en renforce la situation. En effet, faire la surveillance optimale du mouvement des personnes et des marchandises fait partie de la mission assignée aux forces de sécurité intérieure (FSI), justifiant ainsi la légitimité de l'Etat. Les barrières légales, dans cette optique, sont des instruments permettant la mise en œuvre effective de cette mission à travers les « contrôles de routine » qui visent à vérifier l'identité des passagers et à contrôler les titres de séjour ou les véhicules transportant des marchandises ou charges douteuses. Malheureusement, ces barrières routières sont devenues des lieux d'extorquations d'argent aux voyageurs et des endroits où les agents des services de sécurité peuvent obtenir les « avantages du métier ». Cette situation est plus confuse avec la présence des agents d'autres services de l'administration qui travaillent aux mêmes barrières. C'est l'exemple de la barrière de PK 9 sur la route de Mbaïki ou la barrière de PK 12 à la sortie nord de la ville de Bangui, où on y retrouve les éléments de la gendarmerie et de la police, les agents du ministère des eaux et forêt ainsi que ceux de l'Office Centrafricain de Règlementation de Production des Produits Agricoles (OCRPPA), les agents de la douane et leurs auxiliaires. Chacun cherche à profiter de sa position et de sa fonction à travers des pratiques de corruption qui se justifient selon une expression en Centrafrique : « *ngasa a te kobe na ndo so a kanga lo da* » qui veut dire, « le cabri ne broute l'herbe que là où il est attaché ». La chaîne de profit sur les barrières routières est complexe et semble même impliquer, non seulement les agents subalternes, mais aussi les sous-officiers et officiers des FSI. Un agent des forces de sécurité interne explique :

Les faiblesses dans le fonctionnement du système de sécurité ne sont pas seulement l'affaire des hommes de rang et ne relèvent pas spécifiquement de leurs responsabilités. Celles-ci ne se reposent pas également que sur les « contrôles de routine ». Les autorités militaires, politiques et administratives, dont nous dépendons sont plus concernées que nous. Si les choses ne marchent pas, ce n'est pas de notre faute. Celui qui est envoyé pour travailler à la barrière doit y rester une semaine selon la planification

de service. Pendant cette durée, il a l'obligation de ramener un peu d'argent pour ses supérieurs hiérarchiques. Il fait tout ce qu'il peut et il ne peut pas à la fin, rentrer chez lui sans avoir quelque chose pour sa famille. Les patrons mangent, nous aussi mangeons (entretien avec André, gendarme à Pissa, mars 2020).

En partant de ce discours, nous remarquons que les faiblesses dans le système sécuritaire sont en partie dues à la corruption. Il est un peu difficile de s'interroger dans ce contexte, sur l'éthique professionnelle car cela, semble-t-il, n'existe pas dans les représentations de ceux qui travaillent aux barrières routières. Les agents subalternes attribuent la responsabilité aux officiers qui se justifient : « Vous savez, il est difficile de contrôler les agents quand ils sont sur le terrain. Ils peuvent faire ce qui ne leur a pas été ordonné. Seul Dieu sait ce qu'ils font et parfois la responsabilité retombe sur nous ».

Cette justification n'explique pas qu'en réalité les FSI sur le terrain sont incontrôlables ou n'obéissent pas aux ordres, car nous le savons tous, la discipline est l'un des mots d'ordre de leur fonction, laquelle relève du domaine de la loi. Il s'agit là d'une assertion visant à ignorer l'instrumentalisation des pratiques corruptives qui entourent la gouvernance des barrières routières. Ce phénomène fait partie des dynamiques des barrières de sécurité et explique modestement le contexte sécuritaire du pays et la notion de légitimité de l'Etat qu'il faut comprendre.

5. Les barrières routières pour la sécurité

La nature des barrières routières en République Centrafricaine est complexe dans la mesure où il y a dans leur configuration celles qui sont illégales et qui sont rendues légales par la présence des gendarmes et policiers qui y sont installés et assurent les contrôles. A côté, se trouvent les barrières routières érigées par les éléments des FACA et ceux de la Sécurité présidentielle. En effet, les barrières légales sont créées par Décret présidentiel² dont les infrastructures ont été construites par le gouvernement centrafricain, sur le financement de la Commission Européenne. Celles-ci se trouvent sur la route nationale n°1 qui comprend l'axe Bangui, Bouar-Beloko en allant vers le Cameroun. Cet axe est presque l'unique voie d'approvisionnement par les produits alimentaires et de première nécessité dont le pays en a besoin.

Dans cette optique, pour comprendre les dynamiques fonctionnelles des barrières pour la sécurité, il est utile d'appréhender leur nature et spécificité. La configuration d'une barrière est complexe. Elle regroupe souvent trois à quatre entités

² Les barrières légales sont créées par le Décret N° 12. 148 du 29 juin 2012 fixant les barrières légales en RCA. Quatre services travaillent sur ces barrières notamment la douane, les services des Eaux et Forêts, la Gendarmerie et la Police nationale. Ce décret n'a pas fait mention des éléments des FACA, ni de ceux de la Sécurité présidentielle. Donc les barrières routières tenues par ces éléments sont illégales.

départementales notamment, la gendarmerie, la police, la douane et le service phytosanitaire du Ministère du Développement Rural (MDR). Les éléments des Forces Armées Centrafricaines (FACA) peuvent rester avec les autres entités ou gérer des barrières pour le compte de leur institution. La question de la légitimité de l'Etat reste posée. Cette configuration présente en réalité plusieurs barrières en un seul endroit où chaque service fait son travail sur les véhicules en voyage qui s'y arrêtent. Cette situation conduit à s'interroger sur la véritable organisation de la barrière routière.

L'organisation de la barrière suit un schéma qui met en exergue un circuit visant à arnaquer les voyageurs et les conducteurs des véhicules. Ce schéma présente deux faits à savoir : d'une part, la composition de l'équipe qui travaille et d'autre part, le « contrôle de routine » pratiquée. Pour le premier aspect, il faut retenir que la barrière est dirigée par un « chef de poste » qui, pour nous, assure la fonction de commandement de la barrière. Il peut avoir deux à quatre agents sous son autorité. Ainsi, chaque entité ou service à son « chef de poste » car, les objectifs recherchés par ceux-ci ne sont pas pareils, même si leurs modes opératoires semblent à première vue identique. Pour le cas des FSI, c'est au « chef de poste » que revient la dernière décision de laisser passer ou non, un voyageur qui n'a pas payé les « formalités » ou en situation irrégulière. En outre, le « contrôle de routine », consiste à vérifier l'identité des voyageurs pour voir ceux qui sont en règle ou pas. Les marchandises sont vérifiées par les douaniers et les denrées alimentaires par les agents du service phytosanitaire. C'est aussi l'occasion pour les « travailleurs des barrages routiers » (Lombard, 2013) d'extorquer de l'argent aux voyageurs, de menacer et d'exercer la violence physique sur ceux qui refusent d'obtempérer à leur loi. La situation observée sur les barrières de Bossembélé et de Lambi constitue des cas emblématiques de ce phénomène.

6. Une expérience personnelle du fonctionnement des barrières de sécurité

Au mois de juin 2020, j'ai effectué une mission de recherche sur l'insécurité transfrontalière dans les localités du nord de la RCA. La recherche fut commanditée par une ONG internationale qui m'avait recruté comme consultant afin d'identifier les dynamiques socio-sanitaires rattachées au déplacement des populations en contexte de conflit. Au retour à Bangui après les enquêtes de terrain, j'ai traversé plus de 10 barrières (légalles et illégales), de Paoua à Bouar, en passant par les villes de Ndim et Bocaranga, pour continuer à Bossempaté, Yaloké, Bossembélé et Boali avant d'arriver à Bangui.

Au village Wantiguira à 5 kilomètres de la ville de Bouar, se trouve une barrière routière. Un dispositif composé de deux poteaux de 80 centimètres d'axe, sur lesquels est posé horizontalement un bambou de chine pour barrer la route au passage des camions. A côté, se trouve une petite maison qui sert de bureau aux douaniers,

devant laquelle se trouve le « pont bascule » destiné au contrôle des charges des véhicules de transport de marchandise. Sur cette barrière se trouvaient quelques gendarmes et policiers ainsi que des « agents phytosanitaires » qui sont des fonctionnaires du Ministère des Eaux et forêt. Il y avait également les agents de Police municipale et quelques éléments des FACA.

Arrivés sur la barrière, les véhicules de transport des marchandises passaient sur le pont bascule puis traversaient, tandis que les voyageurs descendaient des cars et remettaient leurs pièces d'identité à un policier qui les attendait. Il était assisté d'un élément des FACA qui portait une arme de marque « Ak 47 » appelé Kalachnikov. Celui-ci suivait avec un semblant de rigueur tous les mouvements des passagers. Toutes les pièces d'identité prises aux passagers sont remises au « chef de poste » assis sous le petit hangar où chaque corporation a posé son bureau, composé d'un fauteuil et d'une tablette. Ce dernier, en prenant les documents entre ces mains lança d'une voix insistante aux voyageurs : « Vous qui possédez une carte nationale d'identité passé à droite et ceux qui n'ont pas de papier, passer à gauche et préparez les mille franc à donner ».

A l'écoute de cet ordre et à l'appel de leur nom, les détenteurs des cartes d'identité passèrent chacun reprendre sa pièce et traversa la barrière pour attendre monter dans le car. Certains sans papier remettaient les 1000 F CFA³ au chef de poste mais ceux qui n'ont pas assez d'argent le suppliaient avec des billets de 500 F CFA. En revanche, les passagers détenteurs des cartes d'identité étrangère (tchadienne, camerounaise ...) sont sommés de donner 2000 F CFA. Tous les passagers sur les camions de transports des marchandises sans exception étaient soumis au même traitement.

Le véhicule de mission dans lequel j'étais, se trouvait derrière le car. Cela me donnait une bonne occasion d'observer ce qui se passait. Arrivé à notre tour, le policier ne se présenta pas pour nous demander nos papiers, le comportement à ce niveau est significatif et stipule que je dois moi-même descendre du véhicule pour apporter au chef de poste notre ordre de mission. Nous ne pouvons pas passer la barrière sans la présentation de ce document. Après avoir y jeter un coup d'œil il me redonna le papier sans dire un mot. Profitant de son silence, je lui lançai : « chef vous avez eu beaucoup d'argent aujourd'hui », et il me répondit : « c'est vous qui mangez les grosses sommes d'argent de l'Etat, et vous ne voulez pas qu'on mange aussi comme vous ? Nous mangeons les miettes et c'est vous qui manger le gros lot n'est-ce pas ? ». Une interrogation qui veut dire que cette manière de travailler n'a rien de mal. Les conducteurs de moto-taxi quant à eux, payaient « la formalité » à 500 F CFA avant de passer la barrière.

³ FCFA : Franc des colonies françaises d'Afrique. Monnaie utilisée en République Centrafricaine

Cependant, les fonctionnaires du Ministère des Eaux et Forêt de leur côté, demandaient aux chauffeurs qui ont quelques caprins sur leurs véhicules de payer la « taxe phytosanitaire » à raison de 1000 F CFA par têtes de cabris. Un chauffeur se plaignait pour la taxe à payer sur les 15 cabris qu'il transportait en ces termes :

Kota zo⁴ (grand monsieur), vous savez que nous les chauffeurs, nous n'avons que ce petit commerce de cabris comme avantage de métier. Ce sont les revenus de cette vente qui nous permettent de subvenir aux besoins de la famille. Payer la scolarité des enfants et les soigner quand ils tombent malade. Tu me demande de payer 15000 F, tes homologues sur les autres barrières vont aussi me demander de l'argent. Combien j'aurai comme bénéfice ? Je ne peux pas vivre seulement avec le petit salaire que je gagne, c'est pourquoi je suis obligé de me débrouiller, mais vous ne nous laissez pas en paix (entretien avec Robert, mars 2020).

Décidément, le chauffeur est mécontent. Il sait que l'argent qu'il va payer n'entrera pas dans les caisses de l'Etat comme cela est d'habitude. En effet, chaque agent sur la barrière routière est en quête de gain pour rallonger la fin de mois, tout en laissant de côté la mission première qui lui est assignée selon son statut et position. Longtemps resté impuni, ce comportement a largement contribué à créer les conditions d'insécurité dans le pays. Beaucoup d'étrangers viennent s'installer illégalement dans certaines villes des provinces et à Bangui, en échappant aux « contrôles de routine », grâce à l'argent qu'ils donnent aux éléments des FSI sur les barrières routières.

Cette situation a été observée sur toutes les barrières implantées sur cette route nationale au niveau des villes de Baoro, Bossempaté, Yaloké, Bossembélé et Boali. Ce qui est étonnant est le fait qu'aucun élément des FSI sur ces barrières routières n'a approché les véhicules de prêt, ni y est monté, pour vérifier s'il n'y a pas d'objet dangereux.

7. Vers une professionnalisation des pratiques de sécurité

Je me propose de repenser la légitimité de l'Etat en partant des pratiques de sécurité observées sur les barrières routières. La sécurité relève de la souveraineté d'un gouvernement qui doit l'assurer pour le bien de son peuple et de son pays. Elle est un devoir inconditionné de l'Etat et un droit absolu pour les citoyens qui, doivent dans un contexte de démocratisation d'un pays, avoir le sentiment d'être sécurisé par les gouvernants. Les Forces de Sécurité Internes (FSI) ont l'obligation d'assurer la protection aux citoyens dans leur déplacement sur toute l'étendue du territoire, mais ce n'est pas ce qui se passe dans la réalité surtout quand on observe le fonctionnement des barrières routières. Ainsi, l'on peut se demander quel est le véritable rôle de ces

⁴ Terme qui signifie « grand monsieur », employé pour désigner les porteurs de tenue, les militaires et autres agents qui travaillent dans les services publics de l'Etat.

dispositifs. Les pratiques décrites ci-dessus, mettent en exergue, deux problèmes qui se posent avec acuité. D'une part, il y a des pratiques de corruption intrinsèquement liées à la présence des barrières routières et qui gangrènent le système sécuritaire du pays. D'autre part, nous constatons le manque de professionnalisme qui pose la question de suivi et nous amène à réinterroger le profil des agents.

Dans un contexte social fragilisé par des conflits politico-militaires récurrents, caractérisé aussi par la paupérisation de la grande majorité des populations, chaque individu, par son statut social (fonctionnaire ou artisan), développe des stratégies de maximisation de profits et des mécanismes de résilience pouvant lui permettre de survivre et de s'adapter à la crise. L'Etat dans cette situation, tant bien que mal, continue et cherche à assurer la protection des biens et personnes, pour prouver sa légitimité car c'est l'un de ses rôles régaliens. En effet, les barrières routières sont érigées pour assurer le contrôle de la nature des marchandises importées ou exportées et empêcher la fraude ainsi que la circulation des personnes suspectes pouvant être en « association des malfaiteurs » ou être associées à des groupes armés. Ces barrières routières sont un marquage de la présence et l'autorité de l'Etat dans les localités où elles sont implantées. Cependant, le comportement des agents et fonctionnaires qui y travaillent pose de sérieuses difficultés d'ordre éthique et professionnel et constitue à n'en point douter un danger permanent pour le système sécuritaire du pays. Comment les réformes du secteur de la sécurité (RSS) peuvent contribuer à une restructuration optimale des pratiques de sécurisation à travers les barrières routières ? Les propositions de solution selon certains voyageurs et transporteurs méritent d'être analysées. Celles-ci peuvent être abordées en termes de sanction disciplinaire contre les auteurs et de suivi d'activités par les responsables hiérarchiques de ce secteur. Ces propositions méritent d'être analysées avec minutie.

Le premier aspect relatif aux sanctions contre les auteurs d'arnaque et de corruption sur les barrières routières est évocateur de la problématique de l'impunité qui a longtemps été décriée dans le pays. Que fait réellement l'Etat pour protéger les voyageurs et transporteurs contre ces comportements antirépublicains ? Pourquoi les auteurs de ces pratiques ne sont pas punis ? Les réponses que je propose à ces questionnements ne sont pas nouvelles, mais s'attachent aux dispositions statutaires régissant le fonctionnement des entités travaillant sur les barrières routières. Certes, sur le plan structurel, beaucoup de textes juridiques ont été élaborés pour sanctionner les mauvais comportements et les pratiques de corruption des agents de l'Etat, mais n'ont jamais été mis en application. Les auteurs restent impunis et les pratiques semblent se normaliser. Presque tout le monde trouve normal que les voyageurs payent leur passage sur les barrières. Alors, quand un agent est envoyé pour travailler au nom de son institution sur la barrière, il pense que c'est une occasion pour lui de se

faire de l'argent. La redynamisation de ces activités peut être rendue possible dans ce premier cas, par un processus d'éducation des agents à la citoyenneté et au patriotisme, des séances de sensibilisation et de conscientisation ainsi que des sanctions administratives contre les auteurs et leurs poursuites en justice par les victimes. Cette proposition de solution, correspond à ce que Bruno Martinelli (2013), appelle le « travail de thérapie sociale », pour remettre le secteur de sécurité en équilibre.

Le suivi des activités sur les barrières routières vise un travail de *monitoring* qui devrait être fait par les inspecteurs de chaque structure (ministère) représentée sur la barrière. Il s'agit de faire des visites inopinées sur les barrières routières afin de vérifier la praticabilité des « contrôles de routine » qui y sont réalisés en conformité avec les textes statutaires. Et donc, à travers des missions régulières de suivi et aussi d'évaluation de performance des agents et des activités réalisées dans le cadre de la sécurité, les auteurs peuvent se résoudre à faire leur travail selon les règles de l'art, en se concentrant sur leurs rémunérations. L'évaluation des résultats de travail fourni par chaque agent peut être un facteur de motivation ou de sanction disciplinaire pour son auteur. En partant de l'analyse de ces deux aspects, nous pourrions comprendre si les pratiques de corruption sur les barrières sont toujours justifiées par les mauvaises conditions de travail et le faible salaire comme justifient les spécialistes qui y travaillent.

CONCLUSION

Les barrières routières ont longtemps joué un rôle négatif dans l'insécurité du pays, par leur configuration et fonctionnement, en justifiant ainsi la faiblesse de l'Etat et de sa légitimité, dans le contexte des crises politiques et militaires en Centrafrique. En passant à côté de leur objectif initial notamment la sécurisation des biens et des personnes ainsi que la protection du territoire, les barrières routières sont devenues des dispositifs stratégiques autour desquels se développent des pratiques de corruption et d'arnaque. Les pratiques de sécurisation à travers les barrières routières ont créé une insécurité endémique qui a été abordée en lien avec la question de l'Etat de droit (Doui Wawaye, 2012) et le phénomène des coupeurs de routes appelé *zaraguina* par la transhumance transfrontalière (Ankogui Mpoko, 2012). En effet, un Etat de droit se caractérise par la garantie à sa population de la sécurité et du bien-être social en termes de libre circulation. Ce qui n'est pas le cas en République Centrafricaine.

La sécurité du territoire et la protection des populations par une libre circulation sont des facteurs de légitimation et de légitimité d'un Etat. Ces facteurs permettent de comprendre les fondements du fonctionnement de la démocratie d'un pays. Les efforts

déployés par le gouvernement centrafricain en vue d'atteindre cet objectif s'avèrent inefficaces pour le fait que ceux qui travaillent sur les barrières en trouvent un moyen de combler le faible salaire qu'ils gagnent à la fin de mois.

La présente recherche a permis de comprendre que les barrières font partie des stratégies du système de sécurité mais elles posent un sérieux problème d'organisation et de fonctionnement. Elles ne facilitent pas aux voyageurs et les conducteurs des déplacements aisés. A cause de ces barrières routières plusieurs personnes n'ont pas envie de voyager et le tourisme à l'intérieur du pays devient quasiment impossible. L'amélioration de la situation est possible par un suivi optimal et l'application des sanctions administratives à l'égard des fonctionnaires indisciplinés qui trouvent en la présence des barrières un mécanisme de résilience par rapport à leur situation économique. L'esprit patriotique et le respect des principes déontologiques sont une condition sine qua non de réussite des stratégies de sécurisation du territoire.

Les barrières routières sont un « symbole du contrôle de l'Etat » (Lombard, 2013) et méritent dans ce contexte d'être redynamisées en vue de contribuer à une sécurisation adéquate par la libre circulation des biens et des personnes. L'insécurité en contexte centrafricain reste d'actualité car, elle pose la problématique du développement social et économique. Le questionnement délicat qui pourrait s'imposer est de savoir comment les pratiques de sécurisation peuvent être efficaces surtout dans les zones frontalières, afin de réduire l'insécurité transfrontalière qui n'est pas seulement un problème interne à l'Etat centrafricain mais une difficulté interétatique impliquant les Etats voisins. Des études pluridisciplinaires peuvent être envisagées pour prendre en compte les problèmes d'insécurité liée à la transhumance transfrontalière qui sont complémentaires aux questions des barrières routières.

Références bibliographiques

- Ankogui-Mpoko G-F., Passingring K., Ganota B., et Kadekoy-Tigague D., 2009, « Insécurité, mobilité et migration des éleveurs dans les savanes d'Afrique centrale », In Seiny-Boukar L., Boumard P., (éditeurs scientifiques), *Savanes africaines en développement : innover pour durer* Garoua, Cameroun. Actes du colloque Prasac, 20-23 avril 2009, N'Djaména, Tchad.
- Ayimpam S. et Bouju J., 2015, « Objets tabous, sujets sensibles, lieux dangereux. Les terrains difficiles aujourd'hui ». In *Enquêter en terrains difficiles Civilisation* n°64, pp. 11-20.
- Balzacq T., 2003, « Qu'est-ce que la sécurité nationale ? In *La revue internationale et stratégique*, n° 52, hiver 2003-2004.
- Bigo D., 2011 « Frontières, territoire, sécurité, souveraineté ». In Durand Marie-Françoise, Lequesne Christian, *Ceriscope Frontières, Sciences Po - CERI*, pp.1-13.

- Ceriana Mayneri A., 2010, *La rhétorique de la dépossession ou l'imaginaire de la sorcellerie chez les Banda de la République centrafricaine*. Thèse de doctorat en Anthropologie, Université d'Aix-Marseille I.
- Ceriana Mayneri A., 2014, « La Centrafrique, de la rébellion séléka aux groupes antibalaka (2012-2014) : usages de la violence, schème persécutif et traitement médiatique du conflit ». *Politique africaine*, n° 134, page 179-193.
- Chena S., 2008, « L'Ecole de Copenhague en Relations Internationales et la notion de « sécurité sociétale ». Une théorie à la manière d'Huntington ». *Revue Asylon(s)*, n°4, mai 2008, Institutionnalisation de la xénophobie en France. URL: <http://www.reseau-terra.eu/article750.html>.
- Crozier M., et Friedberg E., 1977, *L'Acteur et le Système. Les contraintes de l'action collective*, Paris, Seuil.
- Day C., 2016, « Tours de manège à Bangui. Comment le recyclage des élites politiques aggrave l'instabilité et la violence en République centrafricaine ? ». In *Enough project*.
- Doui Wawaye A. J., 2012, *La sécurité, la fondation de l'Etat centrafricain : contribution à la recherche de l'Etat de droit*. Thèse de Doctorat en Droit public, Université de Bourgogne, Dijon, France.
- Fassin D., 1990, « Décrire. Entretien et observation ». In Didier Fassin et Yannick Jaffré, *Société, développement et santé*. Paris, Les Éditions Ellipses, pp. 87-106.
- Foucault M., 1997, *Il faut défendre la société*. Paris, Gallimard/ Seuil
- Foucault M., 2004a, *Sécurité, territoire, population*. Paris, Gallimard/Seuil.
- Fucks I., 2012, « L'énigme de la culture de sécurité dans les organisations à risques : une approche anthropologique ». In *Le travail humain*. Presse Universitaire de France.
- Giles-Vernick T., 1996, *Na lege ti guiriri (On the Road of History): Mapping out the past and Present in M'Brès Region, Central African Republic*, John Hopkins University.
- Lesueur T., 2014, « République centrafricaine, autopsie d'une crise méconnue ». In *Politique étrangère*, n° 3 pp.163-174
- Lombard L. 2013, *Navigational Tools for Central African Roadblocks*. *PoLAR: Political and Legal Anthropology Review*, 36(1), 157-173. Doi:10.1111/plar.120.
- Lombard L., 2014, « A Brief Political History of the Central African Republic ». *The Central African Republic (CAR)*. In *Hot Spot, Cultural anthropology*.
- Lombard L., et Botiveau R., 2012, « Rébellion et limites de la consolidation de la paix en République centrafricaine ». *Politique africaine*, n° 125, pp. 189-208.
- Marshal L., 2009, « Aux marges du monde, en Afrique centrale ». In *Les Etudes du CERI* n° 153-154.
- Marshal L., 2015, « Première leçon d'une « drôle » de transition en République centrafricaine ». In *Politique africaine*, n°139 pp. 123-146.
- Mofette D., 2012, « Études critiques de la sécurité : quelques contributions théoriques pour une anthropologie de la sécurité ». In *Aspects Sociologiques*, n° 5 avril 2013, Université Laval.

- Randriamampianina M., 2009, *Sécurité et Défense : Nouveaux Défis, Nouveaux Acteurs*. Antananarivo, Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Sakama S-N., 2016, *Savoir locaux agroalimentaires en Centrafrique. Analyse anthropologique des processus de production du manioc*. Thèse de Doctorat nouveau régime en Anthropologie. Aix-Marseille, Université (AMU).
- Schouten P., 2022, *Roadblock Politics. The Origins of Violence in Central Africa*. USA, Cambridge University Press.
- Waever Ole., 1995, « Securitization and Desecuritization », In Ronnie D. Lipschutz (dir.), *On Security*. New-York, Columbia University Press.