



Ministry of Foreign Affairs

Rapport d'étude de marché: Lac Tanganyika

Commissioned by the Netherlands Enterprise Agency

*>> Sustainable. Agricultural. Innovative.
International.*



ECORYS



Answering
tomorrow's
challenges
today

Rapport d'étude de marché: Lac Tanganyika

Analyse du potentiel commercial de la région Est de la
République Démocratique du Congo

Rapport préparé par:

Oscar Bahizi
Michael Fuenzig
Nkuruma Chama Kalaluka
Adriane Razafindrafito

Sommaire

Abréviations et acronymes	4
Résumés de l'étude.....	5
Executive Summary	5
Résumé exécutif.....	5
Introduction	7
Informations générales.....	7
Situation économique.....	8
Transport et logistique	10
Infrastructure portuaire.....	10
Flotte et navigation sur le lac.....	12
Connectivité de l'arrière-pays.....	13
Activités économiques et commerce	16
Activités économiques.....	18
Flux commerciaux nationaux, régionaux et internationaux.....	24
Politiques commerciales et coopération régionale	30
Développements actuels	32
Transport et logistique	32
Activités économiques.....	33
Développements régionaux et mondiaux.....	37
Conclusions et recommandations.....	39
Références.....	43
Annexe A Cartes	45
Annexe B Photos satellite.....	50
Annexe C Autres photos	52
Annexe D Liste des navires	59
Annexe E Statistiques du commerce agricole.....	60

Remerciements

Cette étude a été préparée par Michael Fuenfzig, Oscar Bahizi, Nkuruma Chama Kalaluka et Adriane Razafindrafito. Elle se fonde sur des recherches documentaires, sur une analyse de statistiques commerciales et sur des visites et des interviews avec les parties prenantes à Kalémie, Uvira et Moba. L'équipe a été dirigée par Michael Fuenfzig. Oscar Bahizi a mené la recherche sur le terrain et s'est chargé des consultations sur terrain en R. D. Congo. Nkuruma Chama Kalaluka a mené la recherche sur le terrain en R. D. Congo et en Zambie, s'intéressant particulièrement au commerce congolais-zambien. Adriane Razafindrafito s'est chargée des consultations à distance et de la recherche documentaire.

L'équipe de l'étude apprécie grandement tous les efforts déployés par la RVO, le ministère néerlandais des Affaires étrangères et les autres parties prenantes. Ce rapport n'aurait pas été possible sans leur coopération et leurs précieuses contributions. Nous souhaitons également remercier Maxime van der Kroon et Robin Nieuwenkamp (RVO), Francis Wilanga (Ambassade des Pays-Bas au Kinshasa) et John Bitaha, Prosper Lu'uondo et Jan van Renselaar (Bureau de l'Ambassade des Pays-Bas à Goma), Sjoerd Visser (Trademark East Africa) et Guy Motchebe et Lydia van Oss (Programme Alimentaire Mondial) pour leurs conseils et leur aide. Nous remercions tout particulièrement Jean-Pierre Kapalay (Slow Food Tanganyika) pour nous avoir aidé à récolter des données sur place et pour nous avoir partagé ses contacts.

Enfin, nous remercions également les nombreuses parties prenantes de la République démocratique du Congo pour leur coopération et leur soutien. Nous tenons à remercier les bureaux du gouverneur à Bukavu et à Kalémie pour leur aide. L'équipe de l'étude espère que les conclusions de cette étude de marché participeront au développement de cette région prometteuse de la République démocratique du Congo.

Coordonnées des interlocuteurs :

Pays-Bas

Dr Michael Fuenfzig
Consultant principal

Ecorys Netherlands
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Pays-Bas

E-mail :
mfuenfzig@gmail.com

Burundi

Oscar Bahizi
Consultant indépendant

Bujumbura
Burundi

E-mail :
bahizoscar@gmail.com

Zambie

Nkuruma Chama Kalaluka
Consultant indépendant

Lusaka
Zambie

E-mail :
chama.kalaluka@chatik-intl.co.zm

Abréviations et acronymes

3TG	Étain, tungstène, tantale et or
ALT	Autorité du lac Tanganyika
CEEAC	Communauté Économique des États de l'Afrique centrale
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
COPETANG	Coopérative des pêcheurs du Tanganyika
COVID-19	Coronavirus 2019
DANIDA	Agence danoise pour le développement international
EAC	Communauté d'Afrique de l'Est
EBITDA	Bénéfices avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement
ETD	Entité territoriale décentralisée
FAO	Organisation de l'Alimentation et l'Agriculture
FARDC	Forces armées de la République démocratique du Congo
FCC	Front commun pour le Congo
FDLR	Forces démocratiques de libération du Rwanda
FEC	Fédération des entreprises du Congo
FILTISAF	Société de filatures et tissages africains
FMI	Fonds Monétaire International
FOMIN	Fonds Minier pour les Générations futures
FPI	Fonds de Promotion de l'Industrie
FRF	Forces républicaines fédéralistes
GIZ	Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
IPIS	International Peace Information Service
ISCOS	Comité intergouvernemental permanent de la navigation
JICA	Agence japonaise de coopération internationale
MPME	Micro, petites et moyennes entreprises
MSP	Mesures sanitaires et phytosanitaires
MV	Navire à moteur
PDI	Personne déplacée à l'intérieur de son propre pays
PIB	Produit intérieur brut
PICAGL	Projet intégré pour la croissance agricole dans les Grands Lacs
PRODAP	Programme intégré de développement et d'appui à la pêche
R.D. Congo	République démocratique du Congo
Ro-ro	Roulier
RVF	Régie des Voies Fluviales
RVO	Agence Néerlandaise des entreprises
SA	Société anonyme
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SARL	Société à responsabilité limitée
SCTP	Société commerciale des transports et des ports
SNCC	Société nationale des chemins de fer du Congo
SOCEARUCO	Société civile environnementale et agro-rurale du Congo
TAZARA Zambie)	Tanzania-Zambia Railway Authority (Gestionnaire du chemin de fer Tanzanie- Zambie)
TFTA	Zone de libre-échange tripartite
TMEA	Trademark East Africa
UDPS	Union pour la Démocratie et le Progrès Social
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international
ZLECA	Zone de libre-échange continentale africaine

Résumés de l'étude

Executive Summary

This market study assesses opportunities for maritime trade on Lake Tanganyika, with a specific focus on the Eastern Congo, that is Tanganyika province, the south eastern part of South Kivu province (Fizi and Uvira territory) and the easternmost part of Maniema province (Kabambare territory). It follows in the footsteps of a previous market study (RVO, 2019), which at the time focused on Zambia and to a lesser extent Burundi and Tanzania.

The major cities and ports are Kalémie, the capital of Tanganyika, and Uvira and its port Kalundu in South Kivu. Smaller ports are in Moba and Baraka. Further inland are the population centres of Nyunzu, as well as Kabalo and Kongolo along the Lualaba River. These are also the key agricultural areas of the region. The region has only recently emerged from the devastations of the Second Congo War and is still fragile, with armed groups being present in some parts of the region. In Tanganyika stability has emerged under governor Zoé Kabila, the brother of the former president Joseph Kabila. However, his governorship came to an end in 2021 when Kabila was impeached by the provincial assembly.

The region's economic structure is dominated by agriculture and mining. Agriculture is mainly subsistence, with only limited trade between the hinterland and the lakeshore. The region is also dependent on food imports, including humanitarian food aid. Mining activities focus on gold, cassiterite and coltan and are artisanal in nature. With these three minerals being high-value, low-volume they create no significant demand for maritime transport. In the past, light manufacturing was also an important sector, with a cement plant north of Kalémie, as well as agri-processing plants near Uvira. Currently some of these plants are rehabilitated.

While the region can be described as an island, isolated from the rest of the D.R. Congo, the isolation is not absolute. Important trade routes connect the key ports in Kalémie and Kalundu with Bujumbura in Burundi, Mpulungu in Zambia, and Kigoma in Tanzania, thereby also providing connectivity to the sea ports in Dar es Salaam and Mombasa. The connections also link the region to ports in Mozambique, South Africa and Namibia. Via these trade routes a wide range of products are imported, in particular agricultural products such as rice, sugar, vegetable oils, and wheat flour, as well as cement and construction material, manufactured products and mineral fuels.

Both ports also connect to smaller ports and landing sites along the lake shore. Noteworthy are particularly agricultural exports from Moba to Kalémie. Land connectivity to the hinterland is hampered by the extremely poor state of road and railway infrastructure. Nonetheless, to a limited extent agricultural products are brought into Kalémie from the agricultural areas around Nyunzu, Kabalo and Kongolo, and consumer products from Lubumbashi, via the railway line and roads. Some consumer products imported through these transport modes originate from Zambia. Uvira and the port in Kalundu are relatively well-connected by road to neighbouring Burundi and Bukavu in South Kivu, and from there to Goma in North Kivu, and Rwanda and Uganda.

Very little is exported from the Democratic Republic of Congo via the Lake, owing to limited productive activities in the region. However, this might change in the future if opportunities in agriculture, mining and light manufacturing are exploited. This includes in particular the rehabilitation of a cement plant near Kalémie as well as a sugar refinery near Uvira, both having the potential to serve the wider region. An important development is also a planned lithium mine near Manono, in the South of Tanganyika province. Lastly, the new roll-on/roll-off ferry MV Amani is potentially a gamechanger for transport on the lake. If a reliable sailing schedule can be established, it would allow for the easy shipment of non-bulk goods across the lake.

Résumé exécutif

Cette étude explore les opportunités de commerce maritime sur le lac Tanganyika, plus particulièrement sur les provinces de l'Est du Congo : le Tanganyika, le Sud-Kivu (la partie sud-est de la province territoire de Fizi et Uvira), ainsi que la partie la plus orientale de la province du Maniema (territoire de Kabambare). Elle s'inscrit dans la continuité d'une étude conduite en 2019 (RVO, 2019) qui se concentrait sur la Zambie et, dans une moindre mesure, sur le Burundi et la Tanzanie.

Les villes et ports les plus importants de la région sont Kalémie (capitale du Tanganyika) et son port, et Uvira, qui abrite le port de Kalundu (Sud-Kivu). On retrouve également des ports plus petits le long du lac Tanganyika, tels que ceux de Moba ou de Baraka. Vers l'intérieur des terres se trouvent les agglomérations de Nyunzu, et celles de Kabalo et de Kongolo, deux villes situées le long de la rivière Lualaba. Ce sont également les principales zones agricoles de la région. La région n'est sortie que récemment des ravages de la deuxième guerre du Congo et elle reste fragile. Des groupes armés sont encore présents dans certaines parties de la région. La direction du gouverneur Zoé Kabila a apporté de la stabilité dans la région du Tanganyika. Cependant, son gouvernorat a pris fin en 2021 lorsque Kabila a été destitué par l'assemblée provinciale.

La structure économique de la région est dominée par l'agriculture et l'exploitation minière. L'agriculture est principalement utilisée à des fins de subsistance, et le commerce entre l'arrière-pays et la rive du lac reste encore limité. Néanmoins, la région est dépendante des importations de produits alimentaires, y compris de l'aide alimentaire humanitaire. Les activités minières se concentrent sur l'extraction artisanale d'or, de cassitérite et de coltan. Ces trois minéraux sont de grande valeur, mais les volumes extraits restent faibles et l'extraction ne crée pas de demande significative pour le transport maritime. Il fut un temps où l'industrie légère était également un secteur important pour la région, avec une cimenterie au nord de Kalémie et que des usines d'agro-transformation près d'Uvira. Aujourd'hui, certaines de ces usines sont en cours de réhabilitation.

Si la région peut être décrite comme une île isolée du reste de la R.D. Congo, cet isolement n'est pas absolu. On y retrouve les ports-clés de Kalémie et de Kalundu. Ces ports sont reliés par des routes commerciales aux villes de Bujumbura (Burundi) et de Kigoma (Tanzanie), offrant par ce biais une connexion aux ports de Dar es Salaam et de Mombasa. Ces routes relient également la région aux ports d'Afrique Australe en Mozambique, en Afrique du Sud et en Namibie. Ces routes permettent d'importer un large éventail de produits, en particulier des produits agricoles tels que le riz, le sucre, les huiles végétales et la farine de blé, ainsi que du ciment et des matériaux de construction, des produits manufacturés et des combustibles minéraux.

Les ports de Kalémie et de Kalundu sont aussi reliés à des ports plus petits et à des sites de débarquement le long des rives du lac. Ceci permet, par exemple, un flux important de produits agricoles de Moba vers Kalémie. Par ailleurs, la connectivité terrestre avec l'arrière-pays est entravée par l'état médiocre des infrastructures routières et les perturbations sur les voies ferroviaires. Néanmoins, dans une mesure très limitée, des produits agricoles sont acheminés à Kalémie depuis les zones agricoles de Nyunzu, Kabalo et Kongolo, et des produits de consommation sont exportés depuis Lubumbashi et depuis la Zambie, via la ligne ferroviaire et les routes. En outre, Uvira et le port de Kalundu sont relativement bien connectés par voie terrestre au Burundi voisin et à Bukavu, au Sud-Kivu. À partir de Bukavu, il est possible d'accéder à Goma, au Nord-Kivu, au Rwanda et à l'Ouganda. Certaines marchandises provenant du port de Mpulungu, en Zambie, sont destinés à Goma.

À ce jour, les exportations depuis la RDC via le lac restent faibles en raison des activités productives limitées de la région. Mais ceci pourrait changer si les opportunités présentes dans l'agriculture, les mines et l'industrie légère sont exploitées. Ces opportunités incluent notamment la réhabilitation de la cimenterie de Kabimba, près de Kalémie, et d'une raffinerie de sucre près d'Uvira. Ces deux usines pourraient, potentiellement, desservir l'ensemble de la région. Un autre développement important est le projet d'une mine de lithium près de Manono, dans le sud de la province du Tanganyika. Enfin, le nouveau ferry MV Amani pourrait changer la donne en matière de transport sur le lac. Si un calendrier de navigation fiable est établi, le MV Amani permettrait d'expédier facilement des marchandises non-conteneurisées sur le lac.

Introduction

Cette étude fait suite à une précédente étude qui portait sur le Burundi, la Tanzanie et la Zambie (RVO, 2019). Comme l'étude précédente, celle-ci vise à identifier et à quantifier le potentiel d'exportation et d'importation entre l'économie de l'Est du Congo et les pays voisins, via le lac Tanganyika. Elle vise donc également à répondre à la question de savoir si une intégration économique plus poussée, l'amélioration des infrastructures et le développement du secteur privé peuvent contribuer ensemble à favoriser le développement économique régional. La présente étude a été menée en parallèle avec une étude menée par l'Université de Rotterdam sur le développement des corridors et des infrastructures portuaires autour du lac Tanganyika (RVO, 2021). Les deux études se complètent, fournissant d'une part une évaluation des opportunités de commerce et d'investissement, et d'autre part des défis et opportunités en matière d'infrastructures.

Province de Tanganyika

Capitale : Kalémie

Site Web : <http://tanganyika.gouv.cd>

	Population	Superficie en km ²
Kabalo	339 201	15 850
Kalémie	763 373	30 512
Kongolo	670 931	13 408
Manono	804 435	34 198
Moba	723 800	24 500
Nyunzu	525 990	17 275
	3 827 730	135 743

Province de Sud-Kivu

Capitale : Bukavu

Site Web : <http://www.sudkivu.cd>

Territoires :

	Population	Superficie en km ²
Fizi	1 093 926	15 789
Uvira	1 165 092	3 146

Province de Maniema

Capitale : Kindu

Site Web : indisponible

	Population	Superficie en km ²
Kabambare	758 451	19 513

Source : <https://www.caidd.cd>

Cette étude s'appuie sur un mélange de recherche documentaire et de recherche sur le terrain. La recherche documentaire comprend l'examen d'études antérieures, de rapports médiatiques et de données statistiques. La recherche sur le terrain comprend des entretiens et la collecte de données à Kalémie, Moba et Kalundu, ainsi que des entretiens à distance avec d'autres parties prenantes. L'exécution de cette étude ne s'est pas faite sans difficultés. Premièrement, l'immensité de la région et les piètres infrastructures de transport ont limité nos recherches à trois sites. Deuxièmement, nous avons déploré un manque d'informations solides et fiables, même parmi les parties prenantes. Cela s'explique par de nombreuses raisons, notamment la taille de la région, le manque d'enregistrements numériques et de collecte de données statistiques ou l'absence d'un environnement médiatique solide. Troisièmement, bien que la plupart des parties prenantes aient apporté leur soutien et leur aide, les informations n'ont pas toujours été partagées librement. Les raisons incluent la sensibilité de certains secteurs et zones (par exemple, l'exploitation minière), ou la lassitude envers les consultants.

Informations générales

Remarque : Voir l'annexe A pour consulter des cartes d'aperçu de la région

Le lac Tanganyika est loin d'être un plan d'eau isolé. Deuxième plus grand lac du monde par son volume et s'étendant sur près de 700 kilomètres du nord au sud, le lac Tanganyika joue un rôle essentiel en reliant certaines parties de l'est de la République démocratique du Congo (RDC) entre elles et avec le reste du monde. L'importance du lac Tanganyika en tant que corridor de transport est reconnue depuis des décennies, et de plus en plus au cours des dernières années. À l'heure actuelle, les gouvernements nationaux et régionaux ainsi que les donateurs internationaux cherchent à réhabiliter les infrastructures maritimes et à promouvoir les activités

productives ainsi que le commerce à travers et autour du lac. Ces activités se fondent sur le passé de la région, où le lac ainsi que la ligne de chemin de fer de Kalémie à Kindu (province du Maniema) et Lubumbashi (province du Haut-Katanga) reliaient l'Afrique de l'Est et l'Afrique centrale, et où l'Est du Congo était un exportateur de produits agricoles et manufacturés.

Cette étude se concentre sur les régions de la R.D. Congo qui entourent le lac Tanganyika, c'est-à-dire toute la province du Tanganyika, la partie sud-est de la province de Sud-Kivu (territoire de Fizi et d'Uvira) et la partie la plus à l'est de la province du Maniema (territoire de Kabambare). Environ 6,8 millions de personnes vivent dans cette zone d'environ 175 mille kilomètres carrés. La région est donc faiblement peuplée, la densité de population d'environ 40 personnes par kilomètre carré étant comparable à la densité de population globale de la R.D. Congo.

Les rives du lac sont plus densément peuplées que l'intérieur de la région, en particulier autour des grandes villes de Kalémie (capitale du Tanganyika), Uvira et son port à Kalundu, Baraka (tous deux au Sud-Kivu) et Kirungu et son port à Moba (Tanganyika). S'élevant du lac, les montagnes Itombwe à l'extrémité nord du lac et les hautes terres de Marungu à l'extrémité sud sont relativement peu peuplées¹. Plus loin dans les terres se trouvent les centres de population de Nyunzu, ainsi que Kabalo et Kongolo le long de la rivière Lualaba (elle-même une source du fleuve Congo). Alors que les activités minières sont principalement concentrées dans les parties montagneuses de la région², les terres agricoles se trouvent surtout le long de la rivière Lualaba dans l'arrière-pays et, dans une certaine mesure, le long de la rive du lac³.

La région n'est sortie que récemment des ravages de la deuxième guerre du Congo et elle reste fragile. Elle est en proie à des conflits armés et à des tensions intercommunautaires. Des milices armées (Mai-Mai en swahili) sont présentes dans diverses parties de la région et les contrôlent, en particulier au Sud-Kivu, dans les zones autour d'Uvira et de Baraka (territoire de Fizi)⁴. Dans la province du Tanganyika, les conflits intercommunautaires sont particulièrement fréquents dans les zones situées entre Manono et Pweto, près du lac Mweru, à la frontière avec la Zambie⁵. Cependant, d'autres territoires sont également touchés, comme Kabalo, Moba ou Nyunzu. Ces conflits sont souvent centrés sur des questions telles que la propriété foncière, la sécurité alimentaire, les désaccords politiques, la discrimination ethnique ou sociale, ou l'accès aux ressources naturelles telles que l'eau ou les minerais⁶.

En général, toutes les provinces sont décentralisées, les gouvernements provinciaux semi-autonomes étant dirigés par un gouverneur. Cependant, le pouvoir central à Kinshasa a son mot à dire, en particulier dans les grandes décisions concernant les impôts et les recettes. En particulier, le Code minier de 2018 attribue 50 % de la redevance minière au pouvoir central, 25 % à l'Administration de la province et 15 % à l'Entité territoriale décentralisée. Les dix pour cent restants sont affectés au Fonds Minier pour les Générations futures⁷.

La dynamique de pouvoir entre le pouvoir central et les provinces est complexe. La province du Tanganyika était dirigée depuis 2019 par Zoé Kabila, frère de l'ancien président Joseph Kabila et fils du défunt président, Laurent-Désiré Kabila. Populaire dans sa province et ambitieux dans son objectif de développer la région, il semble avoir également des objectifs plus élevés dans la politique nationale. Le parti de son frère Joseph Kabila, le Front commun pour le Congo (FCC), a formé une coalition avec l'Union pour la Démocratie et le Progrès Social (UDPS) du président Félix Tshisekedi. Cependant, cette coalition finit par se dissoudre, Kabila étant le seul gouverneur de province à avoir refusé de signer l'Union sacrée du président Félix Tshisekedi. Le 6 mai 2021, ce conflit atteint son paroxysme lorsque l'assemblée provinciale le destitue⁸.

D'autres gouverneurs de la région sont également arrivés au pouvoir sous la bannière du parti de Joseph Kabila, le Front commun pour le Congo. Cependant, ils ont tous adhéré à l'Union sacrée de Tshisekedi. Parmi eux, le gouverneur du Sud-Kivu, Théo Ngwabidje Kasi, qui a survécu à une motion de défiance de l'assemblée provinciale, un jour seulement après la destitution de Kabila⁹. Enfin, le gouverneur du Maniema, Auguy Musafiri, a été déchu le 21 mai 2021, accusé de détournement de fonds¹⁰.

Situation économique

La République démocratique du Congo exporte principalement des produits miniers tels que des métaux, des minerais et des diamants. Ce petit éventail d'exportations est complété par des exportations limitées de bois et de produits agricoles tels que le cacao ou le café. En revanche, les importations couvrent un large éventail de produits, des biens de consommation au carburant et aux machines. L'exploitation minière est un élément clé du

¹ Voir <http://luminocity3d.org/WorldPopDen/#7/-6.375/30.872>

² Voir <https://www.ipisresearch.be/mapping/webmapping/drcongo>

³ Voir <https://croplands.org/app/map?lat=-6.1624&lng=29.454345703125004&zoom=7>

⁴ Voir Kouider et Toussignant-Miller (2018, page 13 et suivantes) et <https://suluhu.org/congo/mapping>

⁵ Ibid.

⁶ Voir Irengé (2017, page 9 et suivantes)

⁷ Voir FMI (2019) et l'indice de gouvernance des ressources (2020)

⁸ Voir <https://www.politico.cd/la-rdc-a-la-une/2021/05/06/tanganyika-zoe-kabila-destituee.html/83035>

⁹ Voir <https://www.politico.cd/encontinu/2021/05/07/sud-kivu-la-motion-de-defiance-contre-le-gouverneur-theo-ngwabidje-rejetee.html/83189>

¹⁰ Voir <https://www.politico.cd/encontinu/2021/06/18/maniema-le-gouverneur-dechu-auguy-musafiri-aux-arrets.html/86765>

PIB, y contribuant pour environ quarante pour cent, mais contribuant pour moins de dix pour cent à l'emploi global. En revanche, l'agriculture contribue pour moins de vingt pour cent au PIB, mais fournit environ deux tiers des emplois. Il est important de noter qu'il s'agit principalement d'une agriculture de subsistance.

Bien qu'il n'existe pas de données statistiques précises sur les activités économiques et le commerce au niveau provincial, toutes les informations existantes indiquent que le Tanganyika et le Sud-Kivu reflètent ce schéma général. La majeure partie de l'emploi se situe dans l'agriculture (de subsistance), tandis que les activités minières sont le principal moteur de l'économie, responsable de la majorité des exportations et de la valeur ajoutée. En outre, le commerce est important dans les grandes villes, en particulier Kalémie et Uvira. L'industrie légère est presque inexistante de nos jours. Toutefois, cela pourrait changer dans un avenir proche grâce à de nouveaux projets tels que la réhabilitation de la cimenterie de Kabimba ou de la raffinerie de sucre de Kiliba.

À l'heure actuelle, la région exporte très peu. Et si, en principe, les volumes d'importations devraient être élevés car la région doit importer presque tous ses besoins, les faibles revenus et le niveau de vie limitent également la demande d'importation. Aucune statistique récente n'existe sur les revenus au niveau provincial. Cependant, il est clair qu'une grande partie de la population vit d'une agriculture de subsistance ou, dans le cas des déplacés internes, dépend de l'aide alimentaire humanitaire. Ces deux groupes sont largement en marge de l'économie formelle, et ont peu ou pas de revenus à dépenser en importations.

En outre, l'insécurité alimentaire est le principal problème auquel est confrontée la région, un problème qui est aggravé par l'impact de la COVID-19. Lors d'une enquête menée en juin 2021, près de 80 % des localités étudiées à travers le Tanganyika ont indiqué que la majorité de la population n'avait pas accès à une nourriture suffisante. L'insécurité alimentaire est le problème majeur dans tous les territoires, même si certains territoires ayant une agriculture relativement forte (par exemple Kongolo ou Moba) ou un accès plus facile aux ressources (par exemple Kalémie) sont légèrement moins touchés. La raison principale de l'insécurité alimentaire est la situation déplorable de l'agriculture, les agriculteurs manquant de semences ou d'outils¹¹.

La région est souvent décrite comme une île, en raison du manque d'infrastructures de transport qui l'isole du reste de la R.D. Congo. Cependant, cet isolement n'est pas absolu. Des liens économiques importants existent entre le Tanganyika et la province du Katanga (Lubumbashi) ainsi qu'entre Uvira et Bukavu. En termes d'infrastructure, ces liens sont la ligne de chemin de fer (qui relie également Kalémie à Kindu dans la province du Maniema) respectivement la route entre Uvira et Bukavu. Des liaisons aériennes existent également entre Kalémie et Bukavu et Lubumbashi. En outre, il existe des liens économiques, financiers et administratifs, Uvira faisant partie du Sud-Kivu étant liée à Bukavu, et Kalémie étant plus orientée vers Lubumbashi et la province du Katanga¹².

L'étude est structurée comme suit : dans le chapitre suivant, nous examinerons l'état des infrastructures de transport et de logistique, y compris les ports et la flotte de navires, l'infrastructure de navigation ainsi que la connectivité de l'arrière-pays. Nous aborderons ensuite les activités économiques de la région ainsi que les flux commerciaux régionaux, entre les ports et entre les ports et l'arrière-pays, ainsi que les corridors internationaux et les ports maritimes. Enfin, nous présenterons les développements récents et les opportunités économiques qu'elles offrent. Nous concluons en donnant une liste de recommandations.

¹¹ Voir REACH (2021, page 2)

¹² Avant le découpage des provinces de 2015, la province du Tanganyika faisait partie de la province du Katanga (comprenant le Tanganyika, le Haut-Katanga, le Haut-Lomami et le Lualaba), tandis que le Sud-Kivu faisait partie de la province du Kivu (comprenant Sud-Kivu, Nord-Kivu et Maniema).

Transport et logistique

Compte tenu de l'état précaire des routes et de la ligne ferroviaire, les ports et les villes congolaises autour du lac Tanganyika sont souvent décrits comme des îles. À l'inverse, le lac Tanganyika est souvent décrit comme une autoroute, offrant une connectivité à la fois nationale et internationale aux ports et aux villes situés le long des rives du lac. Toutefois, cette connectivité est affectée par la mauvaise qualité ou l'absence d'infrastructures maritimes.

Infrastructure portuaire

Remarque : Voir Annexe B pour des photos satellites des principaux ports

En général, seuls les ports de Kalémie et Kalundu disposent d'une infrastructure portuaire développée. Si la plupart des infrastructures existantes ont grand besoin d'être réparées, les principaux facteurs limitatifs sont souvent la longueur des quais, qui limite le nombre de navires pouvant être pris en charge simultanément, ainsi que la profondeur du port, qui limite la taille des navires. D'autres facteurs jouent également un rôle, comme le manque de grues et d'entrepôts fonctionnels. L'efficacité des ports est également affectée par des facteurs non techniques tels que la gestion du port et le manque de compétences spécialisées.

Le **port de Kalémie** est le port le plus actif de la rive congolaise du lac Tanganyika. Le port ne dessert pas seulement la plus grande ville congolaise sur le lac, mais sert également de centre de transbordement, avec une connectivité intermodale et transmodale. La connectivité intermodale relie Kalémie à l'arrière-pays via des routes ou le chemin de fer, et la transmodale relie Kalémie à de plus petits ports et sites de débarquement le long de la rive du lac. Le port sert également au transport de passagers, généralement en complément du transport de marchandises. Il arrive en effet que les passagers voyagent sur des cargos.

Le port appartient à la Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC), et est géré par seulement huit employés. La SNCC, en tant qu'entreprise publique, exploite la majeure partie du réseau ferroviaire de la R.D. Congo¹³, ainsi que les ports intérieurs et une partie du transport fluvial. La SNCC étant une société nationale, dont le siège est à Kinshasa, cet actif clé de la région n'est pas sous le contrôle de la province elle-même.

Le port dispose d'un long quai de 388 mètres, et en principe de cinq grues de levage à treuil et d'une grue mobile d'une capacité de 60 tonnes. Il y a plusieurs entrepôts, un chantier naval et une cale sèche. Le port dispose d'une tête de ligne ferroviaire, permettant en théorie le transbordement de marchandises via le port vers Lubumbashi ou Kindu. Cependant, l'infrastructure est délabrée et elle est soit inutilisable, soit utilisable uniquement avec de strictes limitations ou en prenant des risques en termes de sécurité. Le quai s'est en grande partie désintégré en raison de son utilisation intensive. Les grues à treuil ne fonctionnent pas actuellement et ont besoin d'être réparées. L'espace d'entreposage est délabré et à peine utilisable pour stocker les marchandises en toute sécurité. Le port est également affecté par la sédimentation, ce qui rend difficile l'accès aux navires. De même, la cale sèche, le chantier naval et la tête de ligne ferroviaire ont grand besoin de réparations.

Le port a des liaisons régulières avec Kigoma, Kalundu et Moba, environ deux à trois bateaux par semaine pour chaque destination. Ce nombre varie, car il n'y a pas d'horaires de navigation réguliers, les navires attendant généralement d'être remplis à pleine capacité avant de quitter le port. En moyenne, environ soixante-dix grands cargos et une vingtaine de petits bateaux en bois accostent à Kalémie chaque mois.

¹³ La Société commerciale des transports et des ports (SCTP) exploite la ligne de chemin de fer entre Kinshasa et le port maritime atlantique de Matadi, ainsi que les ports et le transport fluvial dans la partie occidentale du pays.

Le chargement ou le déchargement d'un bateau prend environ deux jours pour les petits navires de moins de 600 tonnes, tandis que les grands navires de plus de 600 tonnes mettent généralement six jours à décharger¹⁴. L'autorité portuaire facture un droit d'amarrage de 95 USD pour deux jours, et davantage si le navire reste plus longtemps¹⁵. Actuellement, le chargement et le déchargement doivent être effectués manuellement, car les grues ne sont pas fonctionnelles. Cela a considérablement affecté la capacité du port, les navires devant souvent attendre de trois à six jours avant de pouvoir être déchargés.

Le **port de Kalundu** est stratégiquement important en raison de son emplacement et de sa connectivité à l'arrière-pays. Le port dessert la ville d'Uvira, mais c'est aussi un important port de transbordement, avec une connectivité dans l'arrière-pays à Bukavu et Goma, ainsi qu'au Burundi voisin et au Rwanda à proximité. Par rapport à d'autres ports de l'est du Congo, le port de Kalundu dispose d'une connectivité routière relativement bonne, vers Bukavu ainsi que vers le Burundi et le Rwanda. Toutefois, le réseau routier n'est pas bon pour autant, car même la route d'accès reliant le port à Uvira est en mauvais état et risque de s'effondrer dans le lac. La route vers Bukavu est non seulement en mauvais état, mais aussi peu sûre en raison de la présence de groupes armés. Il faut environ huit à dix heures pour parcourir les 130 kilomètres qui mènent à Bukavu.

Le port de Kalundu dispose de deux postes d'amarrage d'une longueur totale de 311 mètres, d'une grue mobile et de trois entrepôts de transit, deux d'une capacité de 1 500 mètres carrés et l'autre d'une capacité de 1 000 mètres carrés. Jusqu'à huit navires de 500 à 1 000 tonnes peuvent accoster et être déchargés en même temps. Cependant, en raison de la sédimentation des rivières voisines Ruzizi et Kamongola, seuls les navires de moins de 500 tonnes peuvent actuellement utiliser le port. Comme à Kalémie, les infrastructures de Kalundu sont en mauvais état, notamment les quais eux-mêmes, la grue et les entrepôts.

Il a des connexions régulières avec Kalémie, Kigoma, Moba et Mpulungu. Environ 26 navires arrivent à Kalundu par mois en moyenne, sans compter les petits bateaux en bois. Avec une seule grue mobile, la plupart des chargements et déchargements doivent être effectués manuellement, et le petit espace d'accostage limite la capacité du port. Bien que le coût du déchargement par grue soit fixé à 2,5 USD par tonne, les propriétaires de navires préfèrent généralement décharger à la main, car c'est non seulement plus rapide, mais aussi moins cher.

C'est tout juste si l'on peut appeler le **Port de Moba** un port. Cependant, il est d'une grande importance pour la ville de Moba ainsi que pour la ville de Kirungu, située à une dizaine de kilomètres dans les terres à partir du port. L'infrastructure portuaire se limite à un quai, qui est dans un état de délabrement et est facilement submergé lorsqu'il y a de fortes pluies¹⁶. Le port est détenu et géré par la Commission maritime de Moba et emploie cinq manutentionnaires pour le chargement et le déchargement des navires. Il ne dispose d'aucun équipement de manutention ni d'aucune autre infrastructure.

Ce port reçoit des navires provenant de Kalémie et d'Uvira, ainsi que de Kigoma et Mpulungu. En raison de l'infrastructure quasi inexistante à Moba, la plupart de ces navires sont de petite taille. Au cours des deux premiers mois de 2021, le port a compté 32 départs de navires vers d'autres ports et sites de débarquement en R.D. Congo, et 4 vers des ports de pays voisins. Bien que cela soit dans une certaine mesure dû aux restrictions liées à la COVID-19, la plupart des communications se font en général avec d'autres ports congolais.

Le **port de Mshimbakye** dessert Baraka dans le territoire de Fizi et est situé entre Kalundu et Kalémie. Ce n'est pas un port important, mais il pourrait bien le devenir car la ville de Baraka est en pleine croissance démographique. Actuellement, il n'y a pas d'infrastructure portuaire à proprement parler, car le port est complètement submergé par les inondations. Il semblerait que le port soit également utilisé pour le commerce du bois rouge (légal et illégal)¹⁷. Il y a au moins deux départs hebdomadaires vers Kalundu.

¹⁴ Hamburg Port Consultants (2018) a estimé la capacité de manutention quotidienne à 500 tonnes (ou 182 500 tonnes par an), ce qui est bien supérieur aux volumes actuellement traités. D'autres estimations, réalisées par le Programme alimentaire mondial, sont un peu plus élevées, à 220 000 tonnes par an.

¹⁵ Ces frais sont semblables à ceux pratiqués dans d'autres ports. Par exemple, à Mpulungu, la redevance varie entre 40 et 100 USD, en fonction de la taille du navire. Voir

<https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.1+Zambia+Mpulungu+Harbour>

¹⁶ Les inondations sont devenues un problème croissant ces dernières années. Elles sont causées par le changement climatique, ainsi que par la déforestation et l'érosion des sols.

¹⁷ Voir SOCEARUCO (2020)

Le **port de Kabimba** a été construit pendant l'ère coloniale pour transporter le ciment produit dans la cimenterie de Kabimba¹⁸. Il est situé entre Mshimbakye (Baraka) et Kalémie. Il n'est actuellement pas utilisé, mais sera réhabilité dans le cadre de la réhabilitation de la cimenterie elle-même.

Tableau 1 Résumé de l'infrastructure portuaire

	Kalémie	Kalundu	Moba	Mshimbakye	Kabimba
Postes d'amarrage	1 quai de 388 m de longueur	2 quais de 311 m de longueur au total	partiellement submergé	entièrement submergé	1 quai d'environ 100 mètres de longueur
Taille maximale des navires	1 500 tonnes	500 tonnes	limitée	limitée	Pas d'informations
Grues	5 grues de quai (non fonctionnelles) Grue mobile (60 tonnes)	2 grues de quai (non fonctionnelles) Grue mobile (50 tonnes)	aucune	aucune	aucune
Entrepôts	6 000 – 10 000 m ² (selon la source)	4 000 m ² sur trois entrepôts	aucun	aucun	aucun

Source : nos propres recherches et RVO (2021)

Flotte et navigation sur le lac

L'Agence néerlandaise pour l'entreprise (RVO, 2019) a noté que trois types de bateaux et de navires opèrent sur le lac Tanganyika : des vraquiers, barges et pétroliers, des navires transportant des passagers et des cargos, et des petits bateaux en bois. Les petits bateaux en bois répondent principalement aux besoins de transport informels et sont utilisés par les pêcheurs. Les vraquiers, les barges et les pétroliers sont moins nombreux, ils opèrent entre les principaux ports et leur capacité varie entre 300 et 1 500 tonnes. Les informations sur le nombre, les types et le statut des navires sont souvent contradictoires et doivent donc être considérées comme approximatives.

Environ 35 navires sur le lac appartiennent à des opérateurs congolais, contre environ 18 navires appartenant à des opérateurs burundais et quatre à des opérateurs tanzaniens¹⁹. L'opérateur le plus important est la SNCC, qui exploite neuf navires et barges, même si actuellement seuls quatre sont en état de marche. Sur les 29 navires faisant escale à Kalémie en 2020, seul le MV Tembwe de 500 tonnes appartient à la SNCC.

Tableau 2 La flotte de la SNCC sur le lac Tanganyika, 2021

Noms des bateaux et barges	Capacités	État actuel
Navires		
Remorqueur Zongwe	2 500 tonnes	Bon état
Lukuga	600 tonnes	Hors service
Yungu	Pas d'informations	Hors service
Tembwe	450 tonnes	Hors service
Barges		
Katumbi	850 tonnes	Hors service
Marungu	550 tonnes	Bon état
Pétroliers		
Kalonda	112 m ³	Hors service
VUA	900 m ³	Bon état
Ruzizi (Wimbi)	900 m ³	Bon état

Source : Directeur de l'autorité douanière du port de Kalémie

Il y a également 28 bateaux et barges privés congolais qui opèrent sur le lac Tanganyika. En outre, le MV Amani est un nouveau ferry roulier, capable de transporter 3 500 tonnes de marchandises et 500 passagers. Ce navire est le plus grand du lac. Encore relativement récent, il ne fonctionne pas encore selon un calendrier de

¹⁸ Le plan de l'époque coloniale est présenté à l'adresse <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=bts-002:1953:79::136>

¹⁹ Voir aussi RVO (2021, Annexe 1)

navigation fixe, mais plutôt en fonction de la demande et des besoins en matière de fret (voir également le chapitre sur les actualités pour plus d'informations).

C'est à Kalémie que la fréquence des départs est la plus élevée, avec deux à trois bateaux se rendant dans les principaux ports (Kalundu et Moba, et Kigoma et Mpulungu) chaque semaine. Les autres ports et sites de débarquement enregistrent des fréquences plus faibles. Il n'y a guère d'horaire régulier de navigation, car la plupart des bateaux partent lorsqu'ils sont pleins. Les durées de transport varient entre douze heures pour Kalémie à Kigoma ou Moba et jusqu'à trois jours pour Kalundu à Mpulungu. Le coût du transport varie entre 20 et 25 USD par tonne, et n'est que vaguement lié à la distance.

En revanche, le prix des billets pour les passagers individuels varie en fonction de la distance, allant de 25 à 70 USD par personne (Tableau 3). Bien qu'il soit élevé par rapport aux revenus moyens de la région, l'absence d'alternatives de transport n'offre guère d'alternative aux voyageurs. En outre, la plupart des passagers sont des commerçants et financent donc le coût du transport sur leurs recettes.

Tableau 3 Durées des trajets et fréquences moyennes

Itinéraire		Durée du trajet	Fréquence	Coût de la cargaison	Coût par passager
Kalémie	Kalundu	24 heures	3x par semaine	20 USD par tonne	35 USD par personne
	Moba	12 heures	2x par semaine	25 USD par tonne	50 USD par personne
	Kigoma	12 heures	2x par semaine	-	-
	Mpulungu	-	-	-	-
Kalundu	Moba	36 heures	-	-	-
	Kasanga	-	-	25 USD par tonne	50 USD par personne
	Kigoma	12 heures	-	20 USD par tonne	25 USD par personne
	Mpulungu	72 heures	-	25 USD par tonne	70 USD par personne
Moba	Kigoma	24 heures	-	-	-
	Mpulungu	24 heures	-	-	-

Source : Entretiens dans les ports

Bien que le transport maritime soit le moyen le plus sûr et le plus rapide pour voyager dans la région, la sécurité sur le lac reste problématique. Les catastrophes récentes, comme le chavirement d'un bateau en juin 2021 près de Baraka (13 morts présumés) ou près de Moba (7 morts présumés), en sont un bon exemple²⁰. Ces catastrophes surviennent à cause de normes de sécurité insuffisantes (bateaux surchargés) et du mauvais état des navires et des bateaux, sur un lac aux fortes vagues. En outre, peu de services sont offerts, tels que des prévisions météorologiques précises, des réseaux de communication ou un service de recherche et de sauvetage.

Connectivité de l'arrière-pays

Le **réseau routier** de l'arrière-pays est peu développé. Il y a peu de routes motorisées pour accéder aux principales villes portuaires, et celles qui existent sont souvent en mauvais état et mal entretenues. Par conséquent, ces routes sont souvent impraticables, surtout pendant la saison des pluies ou lors de mauvaises conditions météorologiques. Par exemple, la seule route entre Bukavu et Uvira a été fermée pour une durée indéterminée à tous les véhicules en avril 2021 en raison de glissements de terrain provoqués par de fortes pluies²¹. Par conséquent, le lac joue un rôle important en reliant les endroits situés le long de la rive du lac.

²⁰ Voir <https://actualite.cd/2021/05/04/rdc-baraka-au-moins-13-morts-depuis-fevrier-suite-la-montee-des-eaux-du-lac-tanganyika> et <https://actualite.cd/2021/06/10/tanganyika-trois-morts-suite-au-nauffrage-dune-pirogue-moba>

²¹ Le site Web <https://logcluster.org/ops/drc> donne des mises à jour en direct sur les infrastructures de transport de la RDC. La fermeture de la route entre Bukavu et Uvira a été publiée le 6 avril 2021.

Néanmoins, les ports ne peuvent pas fonctionner pleinement comme des plateformes de transbordement efficaces vers l'arrière-pays. En d'autres termes, les marchandises essentielles qui arrivent dans les ports de la rive du lac en provenance des pays voisins ou de leurs ports maritimes ne peuvent pas être facilement transportées vers l'arrière-pays. À l'inverse, les produits agricoles de l'arrière-pays n'ont qu'un accès limité au marché, à d'autres centres de population de l'arrière-pays, au bord du lac ou au niveau international.

Malgré ces difficultés, à défaut d'autres options, les transporteurs, commerçants et autres voyageurs persistent à voyager via le réseau routier. La durée des trajets est extrêmement variable. Par exemple, le trajet entre Kalémie et Nyunyu, d'une distance de 180 km, prendrait entre 7 à 10 h en camion à une vitesse moyenne de 20 à 25 km/h. En revanche, le trajet entre Kalémie et Manono, d'une distance de 450 km, prendrait entre trois et quatre jours à une vitesse moyenne de seulement 5 km/h.

Cependant, en raison des routes pas toujours praticables et des conditions météorologiques, le voyage peut parfois prendre beaucoup plus longtemps ou même être impossible. Les transporteurs et les commerçants doivent non seulement faire face à de longs trajets mais aussi à une incertitude considérable. En outre, le mauvais état des routes engendre également un coût additionnel d'entretien des véhicules. Enfin, les déplacements sont également affectés par les blocages de routes par des forces gouvernementales ou d'autres groupes armés²². Ces barrages routiers sont particulièrement fréquents en dehors des grandes villes ainsi que dans les régions minières, c'est-à-dire le territoire de Fizi.

Kalémie est la seule ville portuaire de la rive du lac ayant accès au **réseau ferroviaire**. Le réseau ferroviaire de la R.D. Congo est structuré comme un réseau intermodal, profondément entrelacé avec les voies navigables intérieures. Kalémie, en tant que tête de ligne, devait donc relier le lac Tanganyika au fleuve Congo via Kindu (sur la rivière Lualaba, une source du fleuve Congo) et via Ilebo (sur la rivière Kasai, un affluent du fleuve Congo). En outre, le chemin de fer offrait également une connexion à Lubumbashi dans le Copperbelt, et de là, à la Zambie ainsi qu'à la Tanzanie (via la ligne TAZARA) et à l'Angola (via le chemin de fer de Benguela récemment réhabilité).

Cependant, comme pour le réseau routier, l'infrastructure ferroviaire est en mauvais état. Les trains sont lents, peu fiables, sujets à des pannes et à des retards et parfois ils ne fonctionnent pas du tout. Les problèmes sont liés à la fois au matériel roulant obsolète et aux voies mal entretenues. Par exemple, en mars 2021, le train a cessé de fonctionner pendant plusieurs semaines en raison de problèmes liés au matériel roulant, avant que les opérations ne reprennent²³. Néanmoins, les trains sont plus fiables que les routes et constituent le mode de transport préféré, en particulier pour les marchandises non périssables. Ils sont essentiels pour relier l'arrière-pays, principalement les zones minières et agricoles autour de Nyunyu, Kabalo et Kongolo, à Kalémie. Les trains permettent également aux commerçants de s'approvisionner en marchandises à partir de Lubumbashi et donc de la Zambie. Cependant, on ne constate que peu d'intermodalité, car les trains et le transport maritime fonctionnent en grande partie séparément.

Les temps de trajet approximatifs en train, s'il n'y a pas de perturbations et de retards, sont les suivants ²⁴:

- ▶ Kalémie à Nyunyu 9 heures
- ▶ Kalémie à Kabalo 1 jour
- ▶ Kalémie à Kongolo 2 jours
- ▶ Kalémie à Kindu 4 jours
- ▶ Kalémie à Lubumbashi 4 à 7 jours

Le **transport via le lac Mweru**, dans la province du Katanga, près de la frontière sud du Tanganyika, est une autre alternative aux routes et au chemin de fer. Le lac Mweru se trouve à la fois en R.D. Congo et en Zambie, et offre donc une connexion au réseau routier zambien, mieux développé. ANVIL Mining se sert actuellement du lac pour relier la mine de cuivre de Kapulo à la Copperbelt zambienne, via les ports de Pweto (R.D. Congo) et de Nchelenge (Zambie). ANVIL Mining exploite deux barges d'une capacité respective de 400 et 150 tonnes. En outre, le lac Mweru sert également au commerce informel, effectué par de plus petits bateaux en bois d'une

²² Voir <https://www.ipisresearch.be/mapping/webmapping/drcongo> pour connaître l'emplacement et le type des barrages routiers.

²³ Voir <https://www.politico.cd/encontinuu/2021/03/24/tanganyika-aucun-train-na-encore-quitte-la-gare-sncc-de-Kalémie-malgre-la-reprise-annoncee-du-traffic.html/79978>

²⁴ Voir <https://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.4+Democratic+Republic+of+Congo+Railway+Assessment>

capacité d'environ 5 tonnes. Cependant, aussi pratique que soit le lac Mweru pour les communautés locales, le lac lui-même n'est pas bien relié à l'arrière-pays congolais.

Enfin, la région est également reliée par voie aérienne, via l'**aéroport de Kalémie**. Entre 2014 et 2019, l'autorité aéroportuaire a investi environ 44 millions d'USD dans la modernisation de l'aéroport, financés par des taxes sur les voyageurs. La réhabilitation comprenait un allongement et un élargissement de la piste, une extension du tarmac, la construction d'un terminal passagers et l'installation d'un système d'éclairage de la piste²⁵.

Actuellement, la compagnie aérienne Compagnie Africaine d'Aviation assure uniquement des vols sans escale vers Bukavu et Lubumbashi²⁶. Les billets valant plus de 400 USD pour Bukavu ou Lubumbashi, le transport aérien n'est accessible qu'à une petite partie de la population.

²⁵ Voir <https://deskeco.com/2020/05/25/rdc-la-modernisation-de-laeroport-de-Kalémie-beneficie-de-plus-de-44-millions-usd-venant>

²⁶ Voir <http://www.caacongo.com/horaires-08jun-2021.pdf>

Activités économiques et commerce

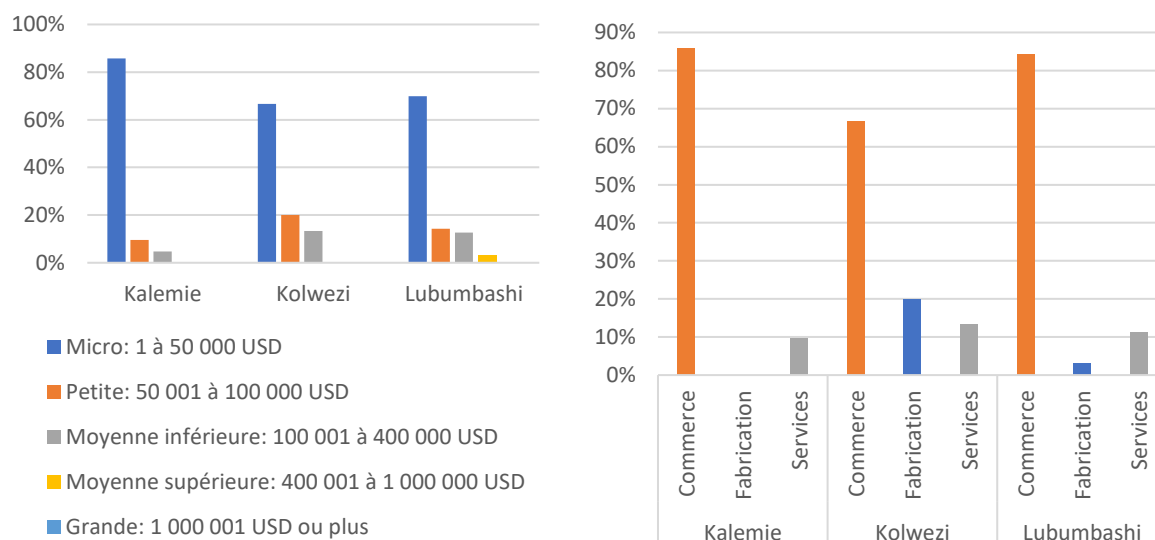
Les activités économiques sur les rives des lacs congolais reposent sur l'agriculture, la pêche, l'exploitation minière et, dans une très moindre mesure, l'industrie légère. La région est dépendante des importations, notamment de carburant, d'équipements de transport et de biens de consommation. Les exportations concernent principalement les produits minéraux. Par conséquent, le commerce intérieur, dans l'arrière-pays, et le commerce international, à travers le lac, sont restreints et déséquilibrés.

Nous disposons de très peu de données statistiques sur la structure et les performances économiques de la région. Les rares informations proviennent d'une enquête menée par le Fonds pour l'inclusion financière en R. D. Congo (FPM) en 2015 auprès de 903 entreprises à Kalémie, Kolwezi et Lubumbashi (ces deux dernières villes font aujourd'hui partie de la province du Haut-Katanga).²⁷ Certaines choses ont pu changer depuis 2015. Par ailleurs, il est presque certain que Kalémie n'est pas représentative des autres villes, et encore moins des zones rurales de la région. Néanmoins, l'enquête donne un aperçu de la structure économique de la région.

La grande majorité des entreprises de Kalémie sont des micro-entreprises dont le chiffre d'affaires annuel est inférieur à 50 000 USD. De plus, Kalémie ne compte presque pas de grandes entreprises, contrairement à Lubumbashi, et très peu d'entreprises de taille moyenne, contrairement à Kolwezi et Lubumbashi. Presque toutes les entreprises travaillent dans le secteur du commerce, très peu dans les services et pratiquement aucune dans la fabrication. Si l'on considère les trois villes ensemble, pour ce qui est du commerce, la plupart des entreprises sont actives dans la vente d'aliments et de boissons (20 %), de textiles et de vêtements (15 %), ainsi que de produits pharmaceutiques (8 %), de pièces détachées (6 %) et de matériaux de construction (5 %).

²⁷ Voir résumé de l'enquête du FPM (2016, page 20 et suivantes). Le contenu de ce chapitre s'appuie sur ce résumé.

Figure 1 Entreprises par recettes annuelles [gauche], Entreprises par secteur [droite], en juin 2015 dans les deux cas



Source : FPM (2016, page 20)

La plupart des entreprises s'approvisionnent auprès de grossistes locaux (50 %), puis auprès de grossistes à l'étranger (30 %), de détaillants locaux (23 %) et de grossistes de l'ensemble de la région (18 %). En revanche, seulement 7 % des entreprises se tournent vers des grossistes à Kinshasa, ce qui montre que l'ensemble de la région est assez isolée du reste de la R.D. Congo.²⁸ Parmi les entreprises de Kalémie, Kolwezi et Lubumbashi qui font du commerce international, la plupart commercent avec la Tanzanie (47 %), la Zambie (28 %)²⁹, les Émirats arabes unis, plus précisément Dubaï (11 %), et la Chine (9 %).

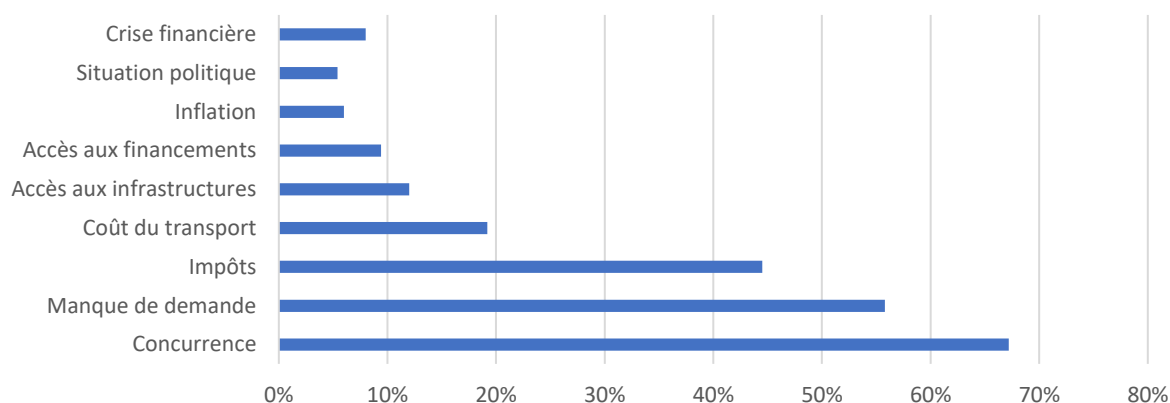
En résumé, ces données révèlent une structure économique assez simple, avec très peu d'activités de fabrication ou même de services. Au lieu de quoi, l'économie est axée sur le commerce. Les entreprises s'approvisionnent au niveau local ou international, mais moins au niveau national, dans l'ensemble de la région ou en R.D. Congo. Cela indique le problème auquel la région et la R.D. Congo en général sont confrontées. Si les produits de base peuvent être obtenus localement, il faut compter sur les importations pour le reste. De plus, même si les produits peuvent être achetés dans d'autres régions de la R.D. Congo, l'insuffisance des infrastructures de transport rend cette situation difficile.

Les entreprises ont également été interrogées sur les défis auxquels elles sont confrontées. Là encore, ces chiffres couvrent à la fois Kalémie, Kolwezi et Lubumbashi, et ne sont donc pas nécessairement représentatifs des entreprises de Kalémie, et encore moins des autres parties moins urbaines de la région. Les principaux problèmes que les entreprises ont évoqués sont ce que l'on pourrait résumer comme la taille limitée du marché ; trop d'entreprises pour une demande trop faible. La fiscalité est également un problème, notamment en raison de la corruption. Cependant, contrairement à ce que l'on pourrait croire, le coût du transport, l'accès au financement et les problèmes politiques sont perçus comme des problèmes moins importants.

²⁸ Comme les entreprises peuvent compter sur plus d'un grossiste ou détaillant, les pourcentages totalisent plus de 100 %.

²⁹ On pourrait s'attendre à ce que la plupart ou la totalité des entreprises commerçant avec la Zambie soient basées à Lubumbashi, en raison de la proximité du poste frontière de Kasumbalesa.

Figure 2 Difficultés éprouvées par les entreprises, juin 2015



Source : FPM (2016, page 23)

Cela ne doit pourtant pas nécessairement entrer en contradiction. Nous avons remarqué que la plupart des entreprises sont très petites et concentrées dans un seul secteur, le commerce. Cela révèle un espace encombré, avec apparemment peu d'entreprises en mesure de sortir du lot, de se développer, et encore moins de passer à la fabrication ou à d'autres secteurs. Dans cet espace encombré, les entreprises sont confrontées à ces difficultés, à savoir le manque de demande et la concurrence, ainsi que la fiscalité. Ce sont donc les défis rencontrés et ressentis par ces entreprises. Pourtant, pour échapper à cet espace encombré, il faudrait surmonter d'autres obstacles, comme l'accès au financement, le faible accès au marché (et donc le coût du transport) et les aléas politiques.

Or, il s'agit là de difficultés extrêmement difficiles à résoudre, notamment parce qu'elles sont liées entre elles. Les aléas politiques et les conflits armés, par le biais du canal du risque, affectent l'accès au financement, à la fois au type de financement nécessaire pour financer les investissements à grande échelle dans les infrastructures, ainsi que l'accès au financement par le système bancaire (largement inexistant) pour les micro, petites et moyennes entreprises (MPME). Inversement, le manque d'infrastructures de transport alimente la fragmentation et donc les conflits, tout comme le manque d'opportunités économiques.

Activités économiques

Agriculture, pêche et foresterie

L'**agriculture** est l'activité principale de la région. Elle sert principalement à subsister, la production étant essentiellement à petite échelle et familiale. Les zones agricoles se trouvent principalement dans l'arrière-pays, dans les régions autour de Nyunzu et Kongolo, ainsi qu'autour de Moba. Bien que ces régions aient un potentiel agricole important, en raison de l'abondance de terres fertiles, la région n'est pas non plus auto suffisante sur le plan alimentaire et une grande partie de la population est confrontée à une insécurité alimentaire persistante. Il n'y a pas d'agriculture commerciale à grande échelle et le commerce local est limité. Le mauvais état des infrastructures de transport, le manque d'activités de transformation et d'autres obstacles tels que l'accès au financement compliquent le commerce.

La production dans la région repose sur le manioc, le maïs, le riz, les arachides et l'huile de palme. Le manioc et le maïs sont les deux cultures les plus importantes et les aliments de base les plus importants dans le régime alimentaire de la population. Si la région est auto suffisante en manioc, pour le maïs elle dépend des importations³⁰. La production de manioc était en moyenne de plus de 400 000 tonnes entre 2013 et 2016, contre environ 140 000 tonnes de maïs.³¹ La production de maïs était autrefois plus élevée, mais elle a régulièrement diminué au cours des 30 dernières années, la production de maïs étant remplacée par la production de riz et de

³⁰ Voir https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/DRC_SMO_January2018.pdf

³¹ Voir <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/WFP-000098937.pdf>

bananes (dans la région autour de Kalémie), de riz et de manioc (à Moba, Manono et Nyunzu) et de riz (à Kongolo).³²

Le riz est devenu un aliment de base important dans la région. La production de riz étant encore modeste, avec une moyenne d'environ 1 750 tonnes par an entre 2013 et 2016³³, le manque est comblé par des importations de l'étranger, principalement de Tanzanie, de Chine et du Pakistan. Ces importations n'ont cessé d'augmenter au cours des dernières années, passant d'environ 200 tonnes seulement en 2000 à plus de 800 tonnes en 2015³⁴.

Les chaînes de valeur sont relativement courtes, compte tenu également de l'absence d'installations de transformation agroalimentaire locales et de la prédominance de l'agriculture de subsistance. Les acteurs importants sont non seulement les grossistes, mais aussi les organisations humanitaires, en tant qu'importateurs d'aliments de base (et parfois aussi en tant qu'acheteurs de la production locale). La chaîne de valeur typique de la production locale implique des collecteurs ruraux, des transformateurs artisanaux, des grossistes et des détaillants. La chaîne de valeur typique des produits importés implique uniquement des grossistes et des détaillants³⁵.

La production de cultures à plus forte valeur ajoutée, comme le thé, le café³⁶, le moringa (arbre à raifort) ou l'huile de palme, a cessé en grande partie. Cela est dû au fait que l'on se concentre sur des cultures qui nécessitent moins d'investissements et ont un cycle de récolte plus court, ainsi qu'au manque d'installations de transformation et d'accès au marché. Il existe cependant des projets et des investissements qui visent à changer cette situation, comme par exemple une nouvelle raffinerie de sucre près d'Uvira ou le projet PICAGL de la Banque mondiale (voir le chapitre suivant pour en savoir plus). Ces projets se concentrent sur des produits de base tels que le manioc, le riz, le sucre ainsi que le bétail et les produits laitiers. Ce sont donc également les produits de base les plus prometteurs, du moins à court terme.

En général, l'agriculture ne crée pas de demande significative de transport maritime sur le lac Tanganyika, à l'exception de quelques échanges limités entre Moba et Kalémie. En effet, les zones agricoles autour de Nyunzu et Kongolo sont éloignées du lac, d'autant plus que les routes et les lignes ferroviaires sont peu développées. Par ailleurs, l'agriculture est principalement de subsistance, ce qui crée une demande limitée pour les intrants agricoles importés et peu de surplus de production qui pourrait être échangé ou exporté.

La **pêche** est, comme l'agriculture, une activité clé qui se situe principalement au niveau de la subsistance, la pêche industrielle à grande échelle étant absente. Les prises annuelles sont estimées à environ 280 000 tonnes, tandis que le potentiel de la partie congolaise du lac est estimé entre 300 000 et 450 000 tonnes. En outre, environ 156 000 tonnes de poisson ont été importées (en 2017), ce qui implique que le plein potentiel du secteur de la pêche n'est pas exploité³⁷.

Kamko, un site de débarquement à Kalémie, est emblématique pour le secteur et sa chaîne de valeur ; il produit environ 6 150 tonnes de poissons par an. Sur les plus de 5 000 personnes travaillant dans le secteur, 4 726 sont des pêcheurs (tous des hommes), 700 sont des poissonniers (principalement des femmes) et 50 sont des transformateurs (principalement des femmes). La transformation consiste principalement à fumer et à sécher le poisson pour en prolonger la durée de conservation. Les acteurs de la chaîne de valeur sont confrontés à des défis, en particulier au manque d'entrepôts frigorifiques à la fois sur les bateaux de pêche et à terre, ainsi qu'à l'accès limité au marché, au-delà de la ville de Kalémie³⁸.

Les acteurs de la chaîne de valeur se sont organisés en diverses coopératives. Celles-ci sont fédérées sous l'égide de la COPETANG (Coopérative des pêcheurs du Tanganyika). Ces collectifs défendent les intérêts des pêcheurs et fournissent à leurs membres des installations de stockage, des équipements pour produire du poisson fumé et séché et des services de commercialisation, entre autres. En outre, au moins deux programmes de donateurs ciblent actuellement le secteur, PICAGL (voir également le chapitre suivant) et le Programme intégré de développement et d'appui à la pêche (PRODAP). Ce dernier vise à développer le secteur par la

³² Konrad-Adenauer-Stiftung (2017)

³³ Voir https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/DRC_SMO_January2018.pdf

³⁴ Konrad-Adenauer-Stiftung (2017)

³⁵ Voir Réseau de systèmes d'alerte précoce contre la famine (2015)

³⁶ Il existe quelques tentatives de réintroduction de la production de café au Sud-Kivu, voir <https://nestle-nespresso.com/news/nespresso-invests-in-the-democratic-republic-of-congo>

³⁷ Voir Bungubetshi (2020)

³⁸ Ibid.

formation, l'amélioration des infrastructures et l'harmonisation de la législation sur la pêche dans les quatre pays riverains.

Compte tenu des difficultés liées à l'entreposage frigorifique et à l'accès au marché, le poisson frais se vend surtout localement. En revanche, le commerce du poisson se concentre sur le poisson salé, fumé ou séché, qui est commercialisé dans l'arrière-pays, jusqu'au Kasaï-Central et Oriental ou Katanga, ainsi qu'au Burundi, en Tanzanie et en Zambie. Dans une moindre mesure, le poisson frais est également envoyé à Kinshasa et Lubumbashi par avion. Un certain commerce de poisson a également lieu entre Moba et Mpulungu, le poisson étant utilisé comme une quasi-monnaie par les commerçants congolais qui souhaitent acheter des produits de consommation et des produits agricoles à rotation rapide en Zambie.

Le **bois** et le **charbon de bois** sont des activités économiques importantes dans la région. Les régions du Sud-Kivu où l'on pratique l'exploitation forestière comprennent le territoire de Fizi ainsi que les montagnes Itombwe (où l'exploitation forestière est illégale, les montagnes étant une réserve naturelle). Le commerce du bois et du charbon de bois dans cette région est dirigé par le groupe armé Mai-Mai Yakutumba. Le commerce du bois est lucratif : les Yakutumba vendent un mètre de bois en planches pour environ 0,9 à 2,25 dollars, tandis que les commerçants de Bukavu et d'Uvira vendent le mètre pour environ 9 à 15 dollars aux exportateurs. Ce bois est exporté via Kalundu vers le Burundi et via Kalémie vers la Zambie³⁹. Une partie de ce bois et de ce charbon de bois exportés est également destinée aux marchés internationaux, en Asie ou en Europe, du moins selon les rapports de 2012⁴⁰.

L'exploitation forestière est également une activité importante au Tanganyika. Dans l'arrière-pays, à l'ouest de Kalémie, le bois est exploité, puis transformé en planches de bois ou en charbon de bois pour être vendu à Kalémie. Un sac de charbon de bois vendu environ 8 dollars dans l'arrière-pays se vendrait 22 dollars sur le marché de Kalémie⁴¹. Cependant, dans les deux provinces, l'exploitation forestière a un impact environnemental important, la déforestation, comme dans d'autres parties de la R.D. Congo, étant un problème en hausse constante.

Exploitation minière

L'exploitation minière est le secteur prédominant dans la région, comme dans l'ensemble de la R.D. Congo⁴². Au Sud-Kivu et au Tanganyika, l'exploitation minière artisanale est prédominante, avec une prédominance du coltan⁴³, de l'or et de la cassitérite⁴⁴. Dans une moindre mesure, on trouve également de la tourmaline⁴⁵, du cuivre et de la wolframite⁴⁶. Ces minerais sont également connus sous le nom de 3TG, pour étain (casserite), tungstène (wolframite), tantale (coltan) et or. L'or se trouve principalement dans un couloir qui s'étend du nord de Kalémie à Bukavu (Province aurifère panafricaine) en passant par Fizi, dans les parties occidentales du Sud-Kivu et dans les parties orientales du Maniema (Province aurifère kibarienne)⁴⁷, ainsi qu'autour de Moba et Nyunzu. La cassitérite se trouve dans l'arrière-pays du Tanganyika, près de Manono au sud-ouest, ainsi que dans le nord du Sud-Kivu. Le coltan se trouve principalement dans l'arrière-pays à l'ouest de Kalémie⁴⁸.

³⁹ Groupe d'experts sur la République démocratique du Congo (2020, paragraphes 73-75). Toutefois, nos propres informateurs n'ont pas pu confirmer que le bois soit commercialisé via Mpulungu.

⁴⁰ WWF Uganda (2012)

⁴¹ Voir <https://clubunescontchenko.wordpress.com/2019/03/24/la-deforestation-en-province-du-tanganyika-une-menace-serieuse>

⁴² Le secteur minier étant sensible, des informations et des données fiables ne sont pas toujours disponibles. De même, les personnes interrogées étaient généralement réticentes à partager des informations. La situation du secteur, telle que décrite dans cette section, doit donc être considérée comme approximative.

⁴³ Minerai métallique également connu sous le nom de tantalite et composé de niobium et de tantale. Le tantale extrait du coltan est largement utilisé dans l'industrie électronique.

⁴⁴ La cassitérite, un minéral d'oxyde d'étain, est une source d'étain. L'étain est utilisé, entre autres, dans l'industrie électronique et comme alliage.

⁴⁵ Une pierre fine, principalement utilisée en joaillerie.

⁴⁶ Un minerai et la principale source du métal tungstène, qui est utilisé principalement pour les filaments électriques et les munitions perforantes.

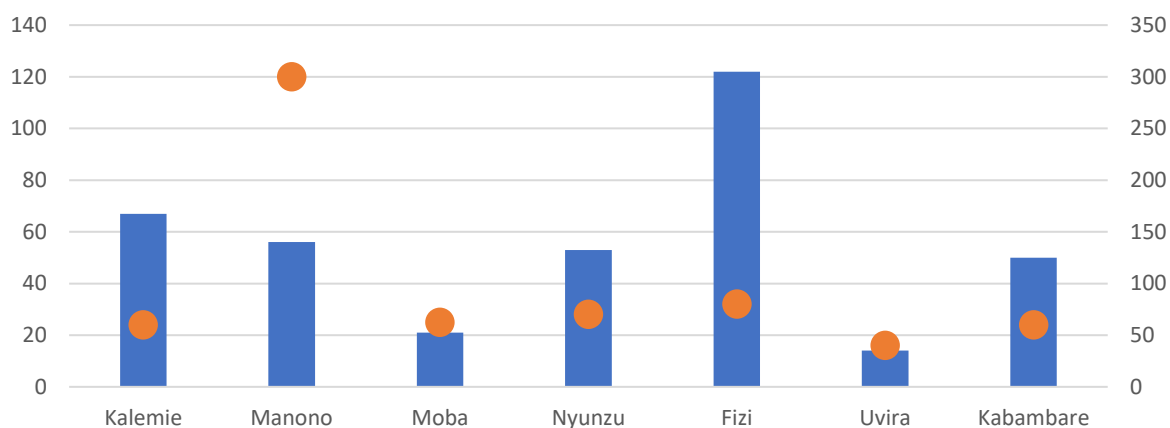
⁴⁷ Voir Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2019, page 4-5)

⁴⁸ Voir <https://www.ipisresearch.be/mapping/webmapping/drcongo>

Ces minéraux sont d'une importance capitale pour les industries et les technologies majeures, telles que les puces informatiques ou les véhicules électriques⁴⁹. Il existe donc une immense demande pour ces minéraux de la part des grandes économies, notamment de l'Union européenne, des États-Unis, de la Chine et d'autres pays d'Asie de l'Est⁵⁰. Parallèlement, ces minéraux sont également source de conflits, en raison de leur valeur élevée et de la facilité relative avec laquelle ils peuvent être extraits et trafiqués. Par conséquent, des mesures ont été prises pour faciliter leur traçabilité, comme par exemple par le biais du Règlement de l'UE sur les minerais provenant de zones de conflit⁵¹. Les Pays-Bas ont été actifs dans la promotion de la traçabilité et des chaînes de valeur responsables, par exemple à travers le programme Madini dans la province d'Ituri et du Sud-Kivu, actuellement mis en œuvre par l'ambassade des Pays-Bas à Bujumbura.

L'International Peace Information Service (IPIS) recense régulièrement les mines dans l'Est du Congo⁵². Cependant, cet institut de recherche ne se rend pas dans toutes les mines régulièrement et, en outre, la taille de ces mines peut changer de manière significative sur de courtes périodes⁵³. Les données donnent donc un aperçu de certaines mines à des moments précis, mais présentent des limites quant à la taille globale du secteur minier dans la région. Il y a environ 383 mines dans la région, chaque mine ayant un nombre médian de 80 travailleurs. Le plus grand nombre de mines, et de loin, se trouve sur le territoire de Fizi (Sud-Kivu). Un grand nombre de mines sont également situées dans les territoires de Kalémie, Manono et Nyunzu (Tanganyika) ainsi que Kabambare (Maniema). Le nombre médian de travailleurs par mine est comparable d'un territoire à l'autre, sauf à Manono qui compte un nombre médian de 300 travailleurs par mine (voir Figure)

Figure 3 Nombre de mines (barres bleues, axe de gauche) et nombre médian de travailleurs par mine (points orange, axe de droite)



Remarque : il n'y a pas de mine à Kabalo et à Kongolo

Source : nos propres calculs d'après <https://ipisresearch.be/home/maps-data/open-data>

L'exploitation minière est en grande majorité informelle et artisanale, les mineurs étant indépendants, utilisant leurs propres ressources et travaillant dans la plupart des cas sans aucune machine. La plupart des mineurs sont des hommes ; cependant, les femmes sont de plus en plus attirées par l'exploitation minière, dans des activités auxiliaires telles que le lavage et la vente des minéraux dans les camps miniers. Elles sont souvent confrontées à de graves risques d'exploitation sexuelle et de violence, ainsi qu'à un salaire inférieur à celui des hommes. On constate également que des enfants travaillent dans les mines, notamment au Sud-Kivu, dans 36 % des mines. En revanche, le travail des enfants n'est signalé que dans 4 % des mines du Tanganyika et nulle part dans le territoire de Kabambare au Maniema.

Des groupes armés sont régulièrement présents dans les mines, notamment les FARDC (Forces armées de la République démocratique du Congo) ainsi que des intervenants non gouvernementaux tels que Raïa Mutomboki,

⁴⁹ Bien qu'il ne soit généralement pas considéré comme un minéral de conflit, le lithium qui sera exploité près de Manono, dans le sud du Tanganyika, suscite également une concurrence géopolitique.

⁵⁰ Voir Kalantzakos (2019) sur la géopolitique des minéraux de conflit.

⁵¹ Voir <https://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/conflict-minerals-regulation/regulation-explained>

⁵² Voir <https://ipisresearch.be/home/maps-data/open-data> pour consulter les données brutes. Cette section s'appuie largement sur notre analyse de ces données.

⁵³ Par exemple, la mine d'Akyanga, dans le territoire de Fizi, a été visitée à quatre reprises entre 2009 et 2015. Sur cette période, le nombre de travailleurs a fluctué entre 1 500 et 6 000.

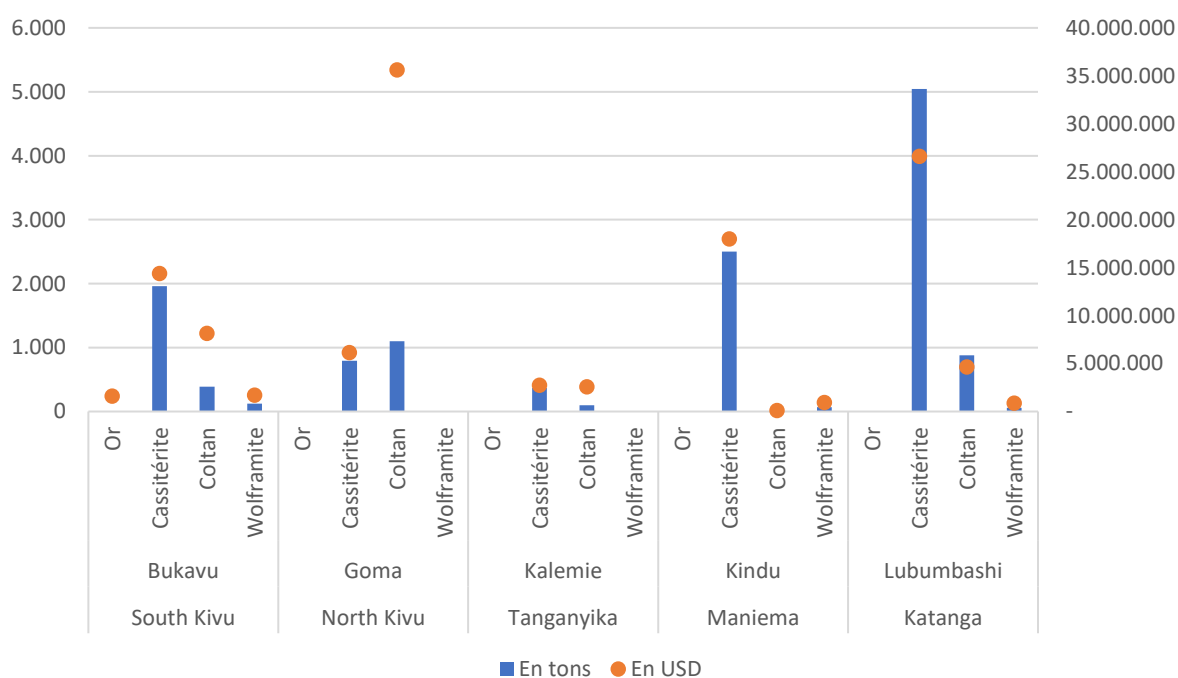
les Maï-Maï, les FDLR et les FRF. C'est particulièrement le cas au Sud-Kivu, où les groupes armés sont présents dans environ 75 % des mines du territoire de Fizi et Uvira. En revanche, les groupes armés sont beaucoup moins présents dans les mines du Tanganyika (environ 30 % des mines) et dans le territoire de Kabambare au Maniema (une seule mine sur 50 signale la présence d'un groupe armé).

Les chaînes d'approvisionnement en minéraux commencent par les creuseurs, qui exploitent les différents minéraux, puis des laveurs les lavent dans la mine. Ensuite, des négociants locaux achètent les minéraux à la mine et les transportent vers les principaux centres commerciaux, tels que Bukavu, Goma, Kalémie ou Lubumbashi. Là, les minéraux sont traités, triés, fondus et raffinés dans les entités de traitement. Enfin, les minéraux traités sont exportés par des négociants internationaux.

Il s'est passé quelque chose de curieux dans la chaîne d'approvisionnement des minéraux de la province du Maniema. En 2013, en raison de la mauvaise réputation de minerais de conflit des minerais du Nord et du Sud-Kivu, les exportations de minerais du Maniema auraient été détournées de Bukavu ou de Goma de façon à passer par Kalémie afin de bénéficier de la meilleure réputation du Tanganyika⁵⁴.

Si la plupart des mines sont petites et artisanales, il existe quelques mines plus importantes, notamment la mine d'or de Namoya au Maniema. Jusqu'en 2021, elle appartenait à la société canadienne Banro Corp. mais elle a été vendue pour des raisons de sécurité à Shoma Resources, un consortium sino-congolais⁵⁵. La production de cette mine d'or a précipitamment chuté ces dernières années, pour atteindre moins de 50 kg en 2020, contre plus de 3,5 tonnes en 2016⁵⁶. Par ailleurs, deux développements miniers de grande envergure sont susceptibles de changer la donne : une mine d'or près de Moba et une mine de lithium près de Manono (voir le chapitre suivant pour plus de précisions).

Figure 4 Exportations de minéraux artisanaux par ville et province, en tonnes (barres bleues, axe de gauche) et en USD (points orange, axe de droite)



Source : nos propres calculs d'après <https://mines-rdc.cd/fr/les-statistiques-minieres>

Les statistiques officielles sur les exportations de minéraux doivent être abordées avec prudence, car les exportations de minéraux provenant d'exploitations minières artisanales sont probablement sous-évaluées. Néanmoins, ces statistiques donnent l'impression de relativement peu d'exportations de minéraux en provenance du Tanganyika, ainsi que du Maniema et du Sud-Kivu (y compris les territoires non voisins du lac Tanganyika). Les exportations de la plupart des minéraux de Bukavu, Kalémie et Kindu sont généralement inférieures à mille tonnes et à dix millions d'USD par an. Par ailleurs, ces volumes et valeurs relativement faibles contrastent avec

⁵⁴ Voir aussi Matthysen et Montejano (2013, page 24)

⁵⁵ Voir <https://www.reuters.com/article/us-congo-mining-idCAKBN23U1T9>

⁵⁶ Voir <https://mines-rdc.cd/fr/les-statistiques-minieres>

les exportations déclarées par les grandes mines. Par exemple, Alphamin Bisie Mining au Nord-Kivu a produit plus de 17 500 tonnes de cassitérite en 2020, soit plusieurs fois la production totale de cassitérite de toutes les mines artisanales de toutes les provinces réunies.

En résumé, l'exploitation minière est une activité économique majeure, créant des revenus tout au long de la chaîne de valeur et donc une demande de biens de consommation échangés et importés. Dans le même temps, l'exploitation minière ne crée pas actuellement de demande spécifique pour le transport maritime sur le lac Tanganyika. Cela s'explique en partie par la nature artisanale de l'exploitation minière, qui implique une faible demande directe de machines et d'équipements importés⁵⁷. D'autre part, l'exploitation minière se concentre sur des minéraux de grande valeur et de faible volume, minéraux qui peuvent être transportés par voie aérienne ou qui ne créent pas une demande importante et stable de transport maritime en vrac. Pourtant, le lac serait l'option préférée pour le trafic de minéraux, car le niveau de surveillance y est plus faible⁵⁸.

Industrie légère

L'industrie légère est très peu développée dans la région. Cependant, cela n'a pas toujours été le cas. Dans le passé, et surtout avant les années 1990, plusieurs grandes entreprises industrielles existaient au Tanganyika et au Sud-Kivu. Ce passé industriel est intéressant car elle inspire la relance de plusieurs secteurs de l'industrie légère. Ces activités passées sont axées sur la transformation agroalimentaire, les matériaux de construction et le textile, notamment :

- ▶ À Kalémie, le producteur textile FILTISAF (Société de filatures et tissages africains) a exercé des activités de 1947 jusqu'à sa faillite en 1991. Cette société était intégrée verticalement, c'est-à-dire qu'elle cultivait du coton dans l'arrière-pays et produisait du textile à Kalémie⁵⁹.
- ▶ Kalémie comptait auparavant deux chantiers navals, l'un appartenant à la Régie des voies fluviales (RVF) et l'autre à la société ferroviaire SNCC. Bien que les deux chantiers navals ne soient plus opérationnels depuis des années, la construction du MV Amani a permis au chantier de la SNCC de reprendre vie.
- ▶ Au nord de Kalémie, à Kabimba, la cimenterie Interlacs SARL était opérationnelle jusqu'en 2016, avec une capacité de 0,5 million de tonnes par an⁶⁰. Elle était détenue majoritairement par HeidelbergCement, une société multinationale allemande⁶¹. L'usine est en cours de réhabilitation par des investisseurs chinois, visant à produire plus de deux millions de tonnes de ciment par an (voir le chapitre suivant pour plus de détails).
- ▶ Près d'Uvira, plusieurs usines de transformation agroalimentaire existaient jusque dans les années 1990. Il y avait notamment une usine de transformation d'huile d'arachide, une égreneuse de coton et la raffinerie de sucre de Kiliba (Sucrierie du Kivu). Cette dernière a été réhabilitée et a commencé à fonctionner début 2021 (voir le chapitre suivant pour plus d'informations).

Cependant, il n'existe à ce jour pratiquement aucune industrie légère. À Kalémie, il existe quelques petits ateliers dans la transformation du bois ou la fabrication de métaux. Il faut également noter la présence de deux petits producteurs d'eau minérale, Imani et Source. Néanmoins, en l'absence d'une industrie légère significative, presque tous les biens de consommation sont importés, généralement de l'autre côté du lac.

Industries de services

Les industries de services de la région se concentrent sur le commerce de détail et de gros, les transports, la construction et les services financiers. La région a également pour objectif de développer le tourisme (principalement national), en s'appuyant notamment sur l'attrait et la beauté des rives du lac.

⁵⁷ Les explosifs font exception à la règle, puisqu'ils font partie (en dehors du ciment, du sucre et du maïs) des exportations les plus importantes du port de Mpulungu. Voir RVO (2019, page 26).

⁵⁸ Voir Falisse (2019, page 4)

⁵⁹ Voir <https://gouv.tanganyika.cd/index.php/2020/11/29/visite-du-gouverneur-de-province-zoe-kabila-a-lusine-de-la-filtisaf> et <http://www.filtisaf.be/estagrico.htm>

⁶⁰ Voir Lavenex (1953) pour les plans de l'époque coloniale de la cimenterie.

⁶¹ Voir <https://www.heidelbergcement.com/en/node/1463>

- ▶ Le secteur du commerce de détail est fragmenté. Si quelques magasins de taille moyenne existent à Kalémie, en dehors de la ville, il n'y a que de petits magasins et marchés. Il n'y a pas de magasins de détail de marques étrangères ni de centres commerciaux dans la région.
- ▶ Cette structure commerciale se reflète également dans le commerce de gros, qui est dominé par trois sociétés. Certaines de ces sociétés commerciales opèrent à partir de Bukavu ou de Goma, et intègrent souvent le commerce, le transport et la logistique. C'est le cas d'une société de commerce dont le siège est à Bukavu et qui a des bureaux à Goma, Kalémie et Uvira. L'entité de traitement appartient à une famille originaire d'Asie du Sud, ayant accès à des réseaux commerciaux ethniques dans toute la région de l'Afrique de l'Est et en Asie du Sud.
- ▶ Le secteur des transports comprend des sociétés de transport et de logistique. Parmi ces dernières figure Bolloré, qui fournit des services de soutien logistique, actuellement principalement pour les expéditions humanitaires d'aide alimentaire. En revanche, la demande de soutien logistique par les commerçants et les entreprises est actuellement très limitée, sans doute aussi parce que les grands commerçants exercent une activité intégrée, combinant transport, logistique, vente en gros et au détail.
- ▶ Le secteur de la construction a récemment connu un petit boom à Kalémie, créant également une demande de matériaux de construction importés. Les motifs de ce boom sont la paix relative dans la région, les revenus générés par les exportations de minerais et les ambitions de l'ancien gouverneur Zoé Kabila. Un cabinet d'architectes polonais a également conçu un plan directeur pour Kalémie qui, s'il était réalisé, permettrait d'étendre la ville vers le nord-est⁶².

Système d'aide aux entreprises

De même, le système d'aide aux entreprises est faiblement développé. L'accès au financement et aux services financiers est limité. Si certaines institutions bancaires ou de microfinance nationales ou régionales sont présentes à Kalémie, il n'existe que peu d'agences en dehors de Kalémie⁶³. Cette absence reflète également un manque de demande de services financiers, étant donné la structure économique relativement simple de la région. Dans le même temps, cela représente également un problème pour les entreprises et les entrepreneurs. Les personnes interrogées dans le secteur du commerce ont notamment indiqué que les paiements transfrontaliers et la fourniture de lettres de crédit constituaient un problème majeur dans leurs activités de commerce international. Compte tenu de la rareté des approvisionnements locaux et de la production locale, la plupart des commerçants importent ou souhaiteraient le faire. Cependant, les paiements qui ne sont pas basés sur un contact physique entre le fournisseur et l'acheteur sont incertains. À défaut de services traditionnels de financement du commerce par les banques, les plateformes de paiement mobile telles que MoMo en Zambie ou M-Pesa en Afrique de l'Est pourraient être la solution.

Il existe également diverses associations d'entreprises formelles et informelles (comme par exemple la COPETANG pour le secteur de la pêche) qui apportent un soutien à leurs membres. La Fédération des entreprises du Congo (FEC) (qui est la chambre de commerce du pays), est présente à Kalémie, près du port, mais doit cependant couvrir toute la province avec seulement trois salariés.

Flux commerciaux nationaux, régionaux et internationaux

Le **commerce maritime** sur le lac Tanganyika joue un rôle prépondérant dans les flux commerciaux de la région. Les personnes interrogées qualifient souvent Kalémie d'île et appellent le lac Tanganyika le boulevard de la région. Il existe deux types de flux commerciaux différents, mais qui se chevauchent : tout d'abord, le commerce à grande échelle, d'un ensemble de produits divers, provenant de l'extérieur de la région, et principalement transfrontalier. Ce type de commerce se fait sur la route entre Kalémie et Kigoma et, dans une moindre mesure, sur les routes reliant Kalémie et Kalundu du côté congolais à Bujumbura et Mpulungu. Le deuxième type de flux commerciaux est le commerce à petite échelle, axé sur un ensemble restreint de produits agricoles et de la pêche, provenant de la région, et qui est principalement un commerce intérieur ou sur de courtes distances. Ce

⁶² Voir <http://www.openarchitekci.com/en/projekty/uzytecznosc-publiczna/Kalémie-projekt-miasta-dr-konga-afryka>

⁶³ Voir FPM (2016, page 27), identifiant une banque à Kalémie et à Kongolo. Nos propres recherches ont montré que ce chiffre a augmenté en 2021 puisqu'il y avait au moins trois institutions bancaires à Kalémie.

type de commerce repose sur la connexion des ports et des sites de débarquement, grands et petits, le long de la rive du lac.

Le rôle du lac dans son ensemble et la structure des échanges commerciaux sont déterminés par plusieurs facteurs, notamment par :

- ▶ La géographie de la région, car le lac est un vecteur de commerce naturel qui relie non seulement les provinces enclavées du Tanganyika, Sud-Kivu et Maniema aux ports maritimes de Dar es Salaam et de Mombasa, mais aussi les villes et villages situés le long des rives du lac.
- ▶ Une infrastructure de transport terrestre peu développée et qui a sérieusement besoin d'être réhabilitée, ce qui, d'une part, augmente l'importance relative du lac en tant que seule option de transport viable, mais, d'autre part, limite également le potentiel du lac en matière de connectivité avec l'arrière-pays.
- ▶ Une structure économique axée sur la subsistance et dont le principal produit d'exportation, les minéraux, a une valeur élevée mais est exporté en faible quantité. Les flux commerciaux sont donc unilatéraux, la région important des marchandises via le lac, mais n'exportant pas grand-chose en retour.

Il est difficile d'obtenir des statistiques fiables sur les flux commerciaux régionaux. Lors de nos recherches sur le terrain, nous avons constaté que les chiffres communiqués par les différentes parties prenantes étaient contradictoires. En outre, étant donné l'absence de numérisation, les parties prenantes ont dû extraire les chiffres de vente des années antérieures manuellement de registres archivés. Le Tableau 4 ci-dessous présente les principales statistiques relatives aux ports de Kalémie, Kalundu et Moba. Kalémie est de loin le port le plus important, suivi de Kalundu. Bien qu'il soit petit en comparaison, le commerce en provenance de Moba n'est pas négligeable, ce qui montre à la fois le potentiel agricole de la région et l'importance fondamentale du lac comme seule option de transport viable.

La gamme de produits échangés est relativement limitée, même si Kalémie présente un panier de produits un peu plus diversifié. Les produits agricoles sont dominants, en particulier le riz, le sucre, l'huile végétale et la farine de blé. Ces importations de produits agricoles sont souvent de l'aide alimentaire humanitaire. Parmi les autres importations importantes figurent le ciment et les matériaux de construction, ainsi que les produits manufacturés⁶⁴. S'agissant du port de Kalémie (qui n'est naturellement pas représentatif des autres ports et sites de débarquement), les produits agricoles constituent 36 % du commerce entrant, les produits manufacturés 29 %, le ciment et les matériaux de construction 24 % et les combustibles minéraux 11 %.

⁶⁴ Les produits manufacturés comprennent, entre autres, les véhicules et les pièces détachées, les équipements lourds pour la construction ou l'exploitation minière.

Tableau 4 Statistiques commerciales principales sur Kalémie, Kalundu et Moba en 2020

Port	Sens	Quantité en tonnes	Nombre de navires entrants/sortants	Produits principaux
Kalémie	Entrant	79 090	580	Riz, sel, sucre, huile végétale, farine de blé, boissons (alcoolisées ou non), ciment et matériaux de construction, produits manufacturés, combustibles minéraux
	Sortant	jusqu'à 1 500 ⁶⁵		Minéraux, bois de séquoia
Kalundu	Entrant	48 438	350-400	Riz, sucre, huile végétale, farine de blé, produits manufacturés, ciment et matériaux de construction
	Sortant	3 900		Boissons alcoolisées (de Bukavu à Kalémie) (occasionnellement de la quinine, environ 200 tonnes par an)
Moba	Entrant	1 000-1 500	200-250	Huiles végétales, sucre, ciment, produits manufacturés
	Sortant	5 500		Manioc, ail, maïs, pommes de terre

Source : nos recherches sur le terrain, autorités douanières (Kalémie) et autorités portuaires (Kalundu et Moba).

Il est à noter que les volumes d'échanges en 2020 sont considérablement inférieurs à ceux indiqués dans les études précédentes. La RVO (2019, page 23 et suivantes), d'après Hamburg Port Consultants (2018), fait état d'un volume d'échanges compris entre 200 et 300 mille tonnes entre 2008 et 2017 pour le port de Kalémie. On ne sait pas très bien ce qui peut expliquer cette différence. Le commerce pourrait avoir chuté en 2020, en raison de facteurs tels que la panne de grues dans le port, réduisant la capacité, ou cela pourrait être l'impact de la chute des prix des produits de première nécessité entraînant une baisse des recettes. Toutefois, il est peu probable que la baisse des échanges commerciaux explique à elle seule une chute aussi brutale des volumes commerciaux déclarés. Il semble plus probable que les chiffres déclarés par le passé aient été gonflés. En effet, les chiffres rapportés pour 2020 correspondent à peu près à ceux du port de Mpulungu.

Les données relatives au commerce agricole sont mises à disposition par le Service de la quarantaine animale et végétale (voir Annexe E). Ces données sont les meilleures que nous ayons pu consulter, cependant on ne sait pas à quel point elles sont fiables⁶⁶. En outre, elles ne font pas de distinctions explicites entre les exportations et les importations. Par conséquent, nous avons nous-mêmes évalué si un produit était importé ou exporté pour créer le tableau figurant en Annexe E. Comme le corroborent d'autres sources, les principales importations sont le maïs, le riz, le sel, le sucre, l'huile végétale et la farine de blé. Le jus est également une importation importante. En outre, on constate des fluctuations importantes dans le temps, tant pour les produits essentiels que pour les produits secondaires.

Concernant le port de Kalémie, il existe des statistiques sur l'origine des importations (Tableau 5). Comme c'était à prévoir, le commerce entrant provient surtout de Kigoma, puis de Kalundu et Bujumbura. Ces deux derniers ports jouent donc également un rôle important, en donnant accès à Bukavu, au Burundi, au Rwanda et donc indirectement à la région au sens large. Cependant, nous observons également une différence entre ce que déclarent les autorités douanières de Kalémie et les autorités portuaires de Kalundu (15 516 contre 3 900 tonnes). Il n'y a pas d'explication simple, et cette différence souligne donc à nouveau à quel point nous manquons de statistiques fiables sur le commerce dans la région.

⁶⁵ Capacité d'exportation annuelle maximale, voir <https://scooprdc.net/2021/04/02/rehabilitation-et-modernisation-du-port-de-Kalémie-le-fpi-et-china-gezhouba-international-engineering-signent-le-contrat-dexecution-des-travaux>

⁶⁶ La comparaison avec les données des autorités douanières de Kalémie nous donne une idée de leur fiabilité. Ces dernières indiquent que 36 % des importations sont des produits agricoles, ce qui correspond à environ 28 472 tonnes en 2020. Les données des services de quarantaine animale et végétale indiqueraient des importations d'au moins 21 245 tonnes, sans compter les importations de bétail (qui ne sont pas indiquées en termes de poids).

Tableau 5 Origine des échanges entrants en 2020, Port de Kalémie

Pays	Port	Quantité en tonnes	Produits principaux
R.D. Congo	Kalundu	15 516	-
Burundi	Moba	5 379	Manioc, ail, maïs, pommes de terre
Tanzanie	Bujumbura	13 144	Combustibles minéraux
Tanzanie	Kigoma	36 486*	Riz, farine de blé, huiles végétales, sel, boissons, matériaux de construction, véhicules, produits manufacturés
	Kasanga	3 021	
Zambie	Mpulungu	5 544	Sucre, ciment

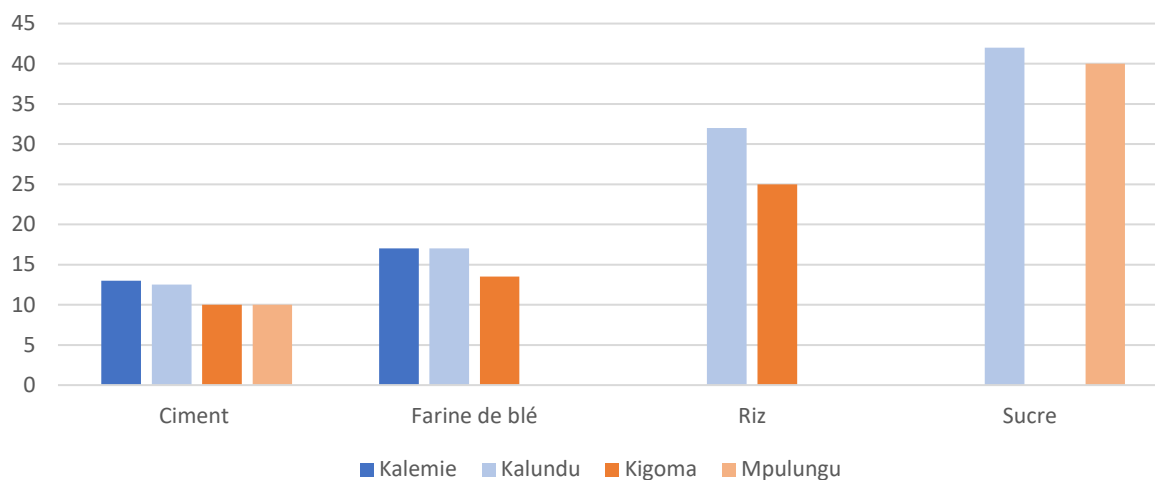
Remarque : le ministère provincial de l'économie, des finances et du commerce fait état d'une quantité légèrement différente, à savoir 33 465 tonnes.

Source : autorité douanière de Kalémie

Cependant, que les volumes commerciaux soient ou non sous-évalués, ce sont des volumes très bas. À titre de comparaison, on peut citer les volumes habituellement traités dans les ports maritimes, qui se chiffrent généralement en millions de tonnes. Si l'on prend le volume commercial déclaré au port de Kalémie, soit 79 090 tonnes en 2020, cela équivaudrait à seulement 20 kilogrammes par personne et par an dans la province du Tanganyika. Ce seul fait indique que le potentiel du commerce via le lac Tanganyika est loin d'être pleinement exploité.

Les écarts de prix des principaux produits de base entre les différents ports et pays aussi montrent le potentiel commercial du lac. Ces écarts sont prononcés, le ciment, la farine de blé et le riz étant environ 25 à 30 % plus chers à Kalémie ou à Kalundu (voir Figure) et il semblerait que les différences de prix des biens de consommation à rotation rapide soient encore plus prononcées. Ces écarts de prix s'expliquent par diverses raisons, notamment la vétusté des infrastructures de transport, le manque de concurrence dans les services de transport et de distribution, mais aussi la taille limitée du marché, une grande partie de la population étant soit des petits agriculteurs, soit des personnes dépendant de l'aide alimentaire.

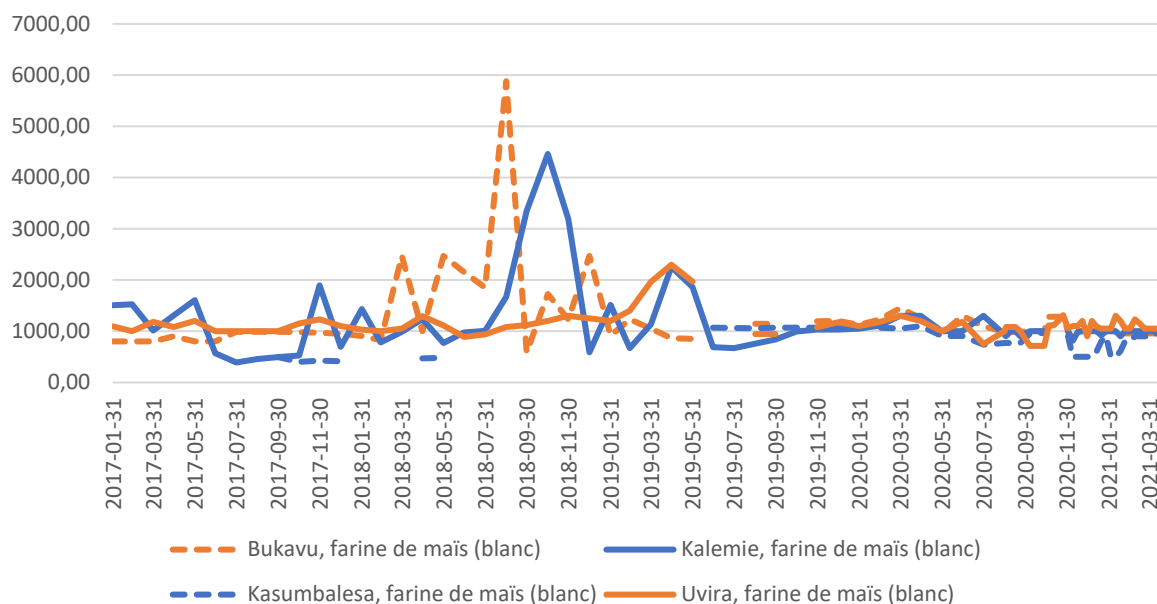
Figure 5 Prix de détail de certains produits de base, par sac de 50 kg, en 2020



Source : nos propres recherches sur le terrain

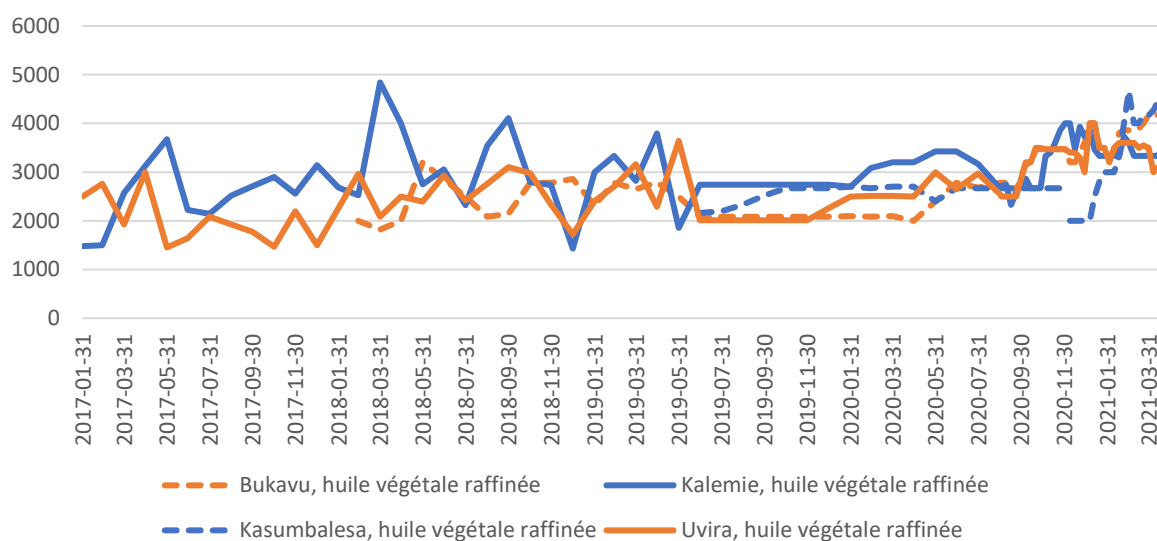
Cependant, si les prix diffèrent sensiblement entre Kalémie et Kalundu, et entre Kigoma et Mpulungu, par rapport à d'autres endroits en R.D. Congo, les prix à Kalémie et Uvira (Kalundu) ne sont pas particulièrement élevés. La farine de maïs, qui est l'un des aliments de base les plus importants au Tanganyika et au Sud-Kivu, n'en est qu'un exemple. La Figure ci-dessous suit l'évolution du prix de détail de la farine de maïs blanc à Kalémie et Uvira, ainsi qu'à Bukavu au lac Kivu et à Kasumbalesa, le poste frontière avec la Zambie près de Lubumbashi. On pourrait s'attendre à ce que les prix à Kasumbalesa soient plus bas que dans la plupart des autres régions de la R.D. Congo, car cette localité est l'une des mieux connectées du pays de par son accès direct à la Zambie et donc à l'Afrique australe.

Figure 6 Évolution du prix de détail de la farine de maïs (blanc) par kg en Francs congolais



Source : données sur les prix des aliments de base du Réseau de systèmes d'alerte précoce contre la famine, consultable sur <https://fews.net/fews-data/337>

Figure 7 Évolution du prix de détail de l'huile végétale raffinée, par litre en francs congolais



Source : données sur les prix des aliments de base du Réseau de systèmes d'alerte précoce contre la famine, consultables sur <https://fews.net/fews-data/337>

Voici quelques observations basées sur ces graphiques. Premièrement, les prix à Kalémie et Uvira ne sont pas nécessairement plus élevés qu'à d'autres endroits, y compris Kasumbalesa (à noter que pour Kasumbalesa, certaines observations manquent). Deuxièmement, la volatilité est considérable, en particulier en 2018. Les prix peuvent tripler ou quadrupler en quelques semaines, mais ont tendance à se rétablir tout aussi rapidement. Troisièmement, les prix ne sont pas étroitement synchronisés entre les différents localités, ce qui indique qu'effectivement des villes comme Kalémie ou Uvira sont des îles, mal connectées aux autres parties de la R.D. Congo.

Commerce entre l'Est de la R.D. Congo et la Zambie

Il y a deux types de flux commerciaux distincts entre la Zambie et l'Est de la R.D. Congo. Tout d'abord, le commerce maritime via le lac Tanganyika, reposant presque entièrement sur le ciment et le sucre. Deuxièmement, le commerce des biens de consommation (à rotation rapide), qui arrivent à Kalémie depuis la Zambie via la frontière terrestre de Kasumbalesa, puis par le chemin de fer ou la route depuis Lubumbashi.

La plupart des échanges maritimes entre les deux pays passent par Kalundu, puis par Kalémie. En outre, une partie du commerce maritime est destinée à Bukavu via Kalundu, et va donc peut-être aussi plus loin, à Goma, au Rwanda ou en Ouganda.

Tableau 6 Commerce entre la Zambie et la R.D. Congo via Mpulungu

Année	Bukavu (via Kalundu)	Baraka	Kalémie	Kalundu	Total	% des exportations totales
2019	5 220	2 378	7 784	18 887	34 270	18,8 %
2020	5 470	6 404	6 228	15 061	33 296	17,9 %

Source : Port de Mpulungu

Si la plupart des exportations de Mpulungu sont du ciment et du sucre, il existe également des exportations non traditionnelles, en plus petites quantités et non en vrac. Certaines de ces expéditions sont très petites et peuvent être considérées comme uniques. D'autres sont plus importantes, comme par exemple celles de poulet congelé, ce qui suggère une continuité du commerce. Un grand nombre de ces exportations non traditionnelles sont des produits de base vendus par les épiceries, ce qui suggère que celles-ci sont le principal moteur de ce commerce.

Tableau 7 Exportations non traditionnelles de Mpulungu vers la R.D. Congo

Produit	R.D. Congo		Burundi	
	2019	2020	2019	2020
Pommes			7	40
Boissons et vins		30	20	70
Poulet (congelé)	392	157		
Matériaux de construction	2			
Explosifs	237			
Poisson (congelé)	264	189		
Poisson frais	104		104	
Porc (congelé)	27			
Pommes de terre (congelées)	25			
Sel	136			
Graines			80	184
Acier	457	61	152	61

Source : Port de Mpulungu

Le commerce terrestre est confronté à une infrastructure routière et ferroviaire déplorable. Il n'y a pas de rivières navigables, à l'exception de quelques courts tronçons de la rivière Lualaba. Kalémie est reliée à l'arrière-pays par une route et un chemin de fer. En principe, ceux-ci devraient assurer la connectivité avec les principales zones agricoles de l'arrière-pays, et en particulier autour de Kongolo, Kabalo et Nyunzu. Dans la pratique, les échanges commerciaux sont limités, en raison du mauvais état des routes et de la ligne ferroviaire. En outre, la voie ferrée devrait également assurer la connectivité avec Kindu et Lubumbashi, et donc par extension avec la Copperbelt en Zambie et avec Lusaka. Si certains biens de consommation à rotation rapide vendus à Kalémie sont importés de Zambie par cette voie (et non par le port de Mpulungu), le commerce via les routes et la voie ferrée est globalement très restreint. La réalité de Kalémie est donc celle d'une ville et d'une région plus intégrées aux économies des pays bordant le lac Tanganyika qu'au reste de la R. D. Congo.

En revanche, Uvira et son port de Kalundu sont reliés par une bonne route (et courte) allant au Burundi, ainsi que par une route praticable vers Bukavu. Cette dernière offre une connectivité vers le Rwanda et l'Ouganda via Bukavu, ainsi que vers Goma via le lac Kivu. Cependant, cette route est affectée par le conflit armé et n'est pas en bon état. Avant la fermeture de la frontière entre le Burundi et le Rwanda, les voyageurs entre Uvira et Bukavu passaient souvent par le Burundi et le Rwanda. Uvira sert donc également de port de transbordement, reliant Kalémie et d'autres ports et sites de débarquement à la région élargie des Grands Lacs.

Bien que marquées par des conflits armés, les zones frontalières entre la R.D. Congo et le Burundi jouent un rôle important dans le commerce transfrontalier. La frontière est poreuse, les communautés des deux côtés sont étroitement liées et interagissent

fréquemment. Le commerce englobe le commerce formel, principalement via le plus grand poste frontière de Gatumba, qui traite environ 60 % de tous les flux commerciaux entre la R.D. Congo et le Burundi. Ce commerce comprend le commerce à grande échelle des grossistes, en particulier la bière de la brasserie Heineken de Bujumbura, l'eau minérale en bouteille, le sucre ou le bétail ; et il inclut le commerce à petite échelle, par

exemple les Burundais qui achètent du maïs, des pommes de terre, du taro⁶⁷ et des textiles en R.D. Congo, et les commerçants congolais qui vendent des textiles, en particulier le tissu traditionnel congolais, le pagne⁶⁸, et achètent des fruits et légumes⁶⁹. Un rapport de 2009 a estimé la valeur de ce commerce informel à travers le poste frontière de Gatumba à 355 000 USD par mois en 2009⁷⁰.

Politiques commerciales et coopération régionale

La R.D. Congo est membre de plusieurs organisations commerciales, dont le COMESA (Marché commun de l'Afrique orientale et australe), la Communauté Économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). La R.D. Congo a également signé, mais pas encore ratifié, la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA)⁷¹. La zone de libre-échange tripartite (TFTA), qui regrouperait le COMESA, la SADC et la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC), est également en attente de ratification. Cependant, aucun de ces accords commerciaux ne couvre actuellement de manière exhaustive la région du bassin du lac Tanganyika. En effet, le COMESA n'inclut pas la Tanzanie, la CEEAC n'inclut pas la Tanzanie et la Zambie, et la SADC n'inclut pas le Burundi.

Toutefois, cette situation pourrait changer grâce à la TFTA et encore plus grâce à la ZLECA. En outre, la R.D. Congo a demandé à devenir membre de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC). Cette demande doit être considérée dans le contexte plus large de la stratégie d'engagement et de réconciliation de Félix Tshisekedi avec les voisins orientaux que sont le Kenya, le Rwanda et l'Ouganda⁷². Cette stratégie, qui comprend également la construction de nouvelles routes et infrastructures, pourrait également stimuler le commerce, même si elle concerne principalement les provinces situées au nord du lac Tanganyika.

Néanmoins, la mise en œuvre effective des politiques commerciales sur le terrain est encore plus importante. C'est particulièrement important en R.D. Congo, compte tenu de la réputation, justifiée ou non, du pays en matière de corruption. Depuis février 2021, un guichet unique est opérationnel à Kalémie, et toutes les importations sont censées passer par ce guichet unique. Celui-ci n'est pas nécessairement bien accueilli par les commerçants. Par exemple, un conflit récent a éclaté par rapport à des commerçants qui devaient payer des frais de laboratoire (vraisemblablement pour les importations agricoles), alors qu'il n'existe en fait aucun laboratoire à Kalémie⁷³. Aucun guichet unique de ce type n'existe dans les autres ports, pas même à Kalundu. Cela pourrait toutefois changer, car la mise en œuvre de la politique nationale de mobilisation des recettes fiscales avance.

Un régime commercial simplifié est en place à la frontière terrestre entre la R.D. Congo et le Burundi. Le régime commercial simplifié du COMESA facilite les échanges des petits commerçants pour les envois d'une valeur inférieure à 2 000 USD. Bien que la R.D. Congo ne soit pas une partie officielle du régime du COMESA, le régime s'applique effectivement aux commerçants entre les deux pays grâce à un contrat bilatéral avec le Burundi. Un bureau d'information commerciale a été mis en place au poste frontière de Gatumba entre Bujumbura et Uvira pour faciliter l'application du régime commercial simplifié. Jusqu'à présent, le régime commercial simplifié est peu utile pour le commerce maritime, en raison de l'absence de bureaux d'information commerciale dans les ports et du fait que le commerce maritime tend à dépasser le seuil de valeur des marchandises. Toutefois, si la situation change en raison de l'arrivée de nouveaux navires (par exemple, le MV Amani) qui font baisser le coût du commerce à petite échelle, il sera plus pertinent de le mettre en place.

Des actions ont déjà lieu pour coordonner les activités autour du lac. C'est l'Autorité du lac Tanganyika, basée à Bujumbura, qui en est chargée. Cependant, elle se concentre sur la gestion des ressources naturelles et de

⁶⁷ Une racine comestible.

⁶⁸ Le commerce informel et le trafic de pagnes sont motivés par des frais de dédouanement très élevés, visant à protéger l'industrie textile burundaise, et en particulier le producteur local Afritextile SA. Pour plus d'informations, voir <https://centrefordevelopmentgreatlakes.org/2021/03/16/burundi-quand-les-frais-de-dedouanement-accroissent-la-fraude-des-pagnes>

⁶⁹ D'après Falisse (2019)

⁷⁰ International Alert (2009), cité par Muhire (2020)

⁷¹ Voir <https://www.tralac.org/resources/infographic/13795-status-of-afcfta-ratification.html>

⁷² Voir <https://africanarguments.org/2021/06/can-kinshasas-changing-relations-mark-a-new-chapter-for-eastern-drc>

⁷³ Voir <https://zoom-eco.net/economie/tanganyika-124-declarants-en-douane-du-port-de-Kalémie-en-greve-pour-non-respect-des-textes-legaux-par-locc>

l'environnement, et manque donc de capacités dans des domaines tels que le commerce ou les transports. D'autres organisations ont donc comblé cette lacune. Le Comité intergouvernemental permanent de la navigation (ISCOS) est une organisation régionale dont les États membres sont la Tanzanie et la Zambie, ainsi que le Kenya et l'Ouganda. L'ISCOS a récemment organisé un atelier sur le transport et le commerce sur le lac Tanganyika, réunissant des parties prenantes de tous les pays riverains. De même, l'Agence de facilitation du transport en transit du corridor central s'intéresse depuis longtemps à la facilitation du transport vers et à travers le lac. Enfin, Trademark East Africa, organisation financée par des donateurs, adopte une perspective régionale explicite sur le transport et le commerce dans la région.

Développements actuels

Ces dernières années, la région a connu un développement dynamique. Citons à titre d'exemple la construction du MV Amani, premier navire roulier sur le lac, la réhabilitation de la sucrerie de Kiliba et de la cimenterie de Kabimba. Ces projets devraient avoir un profond impact sur les flux commerciaux dans la région. Cependant, elle souffre d'une absence criante de coordination.

Le mauvais état des infrastructures et la structure de base de l'économie régionale sont des problèmes permanents. Les investissements récents et les nouvelles initiatives visent à améliorer les infrastructures et à investir dans des activités économiques prometteuses. Toutefois, ces développements doivent être interprétés avec prudence, étant donné le nombre d'investissements et d'initiatives passés qui ont échoué, ainsi que d'annonces qui ne se sont finalement pas concrétisées. Il s'agit en particulier d'un problème dans cet environnement où les rumeurs se propagent facilement, et où les médias sont peu sérieux et ne vérifient pas toujours les faits⁷⁴.

En outre, nombre de ces investissements et initiatives ne semblent pas coordonnés ni découler d'une grande stratégie. Parmi les raisons de ce manque de coordination figurent les intérêts et les objectifs des différents acteurs de la région. Ceux-ci ne vont pas toujours de pair, comme dans le cas du ou des gouvernements provinciaux et du pouvoir central⁷⁵, et certainement dans le cas des différents gouvernements nationaux et régionaux des pays riverains.

Ce manque relatif de coordination ne s'applique pas seulement aux autorités publiques et aux donateurs internationaux, mais potentiellement aussi aux investisseurs internationaux. La Chine est devenue un investisseur de plus en plus important dans la région. Cependant, il ne semble pas que ces investissements soient coordonnés et harmonisés. Par exemple, les investisseurs chinois sont actifs dans les industries du ciment en Tanzanie et en Zambie. La méga-usine de ciment actuellement en construction à Tanga, en Tanzanie, vise à desservir la région au sens large, y compris la R.D. Congo⁷⁶. Toutefois, en tant que telle, elle sera également en concurrence avec la cimenterie de Kabimba, que les investisseurs chinois réhabilitent actuellement. Ce n'est pas nécessairement un problème, car cette concurrence entre différents investissements finira par produire un gagnant. Cependant, cela peut être un problème si la surcapacité entraîne un lobbying pour la protection du marché.

Enfin, la coordination entre les donateurs internationaux est difficile, comme l'a déjà noté la RVO en 2019. L'un des principaux problèmes est que le lac Tanganyika, faisant partie de l'Afrique orientale, centrale et australe, ne s'intègre pas facilement dans les priorités des donateurs qui se concentrent sur des pays individuels ou des macro-régions comme l'Afrique orientale ou australe. Cependant, l'exemple de Trademark East Africa (TMEA) est instructif à cet égard. Initialement axée sur la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC), la TMEA s'est étendue aux pays voisins, reconnaissant ainsi que le commerce transcende les frontières de l'EAC.

Transport et logistique

Au cœur de l'infrastructure de la région, le **port de Kalémie** a grand besoin d'être réhabilité et modernisé. En avril 2021, un protocole d'accord a été signé entre le Fonds de Promotion de l'Industrie (FPI) et China Gezhouba

⁷⁴ Les rumeurs concernant une usine de batteries électriques à Kalémie, qui exploiterait le coltan extrait dans la région, en sont un bon exemple. Ces rumeurs ne sont pas fondées, car aucune usine de ce type n'est prévue. Voir <https://factuel.afp.com/non-le-gouverneur-congolais-zoe-kabila-ne-va-pas-ouvrir-une-usine-de-batteries-electriques-en-rdc>

⁷⁵ Cela pourrait être moins pertinent après l'éviction de Zoé Kabila en tant que gouverneur de province.

⁷⁶ Voir <https://constructionreviewonline.com/news/tanzania/plans-for-construction-of-sinoma-cement-plant-in-tanzania-forges-ahead>

Group Company Limited pour sa réhabilitation et son expansion, pour une valeur estimée à 127 millions d'USD. Cet investissement vise à augmenter la capacité d'exportation du port de 1 500 à 15 000 tonnes par mois, en facilitant l'accostage de barges et de navires plus grands, ainsi qu'en construisant un terminal à conteneurs. Le financement reste toutefois incertain, même si des fonds devraient levés en Chine⁷⁷. En revanche, des travaux de modernisation du **port de Kalundu**, axés sur le dragage et la modernisation des entrepôts, de la chaussée et des clôtures, sont déjà en cours. Ce projet, bien plus modeste, ne coûte qu'un peu plus de 3 millions d'USD et est financé par TMEA⁷⁸. Parmi les autres travaux réalisés à Kalundu et dans ses environs figurent la réparation des entrepôts, financée par la Commission européenne, ainsi que l'amélioration de la route d'accès, financée par le pouvoir central.

La construction du **MV Amani** est une nouveauté qui change la donne⁷⁹. Construit pour un coût d'environ 10 millions d'USD sur une période de quatre ans, le MV Amani est le premier ferry roulier et le plus grand navire ayant jamais navigué sur le lac Tanganyika. Le ferry est opérationnel depuis juin 2020 et peut accueillir jusqu'à 3 500 tonnes de marchandises et 500 personnes. Il constitue une révolution par rapport au MV Liemba, un navire transportant passagers et marchandises désespérément obsolète, en service depuis 1915 et actuellement hors service (bien qu'il y ait apparemment des plans de réparation). Le MV Liemba naviguait principalement sur la rive orientale du lac Tanganyika, entre la Tanzanie et la Zambie.

Le MV Amani présente de nombreux avantages⁸⁰. Premièrement, en tant que navire roulier, il est moins dépendant des infrastructures portuaires et faciliterait grandement le transport de marchandises hors vrac. À cette fin, il transporte également une grue mobile, qui peut être déployée dans les ports ou les sites de débarquement dépourvus de grues en état de marche. Deuxièmement, grâce à son importante capacité de transport de passagers, il faciliterait également le commerce à petite échelle, les commerçants pouvant voyager avec leurs marchandises. Enfin, compte tenu de sa taille, de sa vitesse et de sa sécurité, le MV Amani promet de réduire le coût des déplacements et du transport sur le lac. Les premiers signes sont encourageants, notre consultant ayant observé une cargaison de machines de construction sur le ferry de Mpulungu à Kalémie.

Néanmoins, il est encore trop tôt pour évaluer pleinement l'impact du MV Amani sur le commerce à travers le lac. Certains déclarent que le MV Amani n'est pas en état de naviguer, ce qui est inquiétant étant donné que le lac Tanganyika peut se révéler dangereux. En outre, aucun calendrier fiable ne semble avoir été établi à ce jour, au-delà des escales symboliques à Kigoma et Mpulungu. La longueur du MV Amani, qui dépasse la longueur de la plupart des postes d'amarrage ou des quais dans les différents ports, constitue également un problème. Cela implique que le MV Amani bloquera souvent le port pour d'autres navires, ce qui a des implications sur les recettes du port et donc sur son intérêt à accueillir le MV Amani.

Activités économiques

L'intérêt des investisseurs pour l'exploitation minière, l'industrie légère et l'agroalimentaire révèle le potentiel de la région. L'intérêt des investisseurs s'appuie sur les ressources naturelles de la région ainsi que sur ses atouts industriels passés, comme c'est le cas d'une cimenterie ou d'une raffinerie de sucre. En outre, des initiatives sont en cours pour promouvoir et améliorer l'agriculture. Cependant, malgré le potentiel de l'agriculture dans la région, l'agriculture de subsistance prédominant et la sécurité alimentaire étant fragile, ces efforts sont dirigés par les donateurs.

Si le développement économique et l'augmentation des échanges commerciaux sont absolument nécessaires dans une région confrontée à une grande pauvreté, il existe également des risques et des inconvénients potentiels. Ceux-ci sont principalement liés aux problèmes existants, tels que la fragilité, l'insécurité alimentaire, les conflits communautaires et la dégradation de l'environnement. Tout d'abord, un développement non inclusif risque d'alimenter les conflits communautaires existants concernant les terres et les ressources naturelles.

⁷⁷ Voir <http://congovirtuel.org/rehabilitation-du-port-de-Kalémie-le-contrat-dexecution-des-travaux-enfin-signé> et <https://www.youtube.com/watch?v=37824bKzowM> (déclaration du ministère de l'Industrie et du directeur général du Fonds de Promotion de l'Industrie)

⁷⁸ Voir <https://www.trademarka.com/project/kalundu-port-infrastructure-upgrade>

⁷⁹ Voir <https://www.facebook.com/R%C3%A9servation-de-billet-en-ligne-de-bateau-Lac-Tanganyika-108915380469838>, la page Web quasi-officielle du MV Amani. Pour un entretien avec le PDG du MV Amani, voir <https://www.facebook.com/watch/?v=139993364704491>.

⁸⁰ Ces facteurs sont également la raison pour laquelle la précédente étude de marché (RVO, 2019) recommandait d'explorer le lancement d'un tel navire.

Deuxièmement, l'augmentation des recettes provenant des exportations minières pourrait entraîner des conflits entre les communautés locales et le gouvernement provincial ou national au sujet de leur répartition. Et troisièmement, dans une région confrontée à des défis environnementaux, l'augmentation des exportations de certains biens, tels que les produits agricoles, le poisson ou le bois, pourrait entraîner une surexploitation des ressources naturelles.

Agriculture

Le projet agricole le plus important et le plus ambitieux de la région est le **Projet intégré pour la croissance agricole dans les Grands Lacs** (PICAGL), financé par la Banque mondiale grâce à un don du Japon⁸¹. Ce projet quinquennal de 150 millions d'USD a démarré en 2018 et vise à soutenir certaines chaînes de valeur agricoles dans un corridor allant de Kalémie à Bukavu en passant par Uvira, en particulier dans les plaines de la Ruzizi près de la frontière avec le Burundi. Le programme est régional par nature, puisqu'après sa première année, le Burundi a été ajouté comme deuxième pays. Les chaînes de valeur ciblées par le projet sont le riz, le manioc ainsi que le bétail et les produits laitiers.

Le projet entend atteindre ses objectifs de quatre façons :

- ▶ en développant la chaîne de valeur agricole, en améliorant la productivité et en renforçant les liens avec le marché, et en créant les infrastructures nécessaires (y compris les infrastructures routières) ;
- ▶ en développant un secteur agro-industriel privé, en améliorant le milieu des affaires et l'accès au financement, et en créant des parcs agro-industriels commercialement viables ;
- ▶ en promouvant la coopération régionale, notamment la gestion conjointe des ressources naturelles et la recherche agricole régionale.

Le PICAGL est un projet ambitieux dans un environnement difficile. Il a connu des retards, en particulier en ce qui concerne les sous-composantes de l'infrastructure routière. Par ailleurs, il a également permis à ce jour d'augmenter la productivité dans les chaînes de valeur agricoles sélectionnées, principalement par la fourniture de semences et la formation des agriculteurs⁸². Ce projet met en lumière les opportunités, mais aussi les difficultés de l'agriculture dans la région, notamment l'insécurité, l'accès difficile au financement, aux compétences et au marché. Toutefois, alors que le lac Tanganyika et le transport maritime pourraient potentiellement jouer un rôle dans l'amélioration de l'accès au marché, le PICAGL se concentre sur le transport routier. Cela reflète également le fait que l'agriculture est axée sur la subsistance, ainsi que le manque général de sécurité dans la région.

Financé par l'USAID et mis en œuvre par l'organisation à but non lucratif Food for the Hungry, **Tuendelee Pamoja II**⁸³ vise à aider les populations vulnérables, en améliorant la sécurité alimentaire et économique et en réduisant les conflits communautaires et la violence sexuelle et sexiste. Ce projet de cinq ans, doté d'un budget de 71 millions d'USD, a débuté en 2016 et s'appuie sur deux projets antérieurs similaires. Le projet est mis en œuvre dans le territoire de Kalémie et de Moba ainsi que dans les parties nord du Sud-Kivu, dans le territoire de Walungu.

Bien que largement comparable au projet PICAGL, Tuendelee Pamoja II a une différence importante car il se concentre sur le développement agricole comme moyen d'améliorer la sécurité alimentaire et de réduire les conflits communautaires. En outre, contrairement à PICAGL, le projet couvre également le secteur de la pêche. Tuendelee Pamoja II dispose d'un portefeuille assez large d'interventions agricoles, y compris notamment des services de vulgarisation agricole, la promotion de techniques agricoles améliorées, la distribution de semences, la construction d'infrastructures d'irrigation et de drainage. Cependant, ce large éventail d'interventions est également l'une des raisons pour lesquelles ce projet n'atteint pas ses objectifs pour le moment⁸⁴.

Parmi les autres projets actuels ou récents ciblant l'agriculture figure le projet **Sécurité alimentaire et nutritionnelle dans la province du Tanganyika** de la GIZ. Doté d'un budget légèrement supérieur à 5 millions d'euros, ce projet s'est déroulé de 2016 à 2019 et a été mis en œuvre sur le territoire de Kalémie de Moba. Comme les deux autres projets, celui-ci comprenait des interventions telles que la distribution de semences

⁸¹ Voir Banque mondiale (2016) ainsi que <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P143307> pour lire une description du projet.

⁸² Voir <https://documents1.worldbank.org/curated/en/358061618880356348/pdf/Disclosable-Version-of-the-ISR-AFR-RI-Regional-Great-Lakes-Integrated-Agriculture-Development-Project-P143307-Sequence-No-12.pdf>

⁸³ Cela signifie « aller de l'avant ensemble » en swahili.

⁸⁴ Voir l'évaluation à mi-parcours (IMPEL, 2020) pour plus d'informations sur ce projet.

améliorées, la promotion de techniques agricoles modernes, la fourniture d'informations sur les marchés et d'infrastructures, entre autres⁸⁵.

À l'instar des projets de la GIZ et de l'USAID, d'autres projets se concentrent également sur la sécurité alimentaire et la résilience. Le Programme alimentaire mondial et l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), avec le soutien financier de la Suède et de la Norvège, mettent en œuvre le projet **Renforcement des chaînes de valeur pour les petits exploitants agricoles en RDC**. Mis en œuvre de 2016 à 2021, ce projet se concentre sur les ménages de Kabalo et de Nyunzu et aide en renforçant les organisations communautaires, en développant la chaîne de valeur, en améliorant les infrastructures de transport et de stockage, en donnant de l'autonomie aux femmes et en donnant accès au financement. Les activités qui visent à diversifier les sources de revenus, au-delà de l'agriculture de subsistance, présentent un intérêt particulier. Ces activités génératrices de revenus comprennent, entre autres, la fabrication de pain ou de savon⁸⁶.

Il existe également des initiatives locales dans la région. Par exemple, le **Collectif des pêcheurs du Lac Tanganyika** (COPETANG) et **Slow Food Tanganyika**. COPETANG travaille directement avec 22 coopératives de pêcheurs (représentant environ 4 400 pêcheurs), et les soutient par des actions de plaidoyer, des campagnes de sensibilisation, des formations et l'achat d'équipements. Par exemple, COPETANG a acheté des appareils de réfrigération qui seront utilisés par ses membres à Kalémie pour le stockage de leurs prises. Slow Food Tanganyika fait partie d'un réseau mondial d'organisations qui promeuvent l'alimentation locale et traditionnelle. Ces organisations visent actuellement à créer une association régionale de pêcheurs dans la région des Grands Lacs.

Exploitation minière

Nous avons constaté que l'exploitation minière artisanale est dominante, d'autant plus que la mine d'or de Namoya, dans le Maniema, est aujourd'hui largement en sommeil. Toutefois, cette situation est susceptible de changer avec deux grands projets miniers en cours de réalisation, la mine de lithium de Manono et un projet de mine d'or près de Moba.

Le premier projet, la **mine de lithium de Manono**, a de grandes chances de devenir opérationnel dans un avenir proche, les premières exportations étant déjà attendues vers la fin de 2022. Située près de la ville de Manono, dans le sud-ouest de la province du Tanganyika, la mine proposée se trouve à environ 450 kilomètres au sud-ouest de Kalémie et à 500 kilomètres au nord de Lubumbashi. Avec des réserves prouvées de 44,6 millions de tonnes de minerais de lithium et 48,5 millions de tonnes supplémentaires de réserves probables, cette mine sera l'une des plus grandes mines de lithium au monde⁸⁷. En outre, le processus d'extraction du lithium produira également de l'étain et du tantale en quantités importantes.

La mine est détenue majoritairement par la société minière australienne AVZ Minerals Limited, la société publique congolaise La Congolaise d'Exploitation Minière (Cominière) et la société privée Dathomir Mining Resources SARL détenant des parts minoritaires. L'investissement est estimé à 545 millions d'USD, ce qui comprend également la modernisation de l'infrastructure de transport ainsi que la réhabilitation d'une centrale hydroélectrique. Une fois opérationnelle, la mine devrait produire environ 700 000 tonnes de minerais de lithium⁸⁸, environ 45 000 tonnes de sulfate de lithium et environ 1 400 tonnes de concentré d'étain. La mine devrait être très rentable, avec un bénéfice annuel avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement de 380 millions d'USD sur la durée de vie de la mine⁸⁹.

L'étude de faisabilité définitive étant terminée en 2020, AVZ Minerals prépare actuellement les plans d'ingénierie, dernière étape avant le début des travaux de construction de l'usine de traitement et de la centrale

⁸⁵ Voir https://www.giz.de/projektdaten/projects.action?request_locale=en_GB&pn=201618420

⁸⁶ Voir <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/WFP-0000129054.pdf>. Pour un reportage sur le projet, voir <https://www.independent.co.uk/news/drc-how-soapmaking-is-bursting-the-bubble-of-conflict-b1867222.html>.

⁸⁷ Si l'on se fie aux réserves prouvées, Manono serait la 7e plus grande mine du monde. Voir aussi <https://www.mining-technology.com/features/top-ten-biggest-lithium-mines>.

⁸⁸ Techniquement, le minerai de lithium est un concentré de spodumène contenant 6 % d'oxyde de lithium.

⁸⁹ Cette section reprend les informations de l'étude de faisabilité. Voir AVZ Minerals Limited (2020) pour plus d'informations.

hydroélectrique. La société a également trouvé des acheteurs pour le lithium, à savoir Ganfeng Lithium, Shenzhen Chengxin Lithium Group et Yibin Tianyi, tous basés en Chine⁹⁰.

Les difficultés d'accès à Manono sont un problème pour ce projet. C'est moins un problème pour l'exploitation minière artisanale, qui nécessite peu de machines et se concentre sur les minéraux de grande valeur et de faible volume, les 3TG (étain, tungstène, tantale et or). C'est un problème pour Manono, qui est à une échelle industrielle et qui a des besoins de transport très importants, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. AVZ Minerals a considéré différentes options de transport (voir page 75 de l'étude de faisabilité). Celles-ci comprenaient le transport via le lac Tanganyika ou le lac Mweru. La première option aurait impliqué un transport routier de la mine à Kalémie, de là un transport lacustre jusqu'à Kigoma, puis par train jusqu'au port maritime de Dar es Salaam. La seconde passerait par le lac Mweru pour relier la mine au réseau routier de la Zambie.

Toutefois, il a finalement été décidé d'utiliser la ligne ferroviaire existante partant de Lubumbashi. Le plan actuel prévoit de relier Manono par la route au nœud ferroviaire de Kabondo Dianda dans la province du Haut-Lomami, à l'ouest du Tanganyika. De là, le chemin de fer permettrait de rejoindre les ports maritimes de Lobito, en Angola, ou de Dar es Salaam. La première route emprunterait la ligne ferroviaire de Benguela, qui relie la ceinture de cuivre de la R.D. Congo à Benguela et à Lobito en Angola. La deuxième utiliserait la ligne ferroviaire TAZARA, qui relie la Zambie et la Tanzanie. Alors que la route vers Lobito coûterait environ 229 USD par tonne, la route vers Dar es Salaam coûterait 275 USD par tonne. À cette fin, un terminal intermodal sera construit à Kabondo Dianda et la route menant à Kabondo Dianda sera réhabilitée⁹¹.

Le second projet n'est pas encore confirmé. La **mine d'or et de cuivre de Moba**, à 35 km de Moba, appartient actuellement à la Tanganyika Lake Mining Company, qui emploie sept ingénieurs et plusieurs centaines de creuseurs dans cette mine essentiellement artisanale, disposant de peu de machines en service. Cependant, la société prévoit de développer la mine en créant une usine de traitement. La connectivité via le port est essentielle pour la viabilité du projet, il nécessiterait donc une réhabilitation du port, afin de permettre à l'exploitant minier de faire entrer des équipements et d'exporter des minerais. La société prévoit également d'investir dans les infrastructures de la région, notamment dans un barrage hydroélectrique et des routes. Les droits d'exploration de cette mine étaient auparavant détenus par la société minière australienne Prospect Resources, jusqu'à ce que cette dernière les vende en 2019⁹².

Industrie légère

Deux investissements importants dans l'industrie légère, la cimenterie de Kabimba et la raffinerie de sucre de Kivu, ont le potentiel d'avoir un fort impact sur le commerce sur le lac. Ces deux investissements s'appuient sur l'histoire industrielle de la région, en réhabilitant deux usines qui étaient auparavant opérationnelles. Cependant, au-delà de ces deux investissements, aucune indication de plans et d'investissements concrets similaires n'a été trouvée lors de nos recherches sur le terrain.

La **cimenterie de Kabimba** (voir photo satellite en annexe B) près de Kalémie a fonctionné jusqu'en 2016 sous la direction de HeidelbergCement. La propriété de l'usine désaffectée est passée au Groupe Taverne, détenu par l'actuel président du Sénat congolais, Modeste Bahati Lukwebo. En 2020, l'usine a été rachetée par Great Lakes Cement, ainsi qu'une cimenterie à Katana, près de Bukavu au Sud-Kivu. Great Lakes Cement était une coentreprise du producteur de ciment chinois West China Cement et d'African Equities, une société holding appartenant à l'homme d'affaires belge Philippe de Moerloose. En mai 2021, Philippe de Moerloose a vendu sa part à West China Cement, car la coentreprise avait du mal à trouver les fonds nécessaires à la réhabilitation de l'usine. En outre, jusqu'à ce qu'African Equities vende sa part à West China Cement, la coentreprise possédait également Makala Coal Co, une mine et un gisement de charbon près de Kalémie⁹³.

Actuellement, Great Lakes Cement prévoit d'investir environ 400 millions d'USD et de créer quelque 2 000 emplois dans la région. Ce plan comporte trois volets. Premièrement, la réhabilitation et l'expansion de la cimenterie elle-même. L'usine devrait produire 6 000 tonnes par jour ou plus de deux millions de tonnes par an

⁹⁰ Voir <https://www.miningreview.com/battery-metals/avz-minerals-chartering-manonos-path-to-construction>

⁹¹ Voir l'étude de faisabilité (page 75 et suivantes) et <https://www.miningreview.com/battery-metals/avz-minerals-secures-site-for-kabondo-dianda-intermodal-staging-station>

⁹² Voir <https://www.asx.com.au/asxpdf/20160404/pdf/4368h1hnbvs8q2.pdf> et <https://www.prospectresources.com.au/sites/default/files/asx-announcements/6930873.pdf>

⁹³ Voir <https://congovirtuel.com/information/rdc-les-cimenteries-de-lest-african-equities-du-belge-philippe-de-moerloose-le-chinois-west-china-cement-et-le-groupe-taverne-de-modeste-bahati-lukweboai>

d'ici la fin de 2022⁹⁴. Deuxièmement, la construction d'une **centrale thermique**, pour alimenter la cimenterie en électricité. Et troisièmement, la **mine de charbon de Makalala** fournira du charbon à la centrale thermique et utilisera les cendres comme composant ou additif dans le processus de production du ciment. En outre, la cimenterie prévoit de s'approvisionner localement en calcaire, un intrant important pour la production de ciment.

Il s'agit d'un projet ambitieux. Comme indiqué, le financement a été compliqué et on ignore s'il a été garanti en intégralité. L'objectif est de produire du ciment non seulement pour le Congo oriental, mais aussi pour la région au sens large. Si tel est le cas, le lac Tanganyika jouerait un rôle essentiel, car le port réhabilité situé juste à côté de l'usine de ciment permettrait d'exporter du ciment via le lac. D'une certaine manière, il s'agirait d'un retour à la situation d'avant les années 2010, lorsque le Congo était le principal exportateur de ciment de la région, le ciment de Kabimba ayant toujours une réputation de haute qualité. Cependant, cela représenterait également un défi pour les producteurs de ciment de Tanzanie ou de Zambie⁹⁵.

L'autre investissement majeur dans la région est la **raffinerie de sucre du Sud-Kivu** (Sucrerie du Kivu) à Kiliba, à environ 15 kilomètres au nord d'Uvira. Comme la cimenterie, cette raffinerie s'appuie sur la raffinerie qui existait jusqu'en 1996. Détenu par le Super Group of Companies, un conglomérat tanzanien, et par le gouvernement congolais en tant qu'actionnaire minoritaire, la raffinerie de sucre a commencé à fonctionner en mars 2021⁹⁶. La raffinerie emploie déjà un millier de travailleurs. Le plan prévoit une raffinerie de sucre entièrement intégrée, les champs de sucre de la raffinerie passant de 800 hectares actuellement à 6 500 à 7 000 hectares. Comme la cimenterie, si elle prospère, cette raffinerie de sucre pourrait modifier les flux commerciaux sur le lac Tanganyika, menaçant en particulier les exportations de sucre zambien vers la R.D. Congo et le Burundi.

Au cours de nos recherches sur le terrain, aucun autre rapport d'investissements crédibles dans l'industrie légère n'a fait surface. Il semblerait qu'une société appelée Cotanga (Nouvelle Cotonnière du Tanganyika) envisage de relancer la production de coton et de textile dans la région⁹⁷. Cependant, le sérieux de ces plans n'est pas évident, compte tenu des difficultés que représente le rétablissement de la production de coton et de textile dans un environnement concurrentiel fondamentalement différent. Bien qu'il existe des producteurs de textiles dans les pays voisins, notamment Afritextiles au Burundi, ils ne survivent que grâce à une forte protection de leur marché intérieur.

Enfin, pendant la pandémie de COVID-19 et face à la fermeture des frontières, la brasserie Bralima⁹⁸ à Bukavu a créé une initiative intéressante. Bien que Bukavu soit en dehors de la région qui nous intéresse dans cette étude, la brasserie a commencé à s'approvisionner en riz dans les plaines de la Ruzizi, près d'Uvira, comme matière première. Un groupe de huit coopératives a uni ses forces pour approvisionner la brasserie en riz⁹⁹. Bien que l'impact puisse être limité par rapport à la cimenterie (si elle se concrétise) ou à la raffinerie de sucre, ce sont également ces petites initiatives qui favorisent l'intégration régionale et le développement de la chaîne de valeur.

Développements régionaux et mondiaux

Des développements importants concernant les infrastructures portuaires et maritimes ont également lieu dans les pays voisins. Au **Burundi**, la modernisation du port de Bujumbura semble enfin se concrétiser, après de longs retards. Reposant sur un plan directeur datant de 2012¹⁰⁰, ce projet de modernisation est financé par un contrat de subvention entre les gouvernements du Japon et du Burundi d'une valeur de 26 millions d'USD¹⁰¹. De plus, la Banque mondiale étudie actuellement l'amélioration des infrastructures du site de débarquement et du marché

⁹⁴ Voir : <https://gouv.tanganyika.cd/index.php/2021/02/02/evaluation-du-projet-cimenterie-de-kabimba-ce-sujet-a-ete-au-centre-des-echanges-ce-mardi-entre-le-gouverneur-zoe-kabila-et-la-delegation-d-investisseurs-chinois-de-la-firme-great-lakes-cement-sas>

⁹⁵ Plusieurs d'entre eux appartiennent à des investisseurs chinois, en particulier Huaxin Cement. Huaxin a récemment racheté les entreprises de Lafarge en Zambie et d'ARM Cement en Tanzanie.

⁹⁶ Voir <https://zoom-eco.net/developpement/rdc-la-sucrerie-du-kivu-a-repris-ses-activites-apres-plusieurs-annees-darret>

⁹⁷ Voir <https://lemaximum.cd/coton-guerres-en-perspective-biens-sans-maitres-les-installations-de-filtisaf-et-estagrico-vendues>

⁹⁸ Bralima est détenue par Heineken, producteur de bière et de boissons rafraîchissantes.

⁹⁹ Voir <https://congo.rikolto.org/fr/project/les-riziculteurs-congolais-la-conquete-du-marche-local>

¹⁰⁰ Voir JICA (2012)

¹⁰¹ Voir <https://www.mae.gov.bi/en/2019/07/03/signature-of-the-amendment-of-the-grand-agreement-for-the-project-for-the-improvement-of-the-port-of-bujumbura>

informel de Rumonge. Par ailleurs, le groupe Mango Tree, détenu par des Chinois, envisagerait de construire trois nouveaux cargos.

Alors que les investissements du gouvernement en **Tanzanie** se sont principalement concentrés sur le lac Victoria, on assiste depuis peu à de nouveaux investissements dans le lac Tanganyika. Trois nouveaux ports sont en cours de construction ou ont été récemment achevés : Karema, Kabwe et Kasanga. Karema et Kabwe sont tous deux proches de Moba, de l'autre côté du lac, tandis que Kasanga se trouve à l'extrémité sud du lac Tanganyika. Il est prévu que Karema devienne un port important, en particulier si les projets d'extension de la ligne de chemin de fer à partir de la ville voisine de Mpanda se concrétisent. L'objectif est que ce port facilite les exportations de minerais de la R.D. Congo vers les ports maritimes de Dar es Salaam (ou vers le nouveau port maritime prévu à Bagamoyo, au nord de Dar es Salaam)¹⁰². De même, un nouveau port a été construit à Kabwe, près de Karema et à peu près à mi-chemin entre Kasanga et Kigoma. Ce nouveau port dispose d'un poste d'amarrage, capable d'accueillir de plus grands navires, ainsi que d'un entrepôt, et est destiné à faciliter le commerce des produits agricoles et du ciment avec Kalémie et Moba¹⁰³. Enfin, un port est créé à Kasanga, comme alternative à Kigoma. Il permettrait notamment de relier le lac à la capitale régionale Mbeya¹⁰⁴. Cela permettrait aux produits agricoles de cette région ainsi qu'au ciment de l'usine Lafarge Holcim à Mbeya d'accéder au marché. Pour ce qui est du développement de la flotte, on rapporte que le MV Liemba sera rénové, qu'un nouveau navire d'une capacité de 400 tonnes de marchandises et de 600 passagers¹⁰⁵ ainsi qu'un vraquier d'une capacité de 4 000 à 6 000 tonnes seront construits.

Comparativement, peu d'évolutions ont eu lieu en **Zambie**. La Mpulungu Harbour Corporation a adopté un plan stratégique couvrant la période 2020-2024 et visant à moderniser les infrastructures portuaires. En outre, grâce à un accord entre l'association portuaire de Mpulungu et le développeur d'infrastructures eleQtra, il est prévu de construire plusieurs navires et de créer une ligne maritime¹⁰⁶. Cependant, ces plans sont actuellement moins avancés que les plans similaires au Burundi et en Tanzanie.

¹⁰² Selon des informations partagées lors d'un atelier à Dar es Salaam ainsi que sur <https://dailynews.co.tz/news/2020-07-075f040f148ca06.aspx>

¹⁰³ Voir <https://dailynews.co.tz/news/2021-06-1660c9edd635d5a.aspx>

¹⁰⁴ Voir <https://dailynews.co.tz/news/2019-12-235e0064d830e67.aspx>

¹⁰⁵ Voir https://twitter.com/Capt_Dukundane/status/1338455907425005570/photo/3

¹⁰⁶ Voir <https://eleqtra.com/2020/12/03/eleqtra-announces-signature-of-a-memorandum-of-understanding-to-develop-a-marine-transport-project-on-lake-tanganyika>

Conclusions et recommandations

Les problèmes et les opportunités de développement de la région sont clairs. La région est affectée par des infrastructures de transport en mauvais état, une insécurité et des conflits armés, et une structure économique de base qui produit peu d'excédents commercialisables ou exportables (à l'exception des exploitations minières). Il existe pourtant un potentiel important dans l'agriculture commerciale, l'agro-transformation et certaines industries manufacturières légères. Certaines initiatives sont en cours, allant de projets agricoles financés par des donateurs (axés sur la sécurité alimentaire) à des investissements dans la production de sucre et de ciment. Cependant, à ce stade, le succès de ces projets et investissements n'est pas certain.

Pour que la région se développe, plusieurs contraintes doivent être traitées en même temps, ce qui n'est pas simple. Avec l'incertitude politique et les conflits armés, le financement des investissements en infrastructures restera difficile à mobiliser. Sans amélioration des infrastructures de transport, l'agriculture et d'autres secteurs prometteurs continueront de se heurter à des difficultés d'accès aux marchés. Et sans un réel développement économique, la région restera confrontée à l'insécurité alimentaire et au manque d'opportunités, ce qui alimentera à son tour les conflits et l'insécurité. Ce ne sont pas les seuls problèmes auxquels sont confrontés le développement du commerce et du secteur privé dans la région, qu'il s'agisse de l'accès au financement aux compétences en passant par la disponibilité des informations sur le marché et l'accès au marché.

Le transport maritime sur le lac Tanganyika peut jouer un rôle important pour surmonter certains de ces problèmes, en particulier ceux liés au transport et à l'accès au marché. Toutefois, le mauvais état des infrastructures portuaires et maritimes n'est pas la principale contrainte à laquelle est confrontée la région. Les principales contraintes sont la faible connectivité avec l'arrière-pays, l'insécurité et les conflits armés, ainsi que le défi plus général consistant à passer d'une agriculture de subsistance à une agriculture commerciale, et à mettre en place une transformation agroalimentaire et à construire de toutes pièces une industrie légère.

La manière dont les grandes sociétés et les investisseurs de la région ont tendance à être horizontalement intégrés reflète l'intensité de ces défis. Par exemple, les grandes sociétés commerciales intègrent les activités de commerce, de transport et de logistique. Great Lakes Cement ne se contente pas de réhabiliter la cimenterie de Kabimba, mais développe également une mine de charbon, une alimentation électrique, des routes d'accès et des infrastructures portuaires. Cependant, cela signifie également que les entrepreneurs et les petites sociétés sont généralement incapables de relever la myriade de défis auxquels ils sont confrontés, et sont donc relégués au commerce à petite échelle et informel.

Une activité dans l'Est du Congo ne peut être considérée indépendamment des activités des pays voisins. La cimenterie ou la raffinerie de sucre ne seront couronnées de succès que si elles peuvent tirer parti de leur emplacement près du lac et desservir la région dans son ensemble. Cela aura toutefois des conséquences pour les producteurs et exportateurs établis, en particulier en Tanzanie et en Zambie. Il y a donc un risque qu'avec une concurrence en augmentation, les pays riverains aient recours à des mesures protectionnistes. Ce serait une erreur fondamentale, car les exportations en augmentation depuis l'Est du Congo créent également des possibilités pour les pays voisins d'exporter vers l'Est du Congo.

Nous fournissons ci-après des recommandations politiques. Celles-ci suivent largement les recommandations de l'étude de marché précédente (RVO, 2019), mais sont mises à jour, étendues ou modifiées lorsque cela est nécessaire. En outre, une étude récente de l'Université Erasmus de Rotterdam (RVO, 2021) sur le développement du lac Tanganyika en tant que corridor de transport fournit d'autres recommandations, en particulier sur le développement du corridor et sa gouvernance.

En général, ces recommandations relèvent de deux types d'intervention. Tout d'abord, une intervention de grande ampleur, par laquelle des investissements majeurs dans les infrastructures portuaires et productives stimuleront un large développement économique. Et deuxièmement, des interventions plus modestes, telles que des améliorations mineures et marginales des infrastructures ou de petites subventions ou prêts à des secteurs, initiatives et organisations spécifiques. Ces deux types d'intervention sont nécessaires. Les interventions modestes sont nécessaires pour obtenir des résultats rapides, et les investissements de plus grande échelle peuvent apporter des changements transformationnels sur l'ensemble du lac et de la région.

Recommandations :

- ▶ **Coordination des donateurs.** La Plateforme maritime du lac Tanganyika, organisée par le Programme alimentaire mondial (PAM), coordonne actuellement les efforts des donateurs autour du lac. Cette coordination doit se poursuivre et couvrir les infrastructures maritimes et terrestres de l'arrière-pays ainsi que les activités de développement du secteur privé dans la région. En outre, à long terme, l'Autorité du lac Tanganyika (ALT) serait la mieux placée pour assurer cette coordination, étant donné le mandat que lui ont confié ses pays membres.
- ▶ **Coordination des parties prenantes.** Il est également nécessaire de créer une plateforme permettant aux parties prenantes autour du lac de discuter des questions qui les concernent, et en particulier des problèmes de transport et d'accès au marché. Cette plateforme devrait réunir les autorités régionales et le monde des affaires (y compris les transporteurs, les commerçants et les entrepreneurs). Si nécessaire, cette plateforme pourrait également inclure des groupes de travail sur des questions spécifiques, telles que les barrières douanières et administratives. Comme pour la coordination des donateurs, avec un soutien suffisant des donateurs, l'Autorité du Lac Tanganyika serait la mieux placée pour se charger de cette plateforme.

Cependant, il est également important que cette coordination ne supplante pas les efforts d'autres organisations. Nous pensons notamment aux activités du Comité intergouvernemental permanent de la navigation ou de l'Agence de facilitation du transport en transit du corridor central. La coordination assurée par l'Autorité du lac Tanganyika devrait renforcer et compléter ces activités existantes, en s'appuyant sur sa force unique en tant qu'organisation intergouvernementale dotée d'un mandat régional et dont tous les pays riverains sont membres¹⁰⁷.

- ▶ **Renforcement des capacités de l'Autorité du lac Tanganyika.** Alors que l'Autorité du lac Tanganyika serait le choix naturel pour accueillir une plateforme de coordination, l'autorité est également entravée par son manque de capacité en matière de commerce, de développement du secteur privé et de transport. Actuellement, elle se concentre sur les questions d'environnement et de gestion des ressources. Par conséquent, les donateurs devraient considérer le renforcement de ses capacités. Cela pourrait être fait en recrutant des experts thématiques ou en engageant un expert international pour une période plus courte, chargé de renforcer et d'améliorer les capacités internes de l'autorité dans ces domaines.
- ▶ **Suivi des développements.** Bien que cette étude comble une lacune, en fournissant des informations actualisées sur la situation et les développements dans l'Est du Congo, elle a également dû faire face à des limitations en ce qui concerne l'accessibilité aux données, aux statistiques et à d'autres informations. Par exemple, même des informations aussi élémentaires que les chiffres actuels du trafic des principaux ports de l'Est du Congo n'ont pas été facilement accessibles (voire pas du tout). Il s'agit d'une lacune importante à combler, qui pourrait être l'un des mandats de la plateforme de coordination des parties prenantes proposée. C'est un aspect important pour les parties prenantes autour du lac. Cela l'est encore plus pour les parties prenantes plus éloignées, notamment les donateurs, les gouvernements nationaux et les commerçants et entrepreneurs de Dar es Salaam, Lusaka ou Bukavu et Lubumbashi.
- ▶ **Priorité aux investissements et initiatives portant sur les infrastructures plus modestes.** Si des investissements tels que celui de la cimenterie ou du port de Kalémie nécessitent des centaines de millions d'USD, il existe également des investissements plus modestes qui promettent des gains rapides pour une fraction du coût. Voici quelques exemples d'investissements plus modestes mais susceptibles d'avoir un impact :
 - La réhabilitation des infrastructures existantes, telles que les grues du port de Kalémie, permettrait d'éliminer les problèmes actuels de capacité du port à un coût minime. Cependant, les coûts étant relativement minimes, les utilisateurs locaux devraient être en mesure de financer ces petites améliorations. Les donateurs devraient donc se concentrer sur la facilitation de telles initiatives, par exemple par le biais de la plateforme de coordination des parties prenantes proposée ou par le biais de plateformes plus petites rassemblant les parties prenantes dans un secteur ou un lieu spécifique.
 - Des investissements dans les petits ports et sites de débarquement tels que Moba ou Baraka, qui ne disposent actuellement d'aucune infrastructure digne de ce nom. Par exemple, le quai de débarquement de Moba étant partiellement submergé, la construction d'un nouveau quai faciliterait grandement les exportations de produits agricoles de Moba vers Kalémie et vers d'autres ports autour du lac.

¹⁰⁷ En revanche, d'autres organisations n'incluent pas tous les pays riverains.

- Des améliorations du contexte local d'investissement et d'affaires à l'initiative de la communauté, comme celle mise en œuvre par DANIDA à Kigoma. DANIDA soutient les pêcheurs du site de débarquement de Kibirizi, près de Kigoma, par la création d'une société à finalité spécifique qui a financé la modernisation des infrastructures, comme l'amélioration des installations de stockage et de refroidissement, grâce aux recettes perçues auprès des utilisateurs¹⁰⁸.
 - Ces investissements devraient être liés aux initiatives existantes. La coopérative de pêche COPETANG, en tant qu'initiative locale existante ayant une perspective régionale, présente un intérêt particulier. L'aide devrait porter sur le renforcement de la capacité de plaidoyer, la mise en réseau régionale et les services de conseil aux membres.
 - Les investissements et les initiatives à petite échelle offrent également la possibilité de cibler spécifiquement les femmes entrepreneures. Il existe de fortes disparités entre les sexes dans les professions et les secteurs, les femmes étant par exemple prédominantes dans des activités telles que la poissonnerie ou le petit commerce transfrontalier.
- **Aide aux petits commerçants.** Les petits commerçants sont confrontés à des problèmes spécifiques, liés notamment aux barrières commerciales, au manque d'informations sur les marchés et à l'accès au financement du commerce. Étant donné que la Tanzanie construit et ouvre plusieurs nouveaux ports sur le lac, il existe un potentiel de développement du commerce local par les petits négociants, en contournant les grands ports de Kalémie, Kalundu et Kigoma. Les recommandations ci-dessus, dont la création d'une plateforme de parties prenantes ou l'investissement dans des améliorations d'infrastructures plus petites, profiteraient à ce commerce à petite échelle. En outre, les interventions suivantes pourraient répondre aux problèmes spécifiques rencontrés par les petits commerçants :
- Dans le cadre de la plateforme de coordination, identifier les procédures douanières et administratives et si possible les traiter et simplifier, en particulier pour les petits commerçants. Le régime commercial simplifié du COMESA pourrait être un modèle à suivre. Pour les exportations agricoles, les mesures sanitaires et phytosanitaires constituent un problème potentiel, compte tenu également de l'absence de laboratoire dans la province du Tanganyika.
 - Fournir des informations sur les exigences douanières et administratives ainsi que sur les opportunités de marché, par exemple par le biais d'une brochure ou d'une page web centrale. Cependant, pour que ce travail soit utile, il est important que les informations fournies soient précises et pertinentes, et qu'elles puissent ainsi gagner la confiance des parties prenantes. Cela peut être compliqué, par conséquent, une telle initiative devrait être menée par la plateforme des parties prenantes seulement après qu'elle ait établi des contacts solides avec toutes les agences réglementaires et les plateformes du secteur privé autour du lac.
 - Organiser des foires et des missions commerciales autour du lac, en utilisant en particulier l'opportunité offerte par le MV Amani. Par exemple, une telle mission commerciale pourrait être d'affréter le MV Amani pour envoyer des délégations des ports et sites de débarquement congolais à leurs homologues du Burundi, de la Tanzanie et de la Zambie.
 - Étudier dans quelle mesure les paiements transfrontaliers peuvent être facilités, par exemple par des banques ou des plateformes de paiement mobile. Cela pourrait notamment faire l'objet de recherches par un groupe de travail de la plateforme de coordination des parties prenantes, un donateur international facilitant les contacts avec les fournisseurs de plateformes mobiles ou soutenant une mission à court terme d'un expert international en financement du commerce.
- **Promotion des investissements à grande échelle.** Comme le montre la réhabilitation de la cimenterie, il existe également un potentiel pour des investissements plus lourds qui s'appuieraient spécifiquement sur le potentiel du lac Tanganyika en tant que corridor de transport. L'investissement des investisseurs tanzaniens dans la raffinerie de sucre près d'Uvira est un exemple concret du bienfait de la promotion des investissements. En tant que projet intégrant l'agriculture et la transformation, il présente un potentiel transformationnel. Encourager ces investissements pourrait donc compléter le travail des donateurs pour améliorer la sécurité alimentaire.

Pour promouvoir et identifier les investissements potentiels, une approche coordonnée serait bénéfique. La plateforme des parties prenantes pourrait jouer un rôle important, en incluant un groupe de travail sur la promotion des investissements. Ce groupe de travail devrait inclure non seulement les autorités régionales de développement économique, mais aussi les agences nationales de promotion des investissements de tous les pays voisins. Si le lac Tanganyika est un centre d'intérêt évident pour

¹⁰⁸ Voir Local Investment Climate Project (2020)

l'Agence burundaise de promotion des investissements¹⁰⁹, il ne l'est pas encore pour les autorités nationales des autres pays.

- **Durabilité environnementale et sociale.** Le changement climatique menace le lac, tout comme la dégradation de l'environnement. Les inondations sont déjà un phénomène régulier, causé à la fois par le changement climatique, l'érosion et la déforestation¹¹⁰. La région est également touchée par des conflits communautaires, souvent liés aux ressources naturelles ou à la propriété foncière. Par conséquent, les efforts des donateurs doivent tenir compte de la durabilité en évaluant l'impact de toute intervention ou initiative. Par exemple, la réhabilitation des infrastructures portuaires inondées à Baraka risquerait de conduire à plus de déforestation, si la réhabilitation facilite les exportations de bois.

¹⁰⁹ L'Agence burundaise de promotion des investissements a récemment organisé un événement sur les opportunités d'investissement liées au lac Tanganyika, voir <https://www.investburundi.bi/index.php/espace-medias1/actualite/580-le-lac-tanganyika-secteur-d-investissement-presque-vierge>

¹¹⁰ Voir <https://www.theguardian.com/commentisfree/2021/jun/22/congos-latest-killer-is-the-climate-crisis-inaction-is-unthinkable>

Références

AVZ Minerals Limited (2020), *Definitive Feasibility Study: Manono Lithium and Tin Project*, Perth, Australia, consultable sur <https://www.asx.com.au/asxpdf/20200421/pdf/44h3pd39fp2zrz.pdf>

Banque mondiale (2016), *Regional Great Lakes Integrated Agriculture Development Project: Environmental and Social Reports Summary*, Washington, D.C.

Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2019), *Traceability in Artisanal Gold Supply Chains in the Democratic Republic of the Congo: Lessons Learned from the Kampene Gold Pilot Project*, consultable sur https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Min_rohstoffe/Downloads/studie_traceability_in_artisanal_gold_DR_Congo_2019.html?nn=1548104

Bungubetshi, Guy (2020), *Appui technique pour la mise en œuvre de la chaîne de valeur pêche et aquaculture dans les Provinces du Sud Kivu et du Tanganyika*, Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) Projet UTF/DRC/074 /RDC_PICAGL

Centre for Development and Enterprises Great Lakes (2021), *Régime Commercial Simplifié: Outil efficace pour booster le commerce transfrontalier entre le Burundi et la République démocratique du Congo*, consultable sur <https://centrefordevelopmentgreatlakes.org/wp-content/uploads/2021/03/REGIME-COMMERCIAL-SIMPLIFIE.pdf>

Falisse, Jean-Benoît (2019), *Cross border dynamics: Burundi-DRC*, Social Science in Humanitarian Action, consultable sur <https://socialscienceinaction.org/resources/cross-border-dynamics-burundi-drc-updated-august-2019>

Réseau de systèmes d'alerte précoce contre la famine (2015), *D.R. Congo: Staple Food Market Fundamentals*, consultable sur https://www.usaid.gov/sites/default/files/documents/1866/DRC_MarketFundamentals_20151026.pdf

FPM (2016), *Identification des opportunités d'investissement pour des institutions financières dans la province du Katanga*, consultable sur https://fpm.cd/wp-content/uploads/2016/06/EM-Katanga_Rapport-final_vf2.pdf

Groupe d'experts sur la République démocratique du Congo (2020), *Midterm report of the Group of Experts on the Democratic Republic of the Congo*, Conseil de sécurité des Nations Unies S/2020/1283, consultable sur https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/S_2020_1283_E.pdf

Hamburg Port Consultants (2018), *Assessment of the Potential for Enhanced Ferry Services and Private Operation on Lake Tanganyika: Second Monthly Progress Report*, pour la Banque mondiale. Hambourg, Allemagne.

FMI (2019), *Democratic Republic of the Congo: Selected Issues*, Rapports des services du FMI vol. 2019, n° 286.

IMPEL (2020), *Mid-Term Evaluation of the Tuendelee Pamoja II Development Food Security Activity in the Democratic Republic of Congo*, Washington, D.C., consultable sur https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00WNQ8.pdf

International Alert (2009), *Les Mots qui tuent: Rumeurs, préjugés, stéréotypes et mythes parmi les peuples des pays des Grands Lacs d'Afrique*, consultable sur <https://www.international-alert.org/fr/publications/les-mots-qui-tuent>

Irengé, Léon (2017), *Conflict Analysis in South Kivu and Tanganyika Provinces, DRC*, préparé pour le projet Tuendelee Pamoja II (USAID), consultable sur https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/Conflict_analysis-Tuendelee_Pamoja_II_Project-November_2017.pdf

JICA (2012), *Master Plan for Port Sector in the Republic of Burundi*, préparé par Padeco, Nippon Koei et International Development Center of Japan, Bujumbura, Burundi

Kalantzakos, Sophia (2019), *The Geopolitics of Critical Minerals*, Istituto Affari Internazionali Paper 19(27)

Konrad-Adenauer-Stiftung (2017), *Les Filières Agricoles en République Démocratique du Congo: Maïs, Riz, Bananes Plantains et Pêche*, consultable sur https://www.kas.de/documents/275840/5293160/KAS_Fili%C3%A8res+agricoles+en+RDC.pdf/2e8e61c6-ce8a-8194-da22-240721636d28?t=1568619996297

Kouider, Noémie et Anne Toussignant-Miller (2018), *Conflict Sensitivity Analysis and Implementation Strategy*, préparé par l'International Rescue Committee pour le Programme de santé intégré de l'USAID, consultable sur https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PA00TDND.pdf

Lavenex, Marcel (1953), À propos de la cimenterie de Kabimba, Bulletin technique de la Suisse romande 79(11-12), pages 287-291, consultable sur <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=bts-002:1953:79::136>

Local Investment Climate Project (2020), *Selected Case Studies from Kigoma*, consultable sur <https://www.lic.or.tz/uploads/Kigoma%20case%20study-5bd9a2832ca88.pdf>

Matthysen, Ken et Andrés Zaragoza Montejano (2013), *'Conflict Minerals' Initiatives in DR Congo: Perceptions of Local Mining Communities*, consultable sur https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/20131112_HU.pdf

Muhire, Blaise (2020), *Étude sur le Commerce et les Opportunités pour un Dialogue transfrontalier dans la Région des Grands Lacs*, Konrad-Adenauer Stiftung.

OCHA (2020), *Plan Operationnel 2020: Haut-Katanga, Haut-Lomami, Lualaba et Tanganyika*, consultable sur https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/po_drc_ex_katanga_2er_sem_2020_20200710_dr_mm_002final.pdf

REACH (2021), *Suivi de la situation humanitaire: Province du Tanganyika, R.D. Congo*, consultable sur https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/REACH_RDC_Factsheet_2003_HSM_Tanganyika_mai2021.pdf

SOCEARUCO (2020), *Rapport de la mission conjointe d'observatoire de la Société Civile Environnementale sur exploitation illégale et commerce illicite du bois rouge en territoire de Fizi*, consultable sur https://cbcscongobasin.org/wp-content/uploads/2020/08/Rapport_FINAL_Corrig%C3%A9_21_08_Bois_Rouges_Sud_Kivu..pdf

L'indice de gouvernance des ressources (2020), *2020 Interim Evaluation Report for the Democratic Republic of Congo*, consultable sur https://resourcegovernance.org/sites/default/files/documents/resource_governance_index_-_drc_2020_interim_evaluation.pdf

RVO (2019), *Maritime Trade on Lake Tanganyika: Trade Opportunities for Zambia*, préparé par Ecorys et PMTC Zambia, consultable sur <https://www.rvo.nl/zambia-study>

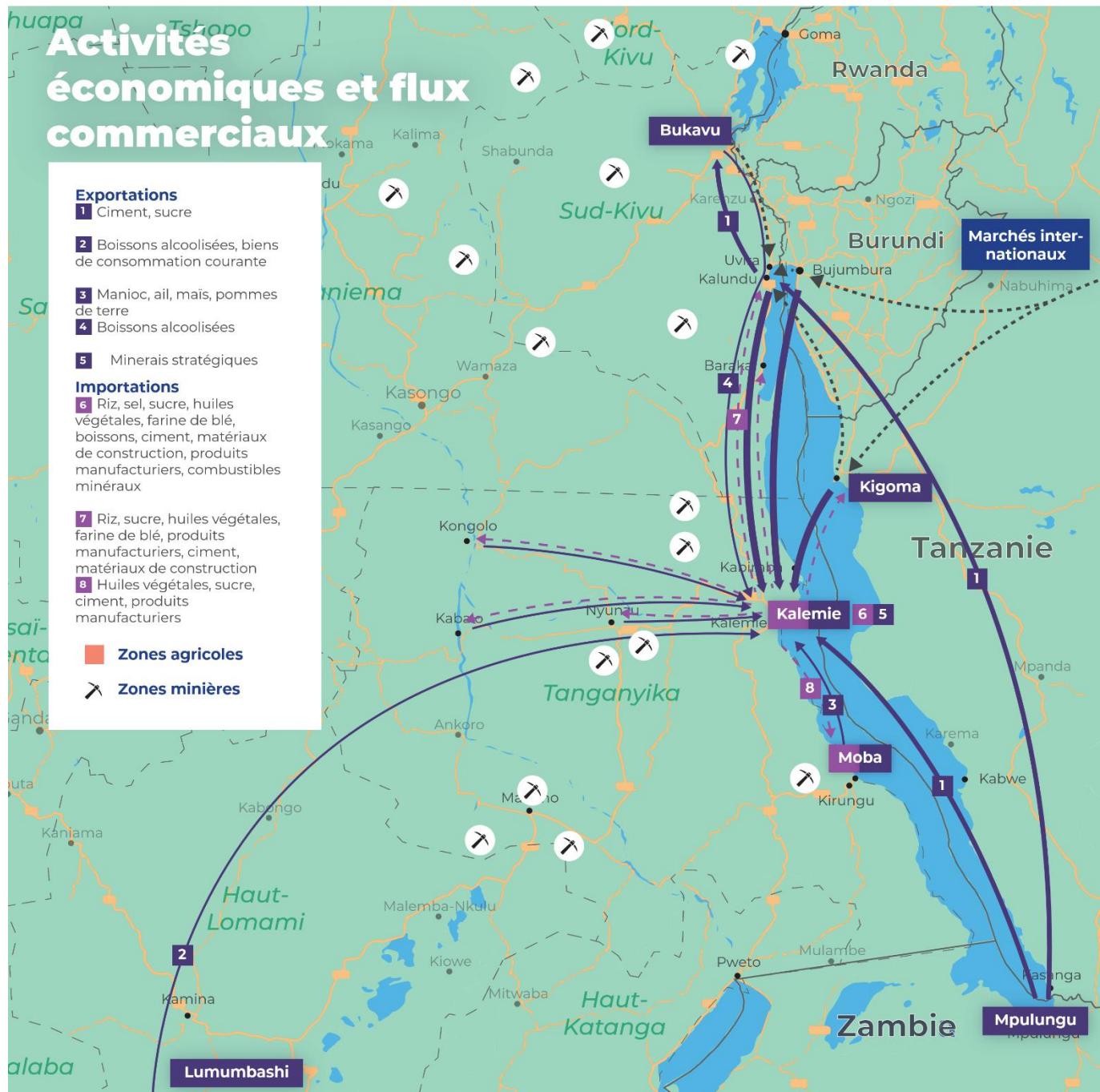
RVO (2021), *Lake Tanganyika: Turning Corridors into Sustainable Opportunities*, préparé par l'Université Erasmus de Rotterdam - Centre Erasmus pour l'économie urbaine, portuaire et des transports et par le 3S Group

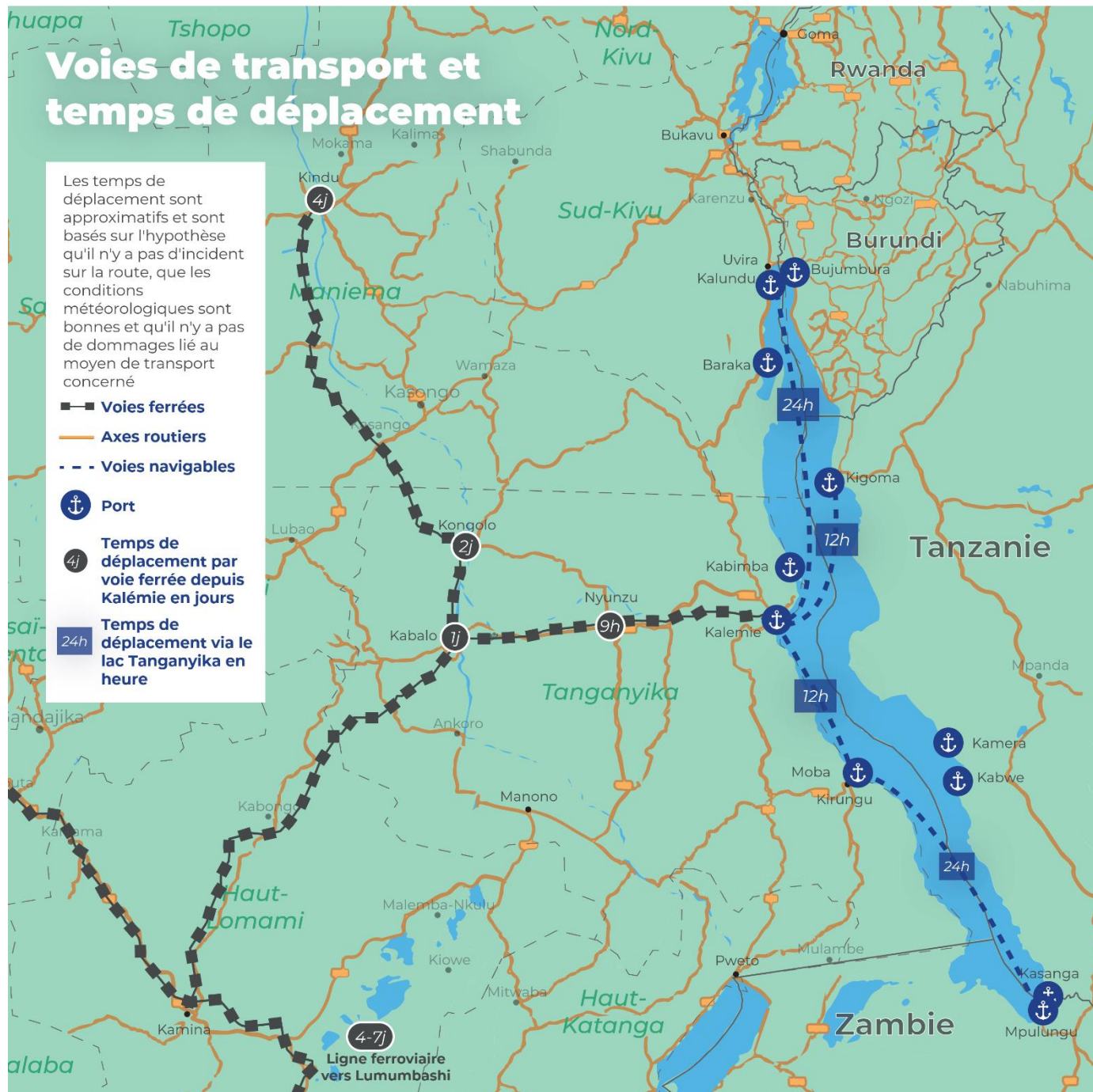
WWF Uganda (2012), *Timber Movement and Trade in Eastern Democratic Republic of Congo, and Destination Markets in the Region*, Kampala, Uganda

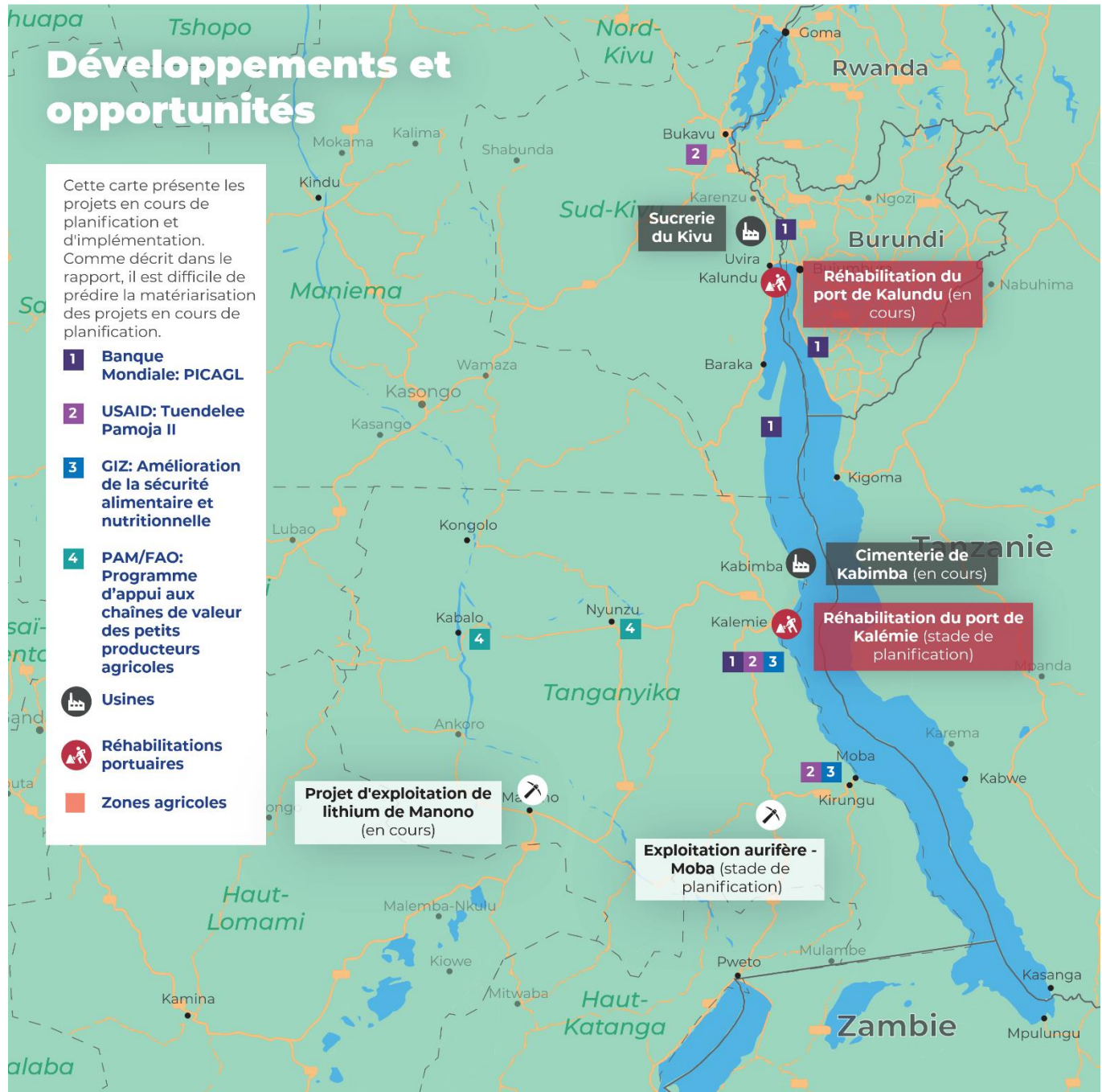
Annexe A Cartes











Annexe B Photos satellite

Port de Kalémie



Source : Google, ©2021 CNES/Airbus, Maxar Technologies, Map data

Port de Kalundu



Source : Google, ©2021 CNES/Airbus, Maxar Technologies, Map data

Port de Moba



Source : Google, ©2021 CNES/Airbus, Maxar Technologies, Map data

Port de Kabimba et usine de ciment



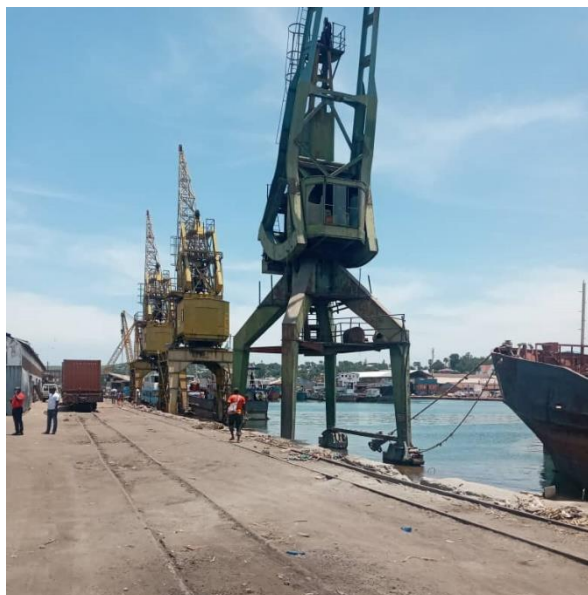
Source : Google, ©2021 CNES/Airbus, Maxar Technologies, Map data

Annexe C Autres photos

Port de Kalémie



Navire arrivant à Kalémie © Oscar Bahizi



Les grues sont actuellement hors service ; tous les navires sont déchargés par des travailleurs manuels. © Oscar Bahizi



Navire en bois dans le port de Kalémie © Chama Kalaluka



MV Mpala (ABS Mamry, capacité de 100 tonnes) dans le port de Kalémie © Oscar Bahizi



MV Maman Benita (ETS Tchikoma, capacité de 150 tonnes) dans le Port de Kalémie © Oscar Bahizi

Kalémie



Exposition de marchandises dans un petit magasin © Chama Kalaluka



Vente d'œufs importés au bord de la route © Chama Kalaluka



Centre ville de Kalémie © Chama Kalaluka



Marché à Kalémie © Chama Kalaluka



Production d'eau minérale © Oscar Bahizi



Bois traité à Kalémie © Chama Kalaluka

Port de Kalundu



Grue mobile offerte par la Commission européenne © Oscar Bahizi



Entrepôts d'une capacité de stockage maximale de 4 000 tonnes © Oscar Bahizi



Déchargement manuel des navires et stockage dans l'entrepôt © Oscar Bahizi



Chargement manuel d'un bateau en bois depuis un camion © Oscar Bahizi



La route d'accès depuis Uvira s'érode dans le lac © Oscar Bahizi

Autres lieux



Le port de Moba dispose d'une jetée. Elle est souvent partiellement submergée, en raison de l'élévation du niveau du lac. © Oscar Bahizi



Le port de la cimenterie de Kabimba © Chama Kalaluka



Route entre Kalémie et Nyunzu, à 25 km de Kalémie © Jean-Pierre Kapalay

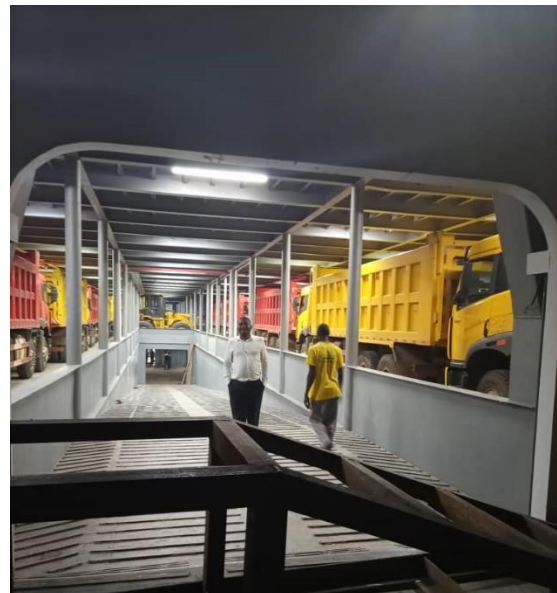
MV Amani



Le MV Amani à Mpulungu © Chama Kalaluka



Le pont des passagers du MV Amani © Chama Kalaluka



Le pont des véhicules du MV Amani © Chama Kalaluka

Annexe D Liste des navires

Tableau 8 Navires faisant escale au port de Kalémie en 2020

N°	Nom de la société/opérateur de la barge	Nom du navire	Capacité de charge en tonnes	Pays d'enregistrement
1.	Malagarasi Shipping CO	MV Malagarasi	500	Tanzanie
2.	ETS SILIMU	MV Safina 2	500	RDC
3.	ETS BIRATO	MV Emmanuella	850	RDC
4.	ETS Bugugu	MV Maman Alphonsine	450	RDC
5.	ETS Elmay	MV Rafiki 3	700	RDC
		MV Rafiki 2	350	
6.	ETS K.M	MV Asifiwe 2	1 000	RDC
		MV Manne	500	
		MV Lagrace	170	
7.	ETC Olga	MV Okako I	200	RDC
8.	ETS MUTU NI MUTU	MV Ulindi	350	RDC
9.	ETS KIZA	MV Shalom	240	RDC
10.	Pastor Felix	MV Blessing	410	RDC
11.	GPNK	MV Africa	300	RDC
12.	SNSS	MV Tembwe	500	RDC
13.	SACOF	MV Fizi	500	RDC
14.	ETS Tchikoma	MV Maman Benita	150	RDC
15.	Economat General	MV Baraka	150	RDC
16.	ABS Mamry	MV Lengwe	250	RDC
		MV Pacific	400	
		MV Mpala	100	
17.	Mupasa Kitoko	MV Kapanga	350	RDC
18.	Carrier de Congo	MV Katanga	300	RDC
19.		MV Dalila	80	
20.		MV Amani	3 500	
21.		MV Tennessee	450	
22.		MV Wimbi	950	
23.	Maison Daniel	MV Faraja	329	RDC
24.	ETS K.M.	MV Amani ¹¹¹	150	RDC
25.		MV Yatoka kwa Mungu	250	RDC
26.	Arnolac	MV Ndaje	650	Burundi
27.		MV Ruremesha	360	
28.		MV Sagamba	1 300	
29.		MV Murinzi	860	
30.		MV Buragane	625	
31.		MV Mumirwa	550	
32.		MV Buyenzi	550	
33.	Rad Marine	MV Byamwezi	1 837	Burundi
34.		MV Bihanga	570	
35.	Batralac	MV Teza	1 500	Burundi
36.		MV Tora	1 100	
37.		MV Rwegura	500	
38.	ETS Ntumba	MV Kiriri	420	Burundi

Source : Directeur de l'autorité douanière du port de Kalémie

¹¹¹ Nous ignorons si ce navire est le même que celui exploité par Carrier de Congo.

Annexe E Statistiques du commerce agricole

Produit	Unité	2018	2019	2020
Importations : produits de base				
Maïs	tonnes	2 214	3 120	4 348
Riz	tonnes	16	860	2 003
Sel	tonnes	1 174	2 225	2 004
Sucre	tonnes	835	2 435	4 100
Huile végétale	tonnes		627	1 587
Farine de blé	tonnes	613	2 340	4 394
Importations : boissons				
Boissons alcoolisées	tonnes	3		
Jus	tonnes	677	610	1 057
Eau minérale	tonnes	671	269	281
Importations : bétail et viande				
Bovins	quantité	943	1 076	956
Poule	tonnes		343	142
Chèvres	quantité	158	2 061	1 368
Porc	tonnes		25	
Importations : autres produits				
Gâteaux	tonnes		12	2
Farine de maïs	tonnes	233	258	588
Manioc	tonnes		262	25
Lait	tonnes	77		
Pommes de terre	tonnes		25	
Bonbons	tonnes	35	436	134
Exportations ou importations : poissons				
Fretin (poisson)	tonnes	161	720	360
Poisson frais	tonnes	201	375	207
Sardines	tonnes			13
Poisson fumé	tonnes	4	9	
Exportations : autres produits				
Poissons d'aquarium	quantité	17 218	267 351	3 500
Bois	tonnes			556

Remarque : les données brutes n'indiquent pas si ces quantités ont été importées ou exportées. Nous avons donc nous-mêmes évalué si un produit était importé ou exporté.

Source : Ministère de l'Agriculture, Pêche, Élevage, Environnement et Développement Rural, Service de Quarantaine Animale et Végétale

This is a publication of
Netherlands Enterprise Agency
Prinses Beatrixlaan 2
PO Box 93144 | 2509 AC The Hague
T +31 (0) 88 042 42 42
E klantcontact@rvo.nl
www.rvo.nl

This publication was commissioned by the ministry of Foreign Affairs.

© Netherlands Enterprise Agency | September 2021
Publicationnummer: RVO-185-2021/RP-INT

NL Enterprise Agency is a department of the Dutch ministry of Economic Affairs and Climate Policy that implements government policy for Agricultural, sustainability, innovation, and international business and cooperation. NL Enterprise Agency is the contact point for businesses, educational institutions and government bodies for information and advice, financing, networking and regulatory matters.

Netherlands Enterprise Agency is part of the ministry of Economic Affairs and Climate Policy.