



RÉHABILITATION DE LA ROUTE CDM PAR CONGO DONGFANG MINING (CDM) APRÈS LA POLLUTION DU 4 NOVEMBRE 2025 : IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX, SANITAIRES ET SOCIAUX EN L'ABSENCE DE DÉSINTOXICATION

RÉHABILITATION DE LA ROUTE CDM PAR CONGO DONGFANG MINING (CDM) APRÈS LA POLLUTION DU 4 NOVEMBRE 2025 : IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX, SANITAIRES ET SOCIAUX EN L'ABSENCE DE DÉSINTOXICATION

EN L'ABSENCE DE DÉSINTOXICATION

0. INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. Contexte et justification de l'étude

La ville de Lubumbashi, dans la province du Haut-Katanga, constitue l'un des principaux centres d'activités minières de la République démocratique du Congo.

Le développement de l'exploitation minière contribue à l'économie locale et nationale, notamment à travers la création d'emplois, les activités commerciales, les infrastructures et les recettes publiques.

Cependant, la présence d'activités minières à proximité des zones d'habitation pose également des questions importantes relatives à la protection de l'environnement, à la sécurité des populations et à la préservation des ressources naturelles. La gestion des eaux industrielles et des eaux de ruissellement représente notamment un enjeu majeur lorsque les installations minières se trouvent à proximité des quartiers résidentiels.

Dans les communautés de Kassapa, Kamatete et Kamisepe à Lubumbashi, plusieurs préoccupations environnementales et sociales ont été rapportées. Le rapport précédent fait notamment état de problèmes liés aux eaux provenant de la zone minière, d'inondations, d'érosions, de dommages aux habitations, aux routes et aux terres ainsi que de préoccupations relatives à la qualité de l'eau.

Un événement particulièrement important mentionné dans les informations disponibles est survenu le 4 novembre 2025. Il est présenté comme étant lié à la rupture d'un bassin principal de rétention appartenant à Congo Dongfang Mining. Selon les informations recueillies, cet événement aurait entraîné la dispersion d'eaux considérées comme polluées vers différents espaces, notamment les sols, les cours d'eau et certaines habitations.

À la suite de cette situation, des travaux de réhabilitation de la route CDM ont été entrepris. Les observations disponibles indiquent également que



Le cadre minier congolais prévoit justement des obligations liées à la gestion environnementale et à la réparation des dommages liés à une contamination imputable aux activités minières. Le Code minier modifié prévoit notamment la responsabilité du titulaire en cas de contamination ayant des effets sur l'eau, le sol, l'atmosphère, l'homme, la faune ou la flore.

des travaux de réhabilitation de la route jusqu'au marché Moïse ont été lancés et que la construction de canaux de canalisation était en cours.

La réhabilitation d'une route constitue une intervention importante pour améliorer la circulation, réduire l'érosion et faciliter les activités économiques. Toutefois, une question fondamentale demeure : la réparation d'une route suffit-elle à réparer les conséquences environnementales d'une pollution antérieure ?

Cette question est au centre du présent travail.

En effet, reconstruire une route, remplir les excavations, améliorer la circulation ou installer des caniveaux ne signifie pas automatiquement que les sols, les eaux souterraines, les sédiments ou les autres milieux éventuellement contaminés ont été dépollués.

Le présent rapport cherche donc à analyser les travaux de réhabilitation de la route CDM après l'événement du 4 novembre 2025, tout en examinant la question plus large de la réhabilitation environnementale, de la protection des populations et du suivi de la pollution.

2. PROBLÉMATIQUE

La principale difficulté soulevée par cette étude réside dans la distinction entre réhabilitation physique d'une infrastructure et réhabilitation environnementale d'un milieu affecté par une pollution.

Une route peut être remise en état, nivelée, compactée et rendue plus accessible à la circulation. Pourtant, si les sols situés sous ou autour de cette route ont été contaminés, les travaux routiers ne permettent pas nécessairement d'éliminer les substances polluantes.

La même question se pose pour les caniveaux. Leur construction peut améliorer la circulation des eaux et réduire les inondations, mais elle ne permet pas, à elle seule, de déterminer si les eaux qui circulent dans ces canaux sont exemptes de substances dangereuses.

Dans le rapport précédent, il est indiqué qu'après la pollution, les champs, puits et forages affectés n'auraient pas bénéficié de produits permettant de réduire la teneur en substances minérales ou métaux lourds.

Le rapport exprime également la crainte que la pollution puisse persister dans le sol et atteindre la nappe.

Ces affirmations constituent une préoccupation importante, mais elles nécessitent des analyses scientifiques pour déterminer précisément la présence, la concentration et la persistance des contaminants.

La problématique de cette étude peut donc être formulée ainsi :

Dans quelle mesure la réhabilitation de la route CDM réalisée après la pollution du 4 novembre 2025 a-t-elle permis de réparer les dommages visibles et d'améliorer les conditions de circulation, et dans quelle mesure les conséquences environnementales éventuelles de la pollution ont-elles été traitées ?

3. QUESTIONS DE RECHERCHE

Cette étude cherche à répondre aux questions suivantes :

Quel était l'état de la route CDM après l'événement du 4 novembre 2025 ?

Quels travaux de réhabilitation ont été réalisés par CDM ?

Quels changements sont observables après ces travaux ?

Les travaux ont-ils concerné uniquement la route ou également les milieux affectés ?

Existe-t-il des éléments démontrant une dépollution des sols ?

Des analyses de l'eau et des sols ont-elles été réalisées après l'incident ?

Quels risques environnementaux peuvent subsister en cas de contamination non traitée ?

Quels sont les impacts de la situation sur les populations riveraines ?

Quel rôle les autorités doivent-elles jouer dans le contrôle de la réhabilitation ?

Quelles mesures supplémentaires sont nécessaires pour assurer une réhabilitation durable ?

4. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

4.1. Objectif général

Analyser la réhabilitation de la route CDM après la pollution du 4 novembre 2025 et examiner si les travaux réalisés répondent uniquement aux dommages physiques visibles ou s'inscrivent également dans une démarche de restauration environnementale.

4.2. Objectifs spécifiques

Cette étude vise à :

- ✓ documenter l'état de la route après l'incident ;
- ✓ présenter les travaux de réhabilitation réalisés ;
- ✓ analyser les changements observés sur la route ;
- ✓ examiner les conséquences environnementales rapportées ;
- ✓ analyser la situation des sols et des ressources en eau ;
- ✓ rechercher les éléments disponibles concernant une éventuelle dépollution ;
- ✓ examiner les risques environnementaux et sanitaires ;
- ✓ analyser les conséquences sociales et économiques ;
- ✓ formuler des recommandations pour une réhabilitation complète.

5. MÉTHODOLOGIE

Cette étude repose sur une approche descriptive, documentaire et basée sur l'observation de terrain.

Les principales sources utilisées sont :

- ✓ les observations réalisées sur le terrain ;
- ✓ les photographies ;
- ✓ les vidéos ;
- ✓ les témoignages des habitants ;
- ✓ le rapport précédent ;
- ✓ les documents publics disponibles ;
- ✓ les informations provenant d'organisations de la société civile ;
- ✓ les textes juridiques applicables au secteur minier.

Une attention particulière est accordée à la distinction entre quatre catégories d'informations :

A. LES FAITS DIRECTEMENT OBSERVES

Il s'agit des éléments visibles lors d'une visite de terrain :

- ❖ état de la route avant les travaux de réhabilitation
- ❖ présence de caniveaux,
- ❖ érosion,
- ❖
- ❖ Poussière
- ❖ , état des habitations,
- ❖ circulation, etc.

6. LIMITES DE L'ÉTUDE

La principale limite de cette étude est l'absence, dans les informations actuellement disponibles, d'un ensemble complet d'analyses indépendantes permettant de déterminer avec précision la qualité des sols, des eaux et des sédiments après l'incident du 4 novembre 2025.

Le rapport précédent précise lui-même que l'ensemble des informations présentées n'a pas été vérifié indépendamment par AMAP.

Par conséquent, ce travail ne prétend pas établir scientifiquement la concentration de contaminants dans le sol ou l'eau.

Il cherche plutôt à documenter la situation, à identifier les questions qui nécessitent des investigations supplémentaires et à examiner la différence entre la réparation d'une infrastructure et la restauration environnementale.

CHAPITRE I : PRÉSENTATION DE LA ROUTE CDM ET DE SON ENVIRONNEMENT

1.1. PRÉSENTATION DE LA ROUTE CDM

La route dite « route CDM » constitue une voie importante pour les déplacements des populations vivant dans les zones concernées par les activités minières.

Elle est utilisée quotidiennement par les habitants, les motocyclistes, les commerçants, les piétons et différents usagers.

La photographie de terrain fournie dans le cadre de cette étude illustre une voie en terre située dans une zone densément habitée et caractérisée par la présence de commerces et d'activités quotidiennes.

La chaussée apparaît irrégulière, avec des pierres, des matériaux meubles et des zones présentant une surface non uniforme.

Cette situation montre l'importance d'une infrastructure routière adaptée aux besoins de la population.

1.2. Importance de la route pour la communauté

La route joue plusieurs rôles :

- faciliter les déplacements ;
- permettre l'accès aux marchés ;
- permettre aux habitants d'accéder aux services ;
- faciliter le transport des marchandises ;
- permettre aux motos et autres véhicules de circuler ;
- favoriser les activités commerciales.

Une dégradation importante de cette voie peut donc avoir des conséquences économiques et sociales.

1.3. ACTIVITES ECONOMIQUES AUTOUR DE LA ROUTE

L'environnement immédiat de la route comprend des activités commerciales et de subsistance.

On peut notamment observer des petits commerces, des vendeurs et des moyens de transport par motos.

Lorsque la route est dégradée, les commerçants peuvent être confrontés à des difficultés d'approvisionnement et de déplacement.

Une route réhabilitée peut donc produire des effets positifs sur l'économie locale.

1.4. ÉTAT DE LA ROUTE

Le rapport précédent signale des problèmes d'érosion et de dégradation de certaines routes dans les communautés concernées.



Il mentionne également le lancement de travaux de réhabilitation de la route CDM jusqu'au grand marché Moïse.

Ces travaux doivent être analysés non seulement en fonction de l'aspect visuel de la route mais aussi de leur capacité à résister aux pluies et à canaliser correctement les eaux.



CHAPITRE II : LA POLLUTION DU 4 NOVEMBRE 2025

2.1. PRESENTATION DE L'INCIDENT

Selon les informations contenues dans le rapport initial, un incident est survenu le 4 novembre 2025 à la suite de la rupture d'un bassin principal de rétention appartenant à CDM.

Le rapport indique que cet événement aurait entraîné la pollution de différents milieux, notamment les sols, les rivières et certaines habitations.

Cet événement constitue le point de départ essentiel du présent travail.

2.2. CONSEQUENCES IMMEDIATES

Les conséquences rapportées comprennent :

- ✓ inondation de maisons ; image prise le 25 Mars 2025 à 7heure 52 minute
lieu le long de la route CDM



- ✓ dégradation des routes ;



- ✓ érosion ;
- ✓ atteinte aux champs ;



- ✓ problèmes liés à l'eau ;
- ✓ inquiétudes concernant la santé ;



- ✓ perturbation de la vie quotidienne.



Le rapport fait également état d'autres épisodes d'écoulement d'eau ayant affecté les communautés.

2.3. IMPACTS SUR LES SOLS

La question des sols est particulièrement importante.

Une pollution peut laisser des résidus dans le sol même après disparition de l'eau visible.

Il faut donc distinguer :

pollution visible → contamination potentielle → contamination confirmée par analyse.

La présence de dépôts ou de boues ne permet pas à elle seule d'identifier la nature chimique de la pollution.

Pour établir scientifiquement la situation, il faudrait réaliser des prélèvements à différents endroits et à différentes profondeurs.



2.4. Impacts sur les eaux

Les eaux constituent un autre élément essentiel.

Le rapport précédent évoque des inquiétudes concernant les puits, les forages et les autres réserves d'eau utilisées par les ménages.

Après un événement de pollution, il est donc nécessaire de contrôler :

les eaux de surface ;



les puits ;

les forages ;

les caniveaux ;

les rivières ;

les eaux souterraines lorsque cela est pertinent.

CHAPITRE III : RÉHABILITATION DE LA ROUTE PAR CDM

3.1. PRESENTATION DES TRAVAUX



Les informations disponibles indiquent que des travaux de réhabilitation de la route CDM ont été lancés.

La réhabilitation doit être considérée comme une opération visant à améliorer la fonctionnalité de la voie.

Elle peut comprendre :

- le nivellement ;
- le terrassement ;
- le compactage ;
- l'apport de matériaux ;
- la correction des zones érodées ;
- la construction de caniveaux ;
- l'amélioration de l'écoulement des eaux.

Le rapport mentionne également la construction de canaux de canalisation.

3.2. OBJECTIFS DES TRAVAUX

Les travaux peuvent avoir plusieurs objectifs :

- ✓ améliorer la circulation ;
- ✓ réduire l'érosion ;
- ✓ faciliter l'écoulement des eaux ;
- ✓ améliorer l'accès aux quartiers ;
- ✓ réduire les difficultés rencontrées pendant les pluies ;
- ✓ restaurer une infrastructure affectée.

3.3. EFFETS POSITIFS ATTENDUS

Une route correctement réhabilitée peut permettre :

- ✓ Une meilleure circulation des personnes ;
- ✓ Une meilleure circulation des marchandises ;
- ✓ Une réduction des difficultés pour les motocyclistes ;

- ✓ Un meilleur accès aux commerces ;
- ✓ Une réduction de certaines zones boueuses ;
- ✓ Une meilleure gestion du ruissellement.

3.4. LIMITES DE LA REHABILITATION ROUTIERE

La réhabilitation routière ne doit toutefois pas être considérée comme équivalente à une dépollution.

Une route peut être neuve ou améliorée alors que le sol situé à proximité demeure potentiellement contaminé.

C'est précisément cette distinction qui constitue l'un des principaux enjeux du présent rapport.

CHAPITRE IV : RÉHABILITATION ROUTIÈRE ET ABSENCE DE DÉSINTOXICATION DOCUMENTÉE

4.1. Qu'est-ce qu'une réhabilitation environnementale ?

La réhabilitation environnementale consiste à restaurer un milieu affecté afin de réduire ou éliminer les risques associés à une pollution et de permettre, lorsque cela est possible, un retour à un état acceptable.

Elle peut concerner :

- ✓ le sol ;
- ✓ l'eau ;
- ✓ les sédiments ;
- ✓ la végétation ;
- ✓ les écosystèmes ;
- ✓ les infrastructures contaminées.

4.2. DIFFERENCE AVEC LA REHABILITATION D'UNE ROUTE

La réhabilitation de la route porte principalement sur l'infrastructure.

La dépollution porte sur les contaminants.

Ainsi :

- Route réhabilitée $\neq$ sol nécessairement dépollué.
- Caniveau construit $\neq$ eau nécessairement décontaminée.
- Nouvelle couche de matériau $\neq$ élimination automatique des contaminants présents sous le sol.

Cette distinction doit être clairement expliquée dans le rapport.



4.3. SITUATION DES INFORMATIONS DISPONIBLES

Dans les éléments actuellement disponibles, le rapport précédent signale que les champs, puits et forages affectés n'auraient pas reçu de produits ou traitements visant à réduire la teneur en métaux lourds ou autres substances minérales.

Cependant, cette information doit être complétée par une recherche documentaire permettant de déterminer :

- si une opération de dépollution a été officiellement ordonnée ;

- si CDM a produit un plan de dépollution ;
- si des analyses ont été réalisées ;
- quels matériaux ont été retirés ;
- où ces matériaux ont été transportés ;
- si les sols ont été traités ;
- si des contrôles après réhabilitation ont été réalisés.

En l'absence de ces éléments, il est plus rigoureux de parler d'absence de documentation disponible sur une désintoxication complète, plutôt que d'affirmer catégoriquement qu'aucune désintoxication n'a eu lieu.

4.4. PERSISTANCE POTENTIELLE DE LA POLLUTION

Le rapport initial exprime la crainte que la pollution puisse rester présente dans le sol et affecter les eaux souterraines.

Cette question mérite une investigation scientifique.

La persistance d'une contamination dépend notamment :

- de la nature du contaminant ;
- de sa concentration ;
- des caractéristiques du sol ;
- de la quantité d'eau ;
- de la profondeur ;
- de la mobilité des substances ;
- des conditions météorologiques.

Il serait donc nécessaire de réaliser des analyses avant de conclure à la persistance ou à la disparition de la pollution.

CHAPITRE V : RISQUES LIÉS AUX TRAVAUX DE RÉHABILITATION

5.1. DEPLACEMENT DES SOLS



Les travaux routiers peuvent entraîner le déplacement de terres.

Si certaines terres étaient contaminées, leur déplacement pourrait potentiellement disperser les substances vers d'autres endroits.

Il est donc important de savoir d'où proviennent les matériaux utilisés et où sont envoyées les terres excavées.

5.2. RISQUES LIES AUX PLUIES

Les pluies peuvent entraîner des matériaux meubles vers les caniveaux et les cours d'eau.

La conception des systèmes de drainage doit donc tenir compte du contexte environnemental de la zone.

5.3. POUSSIÈRES



Les travaux et la circulation peuvent produire de la poussière.

Dans les zones fortement habitées, il est nécessaire de prendre des mesures permettant de réduire l'exposition des populations.

Le rapport initial signale déjà les préoccupations liées à la poussière le long de l'artère CDM.

5.4. SECURITE DES TRAVAILLEURS ET DES HABITANTS

Les travaux doivent également tenir compte :

- de la circulation des motos ;
- des piétons ;
- des enfants ;
- des commerçants ;
- des machines utilisées.

La présence de travaux dans une zone densément habitée nécessite une signalisation et une organisation adaptées.



MWENDA MWEBE ANGEL RAPPORT AMAP AOUT 2026

TABLE DES MATIERES

0. INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
1. Contexte et justification de l'étude	1
2. PROBLÉMATIQUE.....	2
3. QUESTIONS DE RECHERCHE	2
4. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	3
4.1. Objectif général.....	3
4.2. Objectifs spécifiques	3
5. MÉTHODOLOGIE.....	3
A. Les faits directement observés	4
6. LIMITES DE L'ÉTUDE.....	4
CHAPITRE I : PRÉSENTATION DE LA ROUTE CDM ET DE SON ENVIRONNEMENT	4
1.1. Présentation de la route CDM	4
1.2. Importance de la route pour la communauté.....	5
1.3. ACTIVITES ECONOMIQUES AUTOUR DE LA ROUTE	5
1.4. ÉTAT DE LA ROUTE	5
CHAPITRE II : LA POLLUTION DU 4 NOVEMBRE 2025	6
2.1. PRESENTATION DE L'INCIDENT	6
2.2. CONSEQUENCES IMMEDIATES.....	6
2.3. IMPACTS SUR LES SOLS	8
2.4. Impacts sur les eaux	9
CHAPITRE III : RÉHABILITATION DE LA ROUTE PAR CDM	10
3.1. PRESENTATION DES TRAVAUX.....	10
3.2. OBJECTIFS DES TRAVAUX	10
3.3. EFFETS POSITIFS ATTENDUS	10
3.4. LIMITES DE LA REHABILITATION ROUTIERE	11
CHAPITRE IV : RÉHABILITATION ROUTIÈRE ET ABSENCE DE DÉSINTOXICATION DOCUMENTÉE	12
4.1. Qu'est-ce qu'une réhabilitation environnementale	12
4.2. DIFFERENCE AVEC LA REHABILITATION D'UNE ROUTE	12
4.3. SITUATION DES INFORMATIONS DISPONIBLES	12
4.4. PERSISTANCE POTENTIELLE DE LA POLLUTION	13
CHAPITRE V : RISQUES LIÉS AUX TRAVAUX DE RÉHABILITATION	13
5.1. DEPLACEMENT DES SOLS.....	13
5.2. RISQUES LIES AUX PLUIES	14
5.3. POUSSIÈRES	14

5.4. SECURITE DES TRAVAILLEURS ET DES HABITANTS	14
---	----