

Mons, le 4 décembre 2025,

De **Ir Pol HUART**, directeur de Thaurfin Ltd

A **Son Excellence Madame Judith SUMINWA TUKULA**, Première Ministre,
Son Excellence Monsieur Louis WATUM KABAMBA, Ministre des Mines,
Son Excellence Monsieur Jean Pierre BEMBA, Vice 1^{er} Ministre et Ministre des Transport

Cc **Ingénieur Léonide MUPEPELE**, CEO de Bicotim et promoteur du projet MIFOR
Monsieur Paul MABIOLA, Directeur Général du Cadastre Minier
Cabinet Jean MBUYU & Associés, Mandataire en mines

Concerne Mise en valeur du gisement de fer de Banalia couvert par les 3PR 1323, 1324 & 1325

Ref TH-070-25 publiée sur www.thaurfin.com/TH-070-25.pdf

Excellence,

Je lis avec beaucoup d'intérêt les articles portant sur la valorisation du minerai de fer de l'ex Province Orientale qui rencontrent notre philosophie du développement de la République : la valorisation locale des ressources naturelles est un vecteur majeur de développement. Ainsi, la construction locale de rails de chemin de fer est une belle initiative, comme le fait apparaître ce [récent article du 27 novembre 2025](#). Nous y lisons « *Banalia, dans la province de la Tshopo, sera dédiée à l'extraction et au traitement des matières premières telles que le minerai de fer* »

Le gisement de fer de Banalia est couvert par les 3PR 1323, 1324 & 1325. Ils sont factuellement reconnus pour être valides et en force majeure et spoliés par les précédentes Autorités au profit de Dan Gertler. Cette synthèse est irréfutable : <https://thaurfin.com/LES-FAITS.pdf> . Une synthèse plus complète est publiée à l'URL <https://thaurfin.com/SYNTHESE.pdf>.

La mise en valeur des itabirites couvertes par ces 3PR portent de grands projets de développement tels que ce mémo le développe : <https://thaurfin.com/Memo-FR.pdf>. Celui de la réalisation des rails le complète.

Nous étudions l'exportation de 50Mt de minerai de fer de classe DSO qui représente environ 2% de la consommation annuelle mondiale. La mise en valeur du minerai de fer dépend de sa logistique. Le port en eau profonde de Banana est en cours d'achèvement, il exigera une liaison ferroviaire avec Kinshasa. Nous travaillons pour comprimer au maximum le cout de transport du minerai de fer.

Parmi les ressources en fer de l'ex Province Orientale, le gisement de Banalia est le plus proche du fleuve Congo. Il est bien connu que le transport fluvial est le transport le plus économique et cela d'autant plus que le minerai descend le fleuve. La sidérurgie Autrichienne est alimentée en minerai en remontant le Danube depuis la mer Noire sur une longueur équivalente entre Kisangani et Kinshasa.

Entre Kisangani et Kinshasa, le transport fluvial s'impose donc. Nous étudions un transport fluvial innovant adapté aux caractéristique du fleuve cf <https://thaurfin.com/RIVER-TRANSPORT.pdf>

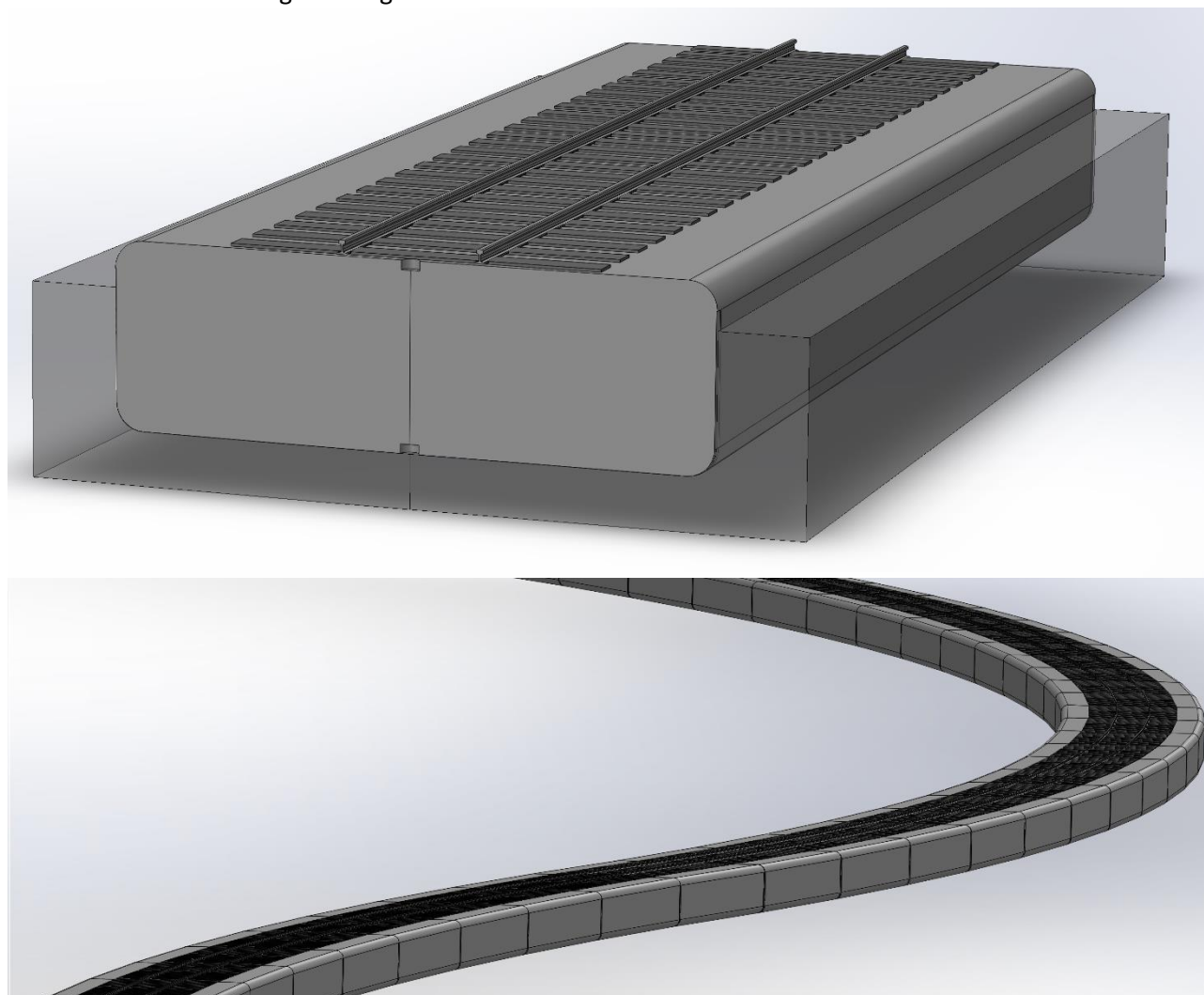
L'exportation du minerai de fer participera au financement du chemin de fer et celui du Port de Banana. Quant à la liaison ferroviaire de 250km entre Kisangani et la mines, elle constituera un tronçon de la future ligne ferroviaire vers Mombasa. L'infrastructure de transport est donc d'un intérêt national majeur.

Un inconvénient du transport fluvial est la rupture de charge aux deux ports de liaison. C'est pourquoi nous profitons de l'absence d'écluses entre Kisangani et Kinshasa pour proposer le transport du minerai par un long convoi ferroviaire (>2,5km) porté par des barges attelées l'une à l'autre, dont leur position relative est imposée par un logiciel guidé par satellites. De ce fait, le convoi suit un parcours bien défini à l'aller comme au retour. Seuls ces parcours qui doivent être dragués régulièrement sur une faible largeur.

Un logiciel central organisera le transport de tout transport utilisant le logiciel embarqué.

Les wagons minéraliers chargés à la mines sont ainsi déchargés au port en eau profonde de Banana. Ce convoi de wagons emporte le carburant chargé à Banana pour réaliser l'aller-retour et alimenter la mine. Des wagons générateurs électriques sont attelés au convoi chargé sur les barges pour alimenter les moteurs électriques disposés le long du convoi fluvial et les locomotives lors du transport ferroviaire.

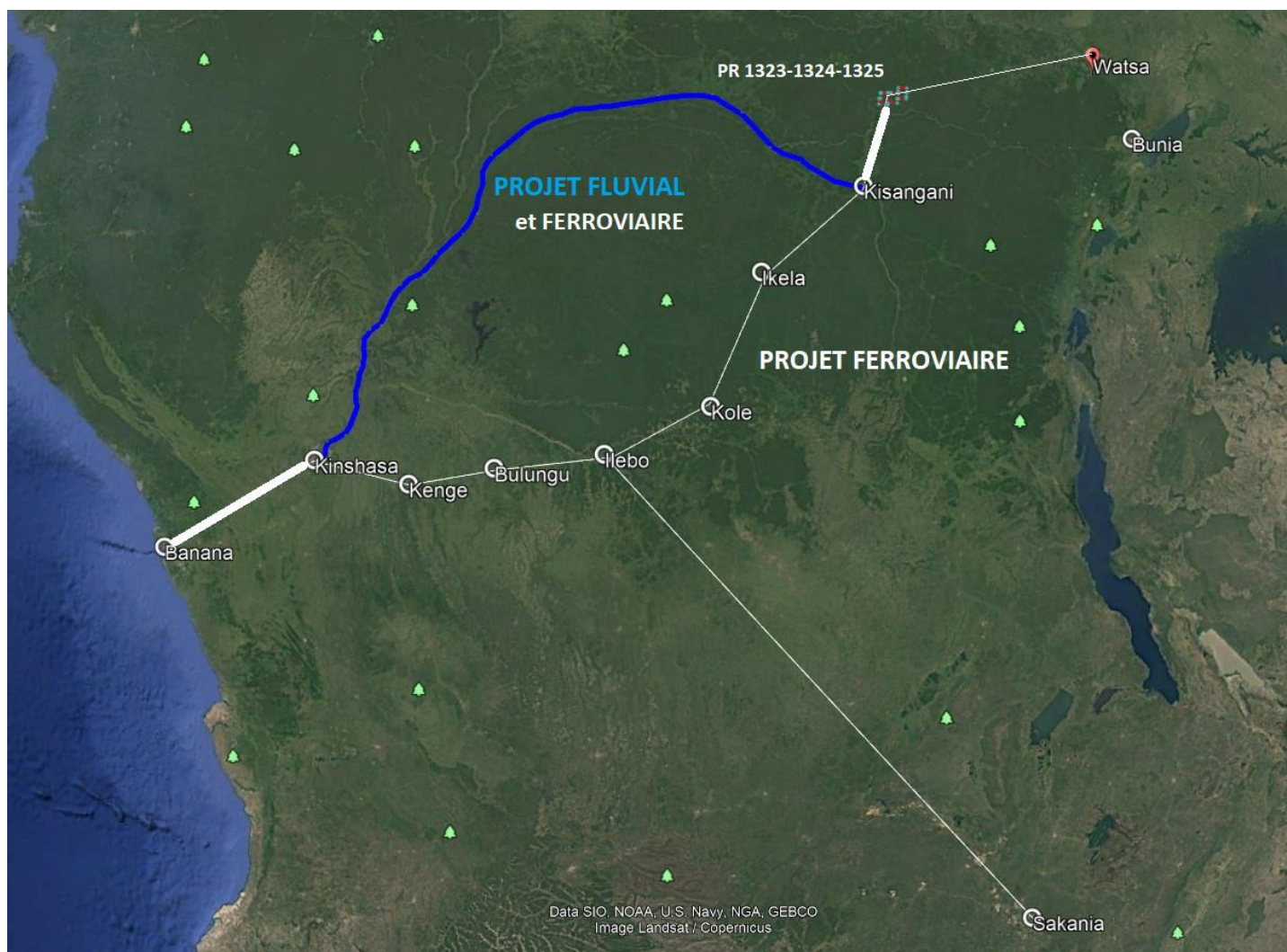
Les barges seront construites localement et donneront du travail à la m/o Congolaise. Nous proposons la réalisation de ces barges en stratifié polyester dont le volume intérieur est rempli de mousse polyuréthane afin de leur assurer une grande rigidité et une insubmersibilité.



Cette exportation fluviale ne concurrence pas le prestigieux projet MIFOR conduit par l'Ingénieur Léonide Mupepele. Bien du contraire puisque ce projet fluvial serait mis en service bien avant la réalisation du chemin de fer Est/Ouest et participera à son financement. L'investissement du projet fluvial pour la liaison Kisangani à Kinshasa est beaucoup plus petit, d'un facteur supérieur à dix.

Le projet de transport fluvial de 50Mt par an permettra d'éliminer le risque de défaut de remboursement du chemin de fer Est/Ouest et le risque que la bailleur s'en accapare comme cela s'est déjà produit.

Par ailleurs, ce transport fluvial servira aussi au transport de personnes et de marchandises entre tous les ports le long du fleuve. Tout wagon peut y être transporté. Les passagers restent dans les wagons lors des transbordements qui sont très rapides puisqu'automatisés. Cette liaison fluviale favorisera le développement des localités le long du fleuve alors que la liaison ferroviaire du projet MIFOR favorisera le développement d'une autre route comme le montre cette carte. Les deux projets sont donc complémentaires.



Ainsi que le présente ce dossier, <https://thaurfin.com/Memo-FR.pdf>, la mise en valeur de ces 3PR ouvre de grands projets de développement, notamment le financement d'un barrage hydroélectrique de 2000MW et une sidérurgie par réduction directe à l'hydrogène (DRI/H2) et au gaz méthane du Lac Kivu (DRI/CH4).

En attendant une prochaine rencontre pour négocier une issue amicale et constructive à ce dossier d'avenir, je Vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments les meilleurs,

Ir Pol HUART

Directeur de Thaurfin Ltd

Ingénieur Civil des Mines AIMs76 MINES-ParisTech84

Website : www.thaurfin.com ;

Email : p.huart@thaurfin.com

GSM/WhatsApp : 00 32 473 642 470

