



CVCFG: Logistique de l'ASGM à l'Est de la RDC

Note d'Apprentissage

Le Projet pour l'Or Commercialement Viable et Sans Conflit de USAID, connu localement sous le nom de «Zahabu Safi» est un projet de cinq ans, mis en œuvre en République démocratique du Congo (RDC) par Global Communities et Levin Sources. Le projet est conçu pour s'appuyer sur les récents succès obtenus par des initiatives financées par des bailleurs pour exporter l'or provenant de sources responsables vers des acheteurs de bijoux en Amérique du Nord et en Europe.

Objectif

Cette fiche d'apprentissage est conçue pour approfondir la compréhension des barrières logistiques et des incitations lors du transport, du stockage et de la préparation à l'exportation de l'or de l'est de la RDC. Nous avons axé ce rapport sur les aspects de la logistique les plus pertinents pour les objectifs du projet CVCFG, afin de garantir une meilleure prise de décision alors que nous nous rapprochons de l'appui aux exportations d'or responsable. Le dossier donne un aperçu de la situation, correcte au second semestre 2020, et s'appuie sur les recherches, les entretiens et les enseignements des partenaires de diligence raisonnable du projet présents dans l'est de la RDC. À la fin du document, nous tirons des conclusions sur les solutions potentielles aux obstacles que nous avons mis en évidence. Ces solutions nécessiteront un plus grand développement et pourront finalement varier d'une chaîne d'approvisionnement à l'autre. Il s'agit d'un processus itératif, c'est pourquoi nous avons également proposé les prochaines étapes du projet afin de développer davantage les idées, avec la contribution des parties prenantes locales. Nous visons à tester les solutions potentielles alors que le projet commence à assembler des chaînes d'approvisionnement de bout en bout et commence à appuyer les exportations d'or ASM responsable de l'est de la RDC, en apprenant et en s'adaptant au fur et à mesure. Nous continuerons de partager cet apprentissage.



Introduction

Levin Sources a effectué une analyse du secteur de la logistique soutenant les exportations d'or ASM de l'est de la RDC, dans le but d'approfondir la compréhension du projet des barrières et des incitations pour le secteur. En comprenant mieux comment l'or est transporté et géré de la mine à la première exportation, le projet sera plus en mesure de soutenir le développement de systèmes qui fonctionnent dans le contexte spécifique de l'est de la RDC, tout en s'assurant qu'ils sont commercialement viables, évolutifs et acceptables pour les acheteurs d'or en aval.

Il y a un système de logistique existant et opérationnel en RDC, qui transporte quotidiennement de grandes quantités d'or hors du pays. Cependant, il est principalement informel, utilisant des canaux illicites et basé sur des relations de confiance plutôt que sur un contrat légal. Ce système fonctionne principalement en dehors des normes juridiques et réglementaires formelles. Le système tel qu'il se présente actuellement serait difficile à étendre, à reproduire, à formaliser ou à assurer. Il n'est pas non plus attrayant pour les raffineurs responsables qui sont habitués à travailler dans des systèmes hautement formalisés. En conséquence, seule une fraction de l'or ASM extrait dans l'est de la RDC quitte le pays légalement.

Remplacer complètement ce système ou créer un système parallèle pour le commerce et la logistique (par exemple par le biais d'un fournisseur de services international formel) serait coûteux et lourd en ressources. Cela créerait des risques directs et indirects inutiles pour la chaîne d'approvisionnement et les parties prenantes du projet, en perturbant les chaînes d'approvisionnement existantes et les intérêts acquis actuels. Cela pourrait également éliminer des systèmes actuels les communautés mêmes que le projet cherche à soutenir. En conséquence, il est peu probable qu'un système parallèle ait un impact positif à long terme une fois le projet terminé.

Les principales recommandations pour le projet sont:

1. Le projet devrait explorer les moyens de travailler avec les acteurs existants et viser à accroître la transparence et la formalisation par des interventions ciblées à des points spécifiques des chaînes d'approvisionnement préexistantes.
2. Le projet devrait viser à accroître la transparence et à réduire le secret dans le secteur, notamment en améliorant la diligence raisonnable sur et par les acteurs de la chaîne d'approvisionnement et en encourageant la participation des institutions financières formelles au système de paiement.
3. Le processus du Plan d'Action Correctif doit appuyer les acteurs de la chaîne d'approvisionnement et les exportateurs (comptoirs), pas seulement les coopératives minières.

Constats Clés

- Les raffineurs sont habitués - et le plus à l'aise - à travailler avec des solutions logistiques formelles. Mais presque toutes les solutions existantes en RDC sont très informelles et le coût de mise en place de ces services formels - si l'analyse de rentabilisation existe - serait élevé. Toutes les solutions intermédiaires et ultimes du projet CVCFG devront combler cette lacune.
- Il existe actuellement peu d'incitations sur le marché pour ce qui serait considéré comme des prestataires de services logistiques traditionnels et formels: banque, assurance, transport et sécurité. Les freins comprennent une forte exposition aux risques commerciaux et de réputation, des barrières élevées à l'entrée et une informalité généralisée.
- Aucune assurance n'est utilisée - l'or est généralement déplacé aux risques et périls de quiconque est en possession de l'or à tout moment.
- En raison des méthodes de transport informelles, il existe un risque encore plus élevé de taxation illégale, de corruption et de pots-de-vin, y compris de la part des fonctionnaires et des groupes armés. Malgré cela, le coût de l'informalité est compensé plusieurs fois en évitant une imposition onéreuse associée à une activité dans le secteur formel.
- La bureaucratie nationale et locale ralentit les processus d'exportation légaux / formels, encourageant davantage l'utilisation de méthodes plus informelles et flexibles. C'est un élément dissuasif particulier dans le secteur de l'or qui repose sur un flux circulaire rapide de financement et un grand nombre de petites transactions pour atteindre la viabilité économique, car les marges dans la chaîne de valeur en amont sont faibles.
- Il est impossible de séparer une évaluation du système logistique opérationnel actuel des défis associés à l'informalité généralisée du secteur aurifère. Reconnaître la capacité limitée du projet à influencer ce contexte plus large conduit à la conclusion que nous devrions explorer les moyens de compléter et d'améliorer les solutions logistiques existantes au sein des chaînes

d'approvisionnement avec lesquelles le projet travaille. Nous pourrions travailler avec ces systèmes pour encourager une plus grande transparence et des rapports, en fournissant des solutions alternatives pour contrer les risques ou les défis que cela pourrait engendrer ou là où les solutions pourraient bénéficier d'un réel avantage sur le marché.

Méthodologie

Cette note d'information a été développée par Levin Sources pour guider le processus de prise de décision du CVCFG sur la pertinence et la faisabilité des différentes solutions logistiques qui pourraient être employées par le projet. Ces résultats préliminaires sont le produit de recherches documentaires, de consultations avec les membres du consortium, des idées de consultants basés en RDC, des réflexions d'un petit nombre de raffineurs et de prestataires de services logistiques et de discussions et débats internes sur les résultats initiaux. La note présente un point de départ pour que le consortium réfléchisse à son approche de la logistique en amont, en mettant en évidence les opportunités, les défis et les questions non résolues auxquels il faut répondre. Les prochaines étapes spécifiques sont décrites à la fin du rapport.

Contexte Supplémentaire de Notre Recherche

Pourquoi la logistique est-elle si importante pour les chaînes d'approvisionnement en or ASM?

Le mouvement des minerais à travers les chaînes d'approvisionnement du producteur à l'utilisateur final est rendu possible par les solutions logistiques employées. Celles-ci englobent les services suivants: banque, assurance, transport et sécurité. Plutôt que d'être un simple mouvement de biens physiques d'un endroit à un autre, la prise en compte de solutions logistiques appropriées est un ingrédient essentiel pour garantir à la fois que la chaîne d'approvisionnement est commercialement viable et que les risques qui y sont associés peuvent être gérés à la satisfaction de toutes les parties. En outre, une solution logistique qui pourrait fonctionner dans un contexte ou une chaîne d'approvisionnement ne sera pas nécessairement appropriée pour un autre, en raison de divers facteurs, notamment: le coût, l'acceptation culturelle, la concurrence, les intérêts acquis, les types de minéraux, l'infrastructure préexistante et l'environnement réglementaire. Il faut donc être conscient du contexte spécifique dans lequel le projet opère pour identifier la ou les solutions les plus adaptées.

Les services logistiques sont - en termes généraux - essentiels pour créer la confiance tout au long de la chaîne d'approvisionnement que les risques commerciaux ou les goulots d'étranglement peuvent être gérés de manière que le calcul des coûts-avantages des échanges dans une chaîne d'approvisionnement donnée soit favorable. Les solutions employées devraient répondre aux exigences des parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement en matière de responsabilité, de transfert de propriété et de sécurité. Ce faisant, ces services devraient faciliter les transactions le long des chaînes d'approvisionnement. Un autre ingrédient clé est la sensibilité aux coûts, en particulier lorsque les marges et les volumes négociés sont faibles, comme cela sera probablement le cas au moins au début avec les chaînes d'approvisionnement facilitées par le projet CVCFG.

Le caractère informel généralisé du secteur de l'ASGM, ainsi que les caractéristiques uniques de l'or qui le rendent vulnérable aux risques de contrebande, de blanchiment d'argent et de financement du terrorisme criminel, ne font que redoubler le besoin de solutions logistiques efficaces. Elles sont essentielles à la mise en œuvre de solutions de chaîne de contrôle et de traçabilité garantissant la provenance de l'or et par là même à donner des assurances quant à la gestion des risques associés.

Les services logistiques traditionnels et formels ont tendance à être plus efficaces et rentables lorsqu'ils sont exploités à grande échelle. L'infrastructure en RDC et le profil du secteur ASGM en RDC présentent des obstacles spécifiques à cet égard. Il y a peu de routes dans les zones minières, et celles qui existent sont souvent impraticables par la plupart des véhicules. Les liaisons aériennes commerciales ne sont pas répandues et sont en grande partie peu fiables. Les sites sont souvent situés loin des grandes villes et des centres commerciaux. Ce contexte contextuel doit être gardé à l'esprit lorsque nous évaluons les barrières et les points d'entrée pour construire (ou peut-être plus précisément pour appuyer) des solutions logistiques qui répondent aux besoins et aux exigences de tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement.



Barrières et Points d'Entrée

Les chaînes d'approvisionnement de l'ASGM dans l'est de la RDC sont bien organisées mais dominées par l'informalité et dépendent fortement de la discrétion et du secret. À l'inverse, l'or acheté à partir de sources ASM par des raffineurs responsables est basé sur le mouvement transparent et hautement formalisé de l'or. Alors qu'en RDC, l'or a tendance à être gardé sous couverture, réduisant ainsi l'incidence du vol et de l'extorsion, les chaînes d'approvisionnement formelles de l'ASGM reposent sur l'assurance, le stockage sécurisé et le groupage qui, dans les contextes à haut risque, ont un certain prix. C'est cette différence fondamentale dans le coût et la manière de faire des affaires que le projet CVCFG devra surmonter s'il réussit à rassurer les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement qu'il présente une alternative commercialement viable et durable au statu quo.

Et pourtant, combler le fossé ne sera pas facile. Le simple remplacement des solutions logistiques informelles existantes en amont par des alternatives formelles qui répondent mieux aux exigences de risque des acheteurs intermédiaires et en aval est susceptible d'échouer par rapport au critère de durabilité et de viabilité commerciale. Il dépassera également la disponibilité des ressources du projet, car les obstacles importants à l'entrée sur le marché seront à la fois coûteux et risqués à surmonter. Les délais pour établir des systèmes formels - susciter l'intérêt des prestataires de services, développer des modèles pilotes ou investir dans les opérations - signifient également que cette approche est peu susceptible d'être viable pour le projet, qui a encore trois ans à courir. Enfin, le remplacement d'un système existant le mettra nécessairement en conflit avec des intérêts préexistants. S'il reste marginal par rapport à l'économie aurifère, il peut ne pas poser de réel problème. Cependant, le projet vise à soutenir des solutions évolutives, au point où le risque de conflit résultant de la perturbation devient plus grand.

Il se peut donc que nous devions examiner le problème sous un autre angle. Comment pouvons-nous bâtir sur ce qui est déjà en place? et, surtout, comment pouvons-nous encourager la migration des opérations opaques et secrètes vers un système logistique transparent et traçable?

Les principaux obstacles à cela sont les suivants:

- Un système transparent qui permet la traçabilité de l'or se traduira par des paiements d'impôts plus élevés que la vente par des canaux informels. Actuellement, les inconvénients économiques d'un tel régime l'emportent probablement sur les avantages d'un accès à des marchés responsables. L'or trouve déjà sa voie vers les marchés et souvent à des prix plus compétitifs que ce que le projet pourra offrir, avant même de déduire le coût de la logistique formelle. Sans aborder la question fiscale, un commerce de l'or formel aura du mal à être compétitif.
- Le mouvement opaque et secret de l'or semble présenter pour beaucoup la meilleure stratégie disponible pour atténuer ces coûts, ce qui réduit également le risque de menaces et de pots-de-vin qui sont symptomatiques du système informel. Cela entraîne des pertes, mais celles-ci sont comptabilisées comme des garanties et minimisées par le déplacement de l'or sous couverture. En revanche, les solutions de transport formelles nécessitent un groupage pour bénéficier d'économies d'échelle et donc les rendre financièrement viables. Cela les rend à son tour vulnérables aux risques susmentionnés, qui ne peuvent être compensés que par des polices d'assurance coûteuses, lorsque de telles polices sont disponibles.
- Les mouvements informels d'or peuvent en outre être couverts par des réseaux de protection ou des services de sécurité informels, ce qui diminue le risque le long de certaines chaînes d'approvisionnement où un contrôle efficace est exercé. De toute évidence, une telle protection n'est pas offerte aux prestataires logistiques formels. Le recours à des prestataires de sécurité formels génère à nouveau des coûts, exerçant ainsi une pression à la baisse sur les marges des acteurs des chaînes d'approvisionnement, en particulier les producteurs. Seules les grandes maisons d'achat emploient des prestataires de sécurité reconnus et ce uniquement au moment du groupage dans les grands pôles commerciaux.
- Le commerce de l'or dans l'est de la RDC est souvent lié à des activités criminelles; si l'or est utilisé comme monnaie pour éviter que les transactions ne soient détectées via le système bancaire formel; pour éviter les droits d'importation et de douane sur les articles commerciaux (autres que l'or) qui sont réimportés; ou comme moyen de blanchir de l'argent (car il est notoirement facile de nettoyer l'or). Cela signifie que le commerce de l'or associé peut permettre



d'étendre des prix très compétitifs aux mineurs et aux petits commerçants (souvent au-dessus du seuil de Londres), réduisant ainsi la concurrence et alimentant l'opacité du mouvement du minerai. En outre, il apporte des avantages à ceux qui peuvent agir comme intermédiaires dans la chaîne d'approvisionnement et qui peuvent facilement accéder à des financements à des taux d'intérêt bas, voire nuls.

- Un portefeuille de placements diversifié est la meilleure façon de gérer le risque. C'est ainsi que fonctionnent le préfinancement des achats d'or en RDC et qu'il est pris en compte dans le coût des affaires. Il est plausible que l'extension des solutions de crédit par les institutions de services financiers formelles puisse fonctionner de la même manière lorsque mis à l'échelle et dans un cadre strict de KYC (Know Your Customer) et de conformité. Cependant, il est peu probable que cette échelle puisse être atteinte grâce au projet CVCFG, qui, du moins au départ, est conçu pour s'approvisionner auprès d'un petit nombre de sites pilotes.
- L'analyse de rentabilisation dans le secteur aurifère est faite à des volumes élevés et à de faibles marges. Cela signifie que le financement doit être recyclé rapidement pour garantir la liquidité de la chaîne d'approvisionnement en amont. Il en résulte un marché des emprunteurs, ce qui rend encore plus difficile que les prestataires de services formels proposer des alternatives compétitives. Cela est aggravé par les retards administratifs liés au commerce officiel, enregistré et donc traçable de l'or, qui sera exigé par toute solution acceptable pour le marché international responsable. L'application des exigences légales et réglementaires pertinentes de la

mine au groupement (et peut-être à la transformation) et à l'exportation entraîne non seulement une charge fiscale élevée, mais ralentit le processus, sapant ainsi les opportunités du marché. Les marges sont encore érodées par l'exposition aux prélèvements parafiscaux.

- Les sites miniers et les commerçants ne sont pas nécessairement mariés à des acheteurs ou pré financiers spécifiques. En fait, alors que les acheteurs peuvent fixer le prix d'un achat individuel, il existe souvent plusieurs options auxquelles les producteurs peuvent vendre, ce qui garantit que les prix ont tendance à rester flottants et que les marges le long de la chaîne d'approvisionnement restent supprimées. Cela pose des défis pour un Projet qui est basé sur la canalisation de la production des sites dans des chaînes d'approvisionnement qui peuvent être suivies et tracées jusqu'au point d'exportation. Le projet doit donc garantir que les avantages financiers et non financiers disponibles pour les opérations minières et les autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement compensent les avantages de la vente à des concurrents.
- Ainsi, le problème n'est pas seulement la disponibilité de solutions logistiques formelles et transparentes, mais aussi de s'assurer que l'or y est acheminé en premier lieu. C'est le plus difficile aux points de production avant l'enregistrement de l'or - sans présence permanente sur terrain (et même alors) des fuites d'or sortant sont susceptibles de se produire. Si ce n'est pas géré, cela peut nuire à la capacité du projet de produire et d'exporter en volume et diminuer davantage la logique commerciale des prestataires de services formels qui s'engagent dans le secteur.

Conclusions

Malgré ces obstacles majeurs, plusieurs conclusions potentielles peuvent être tirées qui peuvent contribuer à éclairer l'approche du projet sur la logistique. Celles-ci sont résumées ci-dessous:

1. Les obstacles structurels dans la chaîne d'approvisionnement en or en amont rendent impraticable la mise en place d'une solution logistique formelle et globale dans le calendrier du projet. L'évolutivité d'une telle solution est également discutable et, en tant que telle, ne ferait pas bon usage des ressources limitées du projet. Cependant, cela n'empêche pas de soutenir des services logistiques discrets dans la chaîne d'approvisionnement en amont qui peuvent avoir un sens commercial, en particulier lorsqu'ils sont utilisés comme un «boulon» pour réduire le risque des solutions logistiques préexistantes de la chaîne d'approvisionnement (voir ci-dessous).

2. Le projet devrait travailler avec les acteurs de la chaîne d'approvisionnement existants pour créer un réseau de parties contrôlées. L'objectif devrait être d'accroître la transparence au sein de la chaîne de contrôle en amont. Cela devrait être aligné sur le travail des prestataires de diligence raisonnable.

- L'amélioration continue des acteurs de la chaîne d'approvisionnement doit être appuyée par le processus du Plan d'Action Correctif, qui doit appuyer les acteurs de la chaîne d'approvisionnement et les exportateurs (comptoirs) et pas seulement les coopératives.
- Le renforcement des capacités des comptoirs locaux et de leurs agents / transporteurs / négociants de confiance sera important: les aider à faire face au risque de vol afin qu'ils puissent être plus transparents avec les partenaires de diligence raisonnable du projet et les clients intermédiaires et en aval.
- Renforcement des capacités au niveau des exportateurs: améliorer les performances de l'entité en se concentrant d'abord sur la chaîne d'approvisionnement spécifique au projet et en s'étendant à partir de là pour améliorer les systèmes de gestion plus larges. (Il s'agit d'un débat actuel au sein de l'OCDE et devrait être approfondi avec l'équipe de Conduite Responsable des Affaires).
 - Cela a le potentiel d'incorporer de plus en plus de sources supplémentaires dans le pipeline du CVCFG au fil du temps. Le statut bleu du RCM est susceptible d'être pertinent ici car il n'y a actuellement aucun exportateur d'or validé par le RCM en RDC.
 - Des synergies devraient être explorées avec d'autres initiatives opérant dans l'est de la RDC qui construisent un modèle de chaîne d'approvisionnement similaire.
- Les partenaires de diligence raisonnable et de traçabilité au sein du projet doivent également explorer dans quelle mesure leurs solutions intègrent des éléments de logistique et comment leur mise en œuvre peut être exploitée pour renforcer les capacités à long terme au sein de la chaîne d'approvisionnement; identifier les défis au sein de «l'écosystème» des acteurs de la chaîne d'approvisionnement préalablement contrôlés et travailler avec eux pour surmonter ces défis. Ces travaux peuvent donner lieu à des recommandations d'investissement de projet potentielles au-delà de celles couvertes au point 4 ci-dessous.

3. Le projet devrait chercher à explorer et à faciliter de petites améliorations des infrastructures logistiques, en utilisant le fonds d'innovation pour l'or responsable (rgif), le cas échéant. Bien qu'il puisse être impossible de superposer des solutions logistiques formelles à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, il existe néanmoins des points spécifiques dans les systèmes existants, où de petites améliorations peuvent faire une grande différence et peuvent même fournir des incitations à formaliser. La stimulation de nouveaux services marchands est néanmoins extrêmement sensible et devrait être étudiée du point de vue de tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement avant que les investissements ne soient réalisés. Une liste non exhaustive d'exemples de domaines qu'il pourrait être utile d'explorer comprend:



- **Stockage sécurisé:** l'or devra être regroupé, probablement sur des périodes de temps avant l'exportation. Cela crée des défis potentiels avec le modèle dominant actuel, qui est basé sur le stockage de plus petites quantités d'or pendant de courtes périodes dans des propriétés résidentielles. L'augmentation du groupage avant l'exportation pose des problèmes pour deux raisons:

1. Elle augmente le risque de vol et de corruption.

2. Elle expose l'exportateur à des responsabilités importantes parce que l'approche actuelle ne présenterait pas de garanties aux acheteurs qui pourraient permettre d'explorer une relation de préfinancement basée sur la libération des capitaux propres une fois qu'un seuil de volume particulier a été atteint.

En soi, il peut être judicieux d'explorer les coûts associés à la construction d'une infrastructure pour le stockage sécurisé (stockage) de l'or dans les principaux centres commerciaux avec les banques commerciales et les compagnies aériennes.

- **Solutions d'analyses fiables / certifiables:** Lorsque la vérification physique de la pureté de l'or ne peut pas être réalisée entre l'exportateur et l'acheteur, cela peut conduire à des différends et à l'incertitude concernant la valeur en espèces des stocks d'or. Cela peut saper l'incitation commerciale à regrouper de l'or pour la vente à un «nouvel» acheteur, car la confiance et les performances sont un élément clé pour instaurer la confiance pour faire des affaires ensemble. Travailler avec les autorités de la RDC ou un service privé pour fournir des tests certifiés répondant aux critères rigoureux des acheteurs internationaux peut servir à surmonter ce défi. Ce risque de déclaration erronée de la pureté ou de la valeur de l'or expose également les acteurs en amont à la triche et la chaîne d'approvisionnement à d'éventuels risques de blanchiment d'argent. Il serait donc utile de soutenir l'extension des installations d'analyse plus grossières plus haut dans la chaîne d'approvisionnement.
 - **Disposition pour l'assurance:** Lorsque le groupage d'or à des volumes importants est requise avant l'expédition, il est raisonnable de supposer que les acteurs de la chaîne d'approvisionnement auront besoin d'une couverture pour les passifs résultant de la perte d'actifs. Notre recherche montre que la fourniture d'assurance formelle est limitée / inexistante au sein de la chaîne d'approvisionnement ASGM. Le projet souhaitera peut-être étendre l'intérêt des compagnies d'assurance qui pilotent l'extension de l'assurance aux chaînes d'approvisionnement du projet. Compte tenu des normes culturelles de la chaîne d'approvisionnement en amont, il est peu probable qu'il y ait recours à la fourniture d'assurance traditionnelle avant le point de groupage / d'exportation finale. Les responsabilités ici devraient être gérées en atténuant les risques grâce à une diligence raisonnable efficace des acteurs.
 - **Banque mobile:** Une responsabilité majeure dans le financement des achats d'or vient avec le mouvement physique de l'argent vers et hors des zones minières. Cela pourrait potentiellement être surmonté en amenant des solutions d'argent mobile, par exemple Pepee Mobil fourni par TMB (actuellement testé sur les sites de Kampene au Maniema).
4. **Le projet devrait travailler étroitement avec les autorités publiques pour résoudre les problèmes de gouvernance structurelle qui impactent la logistique.** Ces problèmes constituent des obstacles importants à la formalisation et à la transparence et rendent difficile la mise à l'échelle des solutions ci-dessus si elles ne sont pas abordées de front. Néanmoins, le projet doit être réaliste quant à ce qu'il peut réaliser dans ce domaine, en notant que les efforts antérieurs ont eu un succès ou un impact limité. Les domaines suivants semblent les plus pertinents à explorer:
- **Corruption et fiscalité illégale:** Travailler avec les autorités pour réduire les niveaux de corruption et de taxation illégale (souvent perpétrés par des agents du gouvernement), qui augmentent lorsque la logistique devient plus transparente et ouverte; établir ou travailler avec un système de suivi multipartite préexistant (CLS / CPS - comités de suivi locaux et provinciaux) avec des options permettant à tous les acteurs de signaler les cas de telles demandes dans les chaînes d'approvisionnement du projet.
 - **Demotivations fiscales:** Comme détaillé ci-dessus, la charge fiscale est lourde dans les chaînes d'approvisionnement de l'ASGM dans l'est de la RDC. Les pays voisins ont à l'inverse des régimes fiscaux attractifs (dont 0% de taxe à l'exportation pour l'or raffiné en Ouganda). C'est en soi un moteur des flux d'or illicites. Il est peu probable que nous soyons en mesure d'aborder le cadre fiscal plus large dans le délai du projet et devrions donc envisager de négocier

des exonérations fiscales pour les chaînes d'approvisionnement pilotes afin de démontrer que cela peut contribuer à une plus grande formalisation et à une plus grande capture des recettes de l'État.

- **Charge administrative et retards:** La validation documentaire et la présence des autorités étatiques à différents stades de la chaîne d'approvisionnement la rendent lourde et lente, et incitent à des systèmes logistiques discrets et non transparents. Nous devrions envisager de travailler avec les autorités pour réduire l'effort administratif associé au commerce par le biais de systèmes formels. Une telle approche a été couronnée de succès dans le projet PRADD II (précurseur de AMPR) financé par USAID en RCA, où les contrôles du Processus de Kimberley avant l'exportation prenaient jusqu'à 6 mois et étaient identifiés comme l'un des principaux moteurs de la contrebande. Dans ce projet, les temps d'attente ont été réduits à environ une semaine, ce qui a stimulé la croissance des exportations formelles.
- **Cadre réglementaire:** Il y a souvent confusion sur ce qu'impliquent les obligations légales des acteurs en amont. Nous observons un double système de légalité entre le RCM et l'ensemble plus large des réglementations de la RDC. Les acheteurs internationaux sont principalement concernés par le RCM, qui est aligné sur les DDG de l'OCDE. La nouvelle RCM permet une diligence raisonnable de l'industrie à la place des contrôles gouvernementaux dans des contextes de capacité limitée. Ceci est important pour ouvrir les chaînes d'approvisionnement qui n'ont pas été validées dans le cadre du système. À l'heure actuelle, la nouvelle RCM n'a pas été pleinement intégrée dans la législation de la RDC. Nous suggérons donc que le projet travaille avec le gouvernement pour sensibiliser et plaider pour le statut bleu et former les fonctionnaires et les acteurs de la chaîne d'approvisionnement sur la manière dont cela fonctionne dans la pratique.

Prochaines Etapes

- S'appuyer sur les évaluations de la chaîne d'approvisionnement menées par les prestataires de diligence raisonnable et de traçabilité pour améliorer la compréhension des obstacles logistiques concrets au sein des chaînes d'approvisionnement du projet. Cela devrait également servir à tester les options pour l'amélioration avec les principales parties prenantes et à façonner des options et des solutions adaptées aux différents types de chaînes d'approvisionnement, qui pourraient ensuite être appuyées par le biais du RGIF.
- Prioriser l'identification des acteurs de la chaîne d'approvisionnement où il y a des lacunes dans le projet, en particulier les exportateurs, afin d'explorer avec eux des solutions logistiques et de les inclure dans les plans d'amélioration continue.
- Développer davantage les options pour les solutions et les interventions logistiques, en rassemblant d'autres exemples concrets d'options et de leçons tirées de la chaîne d'approvisionnement en or ASM et des projets d'achat direct en RDC et ailleurs (par exemple en Afrique de l'Ouest).
- Explorer les besoins, les exigences et les idées des raffineurs à travers la communauté de pratique des raffineurs, afin d'avoir une meilleure vue des barrières logistiques, des opportunités et des solutions entre l'exportateur et les raffineurs.
- Explorer les améliorations potentielles de l'infrastructure logistique avec les prestataires de services basés en RDC (tels que les services bancaires mobiles, les analyses, le stockage sécurisé, l'assurance) et d'autres projets en cours de mise en œuvre. Cela devrait se concentrer en particulier sur les synergies potentielles avec le projet Madini et avec le projet de banque mobile de la TMB.

