

PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT PAR BALEINIÈRE SUR LE FLEUVE CONGO : Etat des lieux de Kisangani à Isangi.

ANDRIOZI OMBA Jean (Sociologue), *Assistant et Chercheur à l'Université de Kisangani. Téléphone : +243813543370.*

MOISE ALIODRI ADYOKU (Pédagogue) *Assistant et Chercheur à l'Institut Supérieur Pédagogique de Watsa.*

Aderebalem@gmail.com Téléphone : +243817519725.

ANGONDO ASAKA John (Anthropologue), *Assistant et Chercheur à l'Université de Kisangani. johnangondo@gmail.com +243825534859.*

Résumé

La présente étude porte sur la problématique du transport par baleinière sur le fleuve Congo. Il est question de retracer l'état de lieux des baleinières navigant sur le fleuve Congo de Kisangani à Isangi. Il s'observe des naufrages et/ou noyades de ces baleinières qui déciment des vies humaines et détruisent des marchandises. Cette triste situation met les populations de la Province de la Tshopo en général, et du Territoire d'Isangi en particulier, dans la psychose et dans le deuil. La fabrication de ces engins est dû au manque de navigation sur ce tronçon, c'est ainsi que les populations elles-mêmes ont pris l'initiative de trouver solution immédiate des moyens de transport en vue d'évacuer leurs produits, les marchandises et faciliter aussi leurs déplacements car l'Etat congolais est démissionnaire. Ces initiatives locales de développement ont permis à l'Etat de générer les recettes au trésor public. La participation des communautés de base aux projets de développement constitue, aujourd'hui, un impératif pour tous les acteurs de développement. L'octroi du financement pour un projet de développement est conditionné par une place importante réservée à l'implication des communautés de base à toutes les phases projet. La place des communautés bénéficiaires des actions de développement dans tout le processus est plus que nécessaire. Elles doivent participer effectivement et suffisamment à la prise des décisions et doivent jouir d'une certaine marge d'autonomie lors de la prise de ces décisions. C'est pourquoi, les populations d'Isangi et ses environs n'ont pas attendue l'intervention gouvernementale ni encore tendre leurs mains ailleurs mais ils ont accréditer des stratégies pour fabriquer ces engins flottant sur le fleuve Congo en les baptisant au nom qui dérive d'un poisson baleine appelé communément « Baleinière », l'engin qui est intermédiaire entre le bateau et les pirogues qui transporte au maximum 600 à 1000 personnes avec les marchandises.

L'objectif poursuivi par cette étude est de comprendre les raisons qui poussent la population à monter sur les baleinières, les causes qui sont à la base des naufrages de ces engins, déterminer les conséquences et enfin proposer les pistes de solutions.

Mots clés : - *Problématique, Transport, Baleinière, Fleuve Congo, Kisangani, Etat de lieu.*

1. Introduction

Dans certains Etats du monde et en République Démocratique du Congo, la voie d'eau intérieure a servis des moyens de pénétration, puis d'outils de mise en valeur économique. Son exploitation est tributaire et souvent même contrariée de la faiblesse du tirant d'eau en période d'étiage (dans le bassin du Congo, 2665 Km offrent ainsi selon les saisons, de 1,3 m à 2 m de profondeur, 6,80 Km de 1,5 m et 3805 Km de 0,8 m à 1,2 m), ainsi que la prolifération de certaines plantes aquatiques qui gênent la progression des navires (sur le Congo dans le Stanley Pool). Cette navigation cesse dès que la pente devient trop forte : Rapides délimitant les biefs ou marquant les limites vers l'amont de toute navigation possible. Moyen de transport initial, la voie d'eau est complétée ou concurrencée par d'autres, voire ruinée par luxe ; en même temps le nombre des relations aériennes a été accru¹. Il convient de souligner que la ville de Kisangani est reliée aux différents centres d'approvisionnement par les principales voies de communication de Kisangani-Kinshasa, en passant par Isangi.

En effet, c'est une chance pour la République Démocratique du Congo, la voie d'eau permettrait de remédier à « l'archipélisation » du territoire, c'est-à-dire à l'éclatement du pays en îlots isolés et enclavés. C'est

¹ LERAT, S., Les transports dans le monde, Bréal, Paris, 1984, p.117

particulièrement vrai dans l'Est où les provinces sont passablement coupées du reste du pays, et n'évite l'asphyxie économique qu'en commençant avec l'Afrique de l'Est et les ports de l'Océan indien².

En Afrique, dans les régions économiquement retardées, les voies fluviales et ferrées ont permis l'évacuation des marchandises lourdes et les produits agricoles. L'aviation est l'unique moyen de transport qui puisse permettre la couverture des très grandes distances en un temps record, en variant volontiers les itinéraires et en transportant des tonnages importants, mais cette dernière coûte extrêmement chère en République Démocratique du Congo et cela ne permet pas à la majorité de population congolaise d'évacuer leurs produits et marchandises par la voie aérienne³. D'où le recours à la voie fluviale par le moyen des baleinières car la population n'a pas de gros moyens c'est pourquoi elle utilise les moyens adaptés à leurs situations et par manque des bateaux trafiquant le tronçon Kisangani et Isangi.

Il y a quatre sortes de moyens de transport : le transport aérien, terrestre, fluvial et/ou maritime et ferroviaire. La ville de Kisangani est distante du territoire d'Isangi (chef-lieu) à 125 kilomètres et entouré du fleuve Congo. Actuellement, suite à l'impraticabilité des routes, au coût élevé du transport par voie routière et à des tracasseries policières et/ou militaires, les gens préfèrent d'utiliser la baleinière.

Selon François Perroux⁴, le développement, c'est l'ensemble des changements dans les structures mentales et les habitudes sociales d'une population qui mettent celle-ci en état d'augmenter de façon durable son produit réel global.

La première démarche est donc, pour le technicien de développement rural, de provoquer un changement dans les structures mentales et les habitudes sociales et la seconde démarche tend à éveiller ces communautés humaines pour que, autant que possible par elles-mêmes, elles augmentent progressivement leur produit réel global.

L'absence de bateaux vers les années 1985 sous la deuxième République du Zaïre a fait réfléchir une sœur religieuse répondant au nom de Marie-Madeleine BOFOE de la congrégation Sainte-Famille, alors directrice de la CARITAS/Isangi à faire fabriquer un petit bateau au moyen des planches (madriers) et d'un moteur à propulsion mécanique pouvant transporter plus de huit-cent personnes⁵.

Les denrées alimentaires proviennent des villages environnants dont les activités principales sont l'agriculture et l'élevage du bétail. La voie fluviale est l'unique voie de transport permettant l'enchaînement des marchandises d'une zone à une autre. La plupart des produits manufacturés sont importés des provinces voisines et particulièrement du territoire d'Isangi à Kisangani.

La première baleinière fabriquée en 2004 était nommée Arche de Noé. A cette époque, le dernier bateau à naviguer sur le fleuve était Kamanyola. A cause de la recrudescence des accidents et/ou les naufrages, cette baleinière cessa de naviguer⁶.

La non navigation de cette baleinière, sur décision de sa propriétaire durant une longue période de plus d'une année, a poussé les jeunes d'Isangi, Lokutu et de Basoko à réfléchir pour ré-fabriquer la baleinière. C'est ainsi qu'en 2006, plusieurs baleinières commencèrent à naviguer sur le fleuve Congo, entre autres Kamanyola, Sacré-Cœur, Lys Tabernacle, Ville de Yate, Don de Dieu, Ville de Yanonge, Ville de Yalikombo, Ville de Yangambi, Ville de Yalikombo, Ville de Yafira, Ville de Basoko, etc.

Actuellement, il existe plus de cinquante baleinières qui naviguent sur le fleuve Congo, n'offrant pas de conditions sécuritaires et causant de dégâts humains et matériels énormes dans la plus part de cas⁷.

² POURTIER, « Petit tour d'horizon des différentes voies de communication » in *Le magazine de la coopération Belge en RDC*, n°3, 2007, p. 8

³ BOURRIERES, P., *L'économie de transport et le programme de développement*, P.U.F, Paris, 1975, p. 18.

⁴ FRANÇOIS PERROUX, *Le développement rural en Afrique centrale. Théories et essai d'analyse critique*, Ed. Bandari, Bukavu, Zaïre, 1994, p. 31.

⁵ Entretien réalisé avec un passager habitant la cité de Yafira, qui a requis l'anonyme le 20 Février 2021.

⁶ Entretien réalisé avec un passager habitant le village de Yalikombo, qui a requis l'anonyme le 11 Mars 2021.

⁷ Entretien réalisé avec une passager e habitant la cité de Yangambi, qui a requis l'anonyme le 21 Janvier 2021.

En montant sur la baleinière, il se crée un contrat de transport entre les clients et les propriétaires de la baleinière. Les clients s'engagent à payer le prix de transport et les propriétaires de la baleinière garantissent de transporter ses clients et de les amener sain et sauf du lieu de départ jusqu'à destination.

Malheureusement, il arrive de fois que la baleinière fasse naufrage.

D'où les questions suivantes :

- Quelles sont les raisons qui poussent la population à monter sur les baleinières ?
- Quelles sont les causes qui sont à la base des accidents de ces engins ?
- Quelles sont les conséquences qui en découlent ?
- et enfin quels sont les pistes de solutions ?

Les hypothèses émises sont les suivantes :

- Les raisons qui pousseraient la population à monter sur les baleinières sont multiples, entre autres : l'inexistence du bateau assurant le transport sur ce tronçon Kisangani-Isangi, le coût moins élevé du transport sur baleinière, le contour des tracasseries policières et/ou militaires, le coût élevé de transport terrestre et l'impraticabilité de la voie terrestre ;
- Les causes qui sont à la base des accidents (naufrages) de baleinière seraient la surcharge, l'utilisation des matériaux non adapté pour la construction de ces engins, l'empreinte de certains lieux non navigables par les conducteurs, le transport des matières très blâmables, le manque de formation des conducteurs, la navigation nocturne, les vents et les tempêtes, les inondations et la « sorcellerie » ;
- Les conséquences de ces accidents et/ou les noyades sont la présence des orphelins, des veuves et des veufs, qu'ils diminuent sensiblement la production agricole et de la pêche et qu'ils causent des maladies hydriques par le fait de la contamination de l'eau par des corps en décomposition.

Les pistes de solutions seraient de deux ordres :

- Que les propriétaires de baleinières se fédèrent pour l'achat d'un bateau sécurisant ;
- Que l'Etat congolais réglemente le transport fluvial par baleinière (poids, nombre de personnes à transporter et le moment de naviguer).

Les objectifs ci-après sont poursuivis :

- Déterminer les raisons qui poussent la population à prendre les baleinières comme moyen de transport ;
- Identifier les causes des accidents et ses conséquences ;
- Proposer les pistes de solution.
-

2. Milieu, matériel et méthodologie d'étude

2.1 Milieu d'étude

Cette recherche est menée dans le tronçon Kisangani-Isangi, Province de la Tshopo en République Démocratique du Congo.

2.2 Matériel d'étude

Cette étude a comme matériel les baleinières et les pirogues motorisées.

2.3 Méthodologie

Toute recherche scientifique doit en principe se placer dans un cadre méthodologique. Celui-ci comprend les procédés de la recherche scientifique suivants : méthode, pré-enquête, enquête proprement dite, échantillonnage, dépouillement et analyse des données.

2.3.1 Méthode

Nous avons opté pour la méthode fonctionnaliste de Robert King MERTON.

2.3.2 Pré-enquête

La pré-enquête a permis de tester les entretiens en vue d'une éventuelle modification, de chercher et de fixer la taille de l'échantillon, la validité des données et des difficultés à contourner sur le terrain. Elle a ainsi permis de s'intégrer dans le milieu d'étude et d'avoir une idée sur l'enquête proprement dite.

Pendant cette étape, nous avons pris contact dans un premier temps avec 10 personnes dont le chef de secteur, les autorités politico-administratives de la ville et les chefs des groupements ainsi que leurs collaborateurs (chefs de villages) pour leur expliquer l'importance de notre étude avant d'entre en contact avec les enquêtés.

2.3.3 Echantillonnage

Notre échantillon a été tiré de la manière ci-dessous :

Tableau 1 : Répartition des enquêtés par groupement

| N° | Thèmes | f | % |
|--------------|------------------------------------|----|------|
| 1 | Conducteurs | 25 | 31,2 |
| 2 | Propriétaires | 15 | 18,7 |
| 3 | Passagers | 30 | 37,5 |
| 4 | Autorités politico-administratives | 10 | 12,5 |
| Total | | 80 | 100 |

Source : Résultats de nos enquêtes sur le terrain, février 2021.

Au regard de ce tableau, nous constatons que notre échantillon était constitué de 80 enquêtés dont 31,2 sont conducteurs, 18,7 % des propriétaires de baleinières, 37,5 sont passagers (clients) et 12,5 % sont les autorités politico-administratives.

Tableau 2 : Sexes des enquêtés

| N° | Sexe | f | % |
|--------------|----------|----|-----|
| 1 | Masculin | 20 | 25 |
| 2 | Féminin | 60 | 75 |
| Total | | 80 | 100 |

Source : Résultats de nos enquêtes sur le terrain, Juillet 2021

Il ressort de ce tableau que 75% des enquêtés (soit 60 enquêtés) sont des femmes contre 25 % (soit 20 enquêtés) en sont des hommes.

2.3.4 Enquête proprement dite

En plus de la pré-enquête, de l'échantillonnage, les techniques qui nous ont permis de réaliser cette enquête sont :

- Technique documentaire : cette technique nous a permis de consulter certains documents, notamment les ouvrages, articles, les revues, les archives, etc. ;
- Observation directe : cette technique nous a permis d'observer comment les clients et les propriétaires des baleinières négociaient le prix de marchandises ;
- et l'entretien semi-structuré qui nous a permis d'échanger avec nos enquêtés pour obtenir des informations empiriques.

2.3.5 Traitement des données

a) Dépouillement des données

Le dépouillement se faisait après avoir récolté les données. Et cela, grâce à l'analyse de contenu. Avant toute considération, les réponses étaient mises quelque part afin de nous permettre de dénombrer les divers éléments qui les constituent.

b) Analyse statistique

Pour analyser les données, nous avons fait recours à un test statistique : calcul de pourcentage (%) = $\frac{f}{N} \times 100$.

3. Résultats obtenus et discussion

3.1 Présentation des résultats

Nous présentons les résultats de l'enquête obtenus sur le terrain avant de les discuter. Pour mieux cerner le but de cette étude, les paramètres suivants ont été pris en compte :

- Les raisons qui poussent la population à monter sur la baleinière ;
- Les causes de la survenance des accidents (noyades);
- Les conséquences qui en découlent et
- Les pistes de solutions.

En adoptant le système de comptage pour chaque question, nous avons transformé les données brutes en pourcentage. Pour ce faire, les faits observés ont été ordonnés et compilés dans les tableaux.

Tableau 3 : Les raisons qui poussent la population à monter sur la baleinière

| N° | Les raisons | f | % |
|--------------|---|----|------|
| 1 | Inexistence du bateau assurant le transport sur ce tronçon Kisangani-Isangi | 20 | 25 |
| 2 | La culture | 20 | 25 |
| 3 | Le coût moins élevé du transport sur baleinière | 15 | 18,7 |
| 4 | Contourner les tracasseries policières et/ou militaires | 15 | 18,7 |
| 5 | Impraticabilité de la voie terrestre | 10 | 12,5 |
| Total | | 80 | 100 |

Source : Enquête sur le terrain, août 2021

Il ressort de ce tableau que 25% (soit 20 enquêtés) ont confirmé respectivement l'inexistence du bateau pour assurer le transport sur le tronçon Kisangan-Isangi et le poids de la culture. Ils sont suivis de 18,7% (soit 15 enquêtés) qui ont respectivement avancé le coût moins élevé du transport par baleinière et le contour des tracasseries policières et/ou administratives et enfin, 12,5% (soit 10 enquêtés) avancent l'impraticabilité de la voie terrestre.

S'agissant des raisons qui poussent la population à emprunter la baleinière comme moyen de transport, 25% (soit 20 enquêtés) pensent que l'inexistence du bateau sur le tronçon Kisangani-Isangi a créé un vide dans le transport de ce tronçon et ça permis aux populations de la ville de Kisangani en général et du territoire d'Isangi en particulier de réfléchir en vue de fabriquer un engin autre que le bateau et dénommé la baleinière.

Concernant la culture, 20% (soit 20 enquêtés) attestent que la culture est le socle de tout développement. Au lieu de néant, il faut créer un engin imitant le bateau

Selon Melville Jacob Herskovits⁸, l'acculturation désigne un ensemble des phénomènes qui se produisent lorsqu'un groupe des individus membre de la société et des cultures différentes sont en contact de manière continue et immédiate ainsi que les changements subséquent dans la culture originale de chacun des groupes.

Le peuple de la Province de la Tshopo en général et du territoire d'Isangi en particulier ne sont pas resté indifférent comme tous les peuples du monde. Ces derniers ont cherché une solution adaptée pour leur transport comme disait un dicton : « à des grands maux, des grands remèdes ».

Concernant le coût moins élevé du transport sur baleinière, 18,7% (soit 15 enquêtés), lors de nos entretiens sur le terrain, ces derniers prouvent que le transport avec la baleinière est passable : de Kisangani-Isangi 3 dollars soit 6 000 francs congolais, par contre Isangi-Kisangani 5 dollars soit 8 000 francs congolais. Alors que par voie routière, le coût de transport est de 30 dollars soit 60 000 francs de Kisangani-Isangi et vice-versa. Dans des barrières (4 barrières), le passager est obligé de descendre et de déboursier 0,50 dollars, soit 1000 francs

⁸ Melville Jacob Herskovits, *Anthropologie générale*, G1 Anthropologie et Sociologie, FSSAP, UNIKIS, 2020, p.40.

congolais par barrière, faute de quoi ce dernier est obligé de rester immobilisé pendant toute la journée. Au-delà de ça, le passager est obligé de payer 0,50 dollars, soit 1000 francs congolais pour traverser la rivière Lindi. Au point-kilométrique 60, route Isangi, le passage paie 0,50 dollars, soit 1000 francs congolais pour traverser sur le radeau car le pont a été cédé depuis juillet 2011. Ensuite, en face d'Isangi, le passager débourse encore 1 dollar, soit 2 000 francs pour traverser le fleuve Congo et atteindre Isangi, ce qui fait un total de 33 dollars, soit 6600 francs congolais pour une personne sans bagage.

Pour contourner les tracasseries policières et/ou militaires, 18,5% (soit 15 enquêtés) pensent que le fait de monter sur une baleinière les met à l'abri des tracasseries dans la mesure où la baleinière ne s'arrête pas sur le fleuve.

Le mauvais état de la route pousse aussi la population à monter sur la baleinière, 12,5% (soit 10 enquêtés) ont confirmé les faits.

Tableau 4 : Les causes de la survenance des accidents et/ou les naufrages.

| N° | Les causes | f | % |
|--------------|--|-----------|------------|
| 1 | Surcharge | 20 | 25 |
| 2 | Utilisation des matériaux non adaptés pour la construction de ces engins | 10 | 12,5 |
| 3 | Empreint de certains lieux non navigables par les conducteurs | 8 | 10 |
| 4 | Transport des matières très inflammables | 9 | 11,2 |
| 5 | Manque de formation des conducteurs | 10 | 12,5 |
| 6 | La navigation nocturne sans lumière | 10 | 12,5 |
| 7 | Inondation et sécheresse | 6 | 7,5 |
| 8 | Sorcellerie (monama ou Ndimu). | 7 | 8,7 |
| Total | | 80 | 100 |

Source : Enquête sur le terrain, août 2021

De ce tableau il découle que 25 % (soit 20 enquêtés) avancent comme causes des accidents la surcharge, suivis de 12,5% (soit 10 enquêtés) qui pensent respectivement à l'utilisation des matériaux non adaptés pour la construction de ces engins, le manque de formation de conducteurs et la navigation nocturne sans lumière ; 10% (soit 8 enquêtés) citent l'emprunt par les conducteurs de certains lieux non navigables ; 8,7 % (soit 7 enquêtés) aux inondations et à la sécheresse, et enfin 7,5% (soit 6 enquêtés) songent à la sorcellerie.

S'agissant de surcharge, 25% (soit 20 enquêtés) justifient qu'elle est due à la non détermination de tonnages lors de la construction de ces engins, à la démission de l'Etat congolais à appliquer les lois en vigueur et les mesures d'encadrement et par le fait que le propriétaire veut faire beaucoup de bénéfices pour faire face à une multiplicité des taxes et/ou tracasseries.

En ce qui concerne l'utilisation des matériaux non adaptés pour la construction des baleinières, 12,5% (soit 10 enquêtés) justifient l'utilisation de planches par la non existence d'une usine métallurgique à Kisangani et à l'absence une institution de formation en ce domaine.

Pour le transport de matières inflammables (l'essence), 11,2% (soit 9 enquêtés) pensent que l'essence est à la base d'incendie des baleinières.

Pour ce qui est 12,5 % de manque de formation des conducteurs, lors de nos entretiens du focus-group avec les passagers de la baleinière dénommée « SACRE CŒUR », Un des passagers qui habite dans le territoire d'Isangi nous disait en ces termes « Un mécanisme de prise en charge de sa vie se produit chez une personne ou un groupe lorsqu'il cesse de se considérer comme victime, lorsqu'il déclare : ' je suis responsable de ce qui m'arrive et brise le complexe de domination. Seul l'homme qui atteint, par une formation appropriée, la transitivity critique est capable d'agir lucidement et efficacement sur son histoire, donc de se développer et de développer sa nation : il est maître et acteur de son devenir. Cette formation conscientisante libératrice peut faire accéder rapidement et durablement au développement tel que le décrit Pierre Pradervand : « Un vrai développement est beaucoup plus un processus qu'un but. C'est un processus par lequel les individus et les communautés se rendent maîtres de leurs ressources, au sens le plus large du terme-autant sociales, culturelles et spirituelles que matérielles en vue d'améliorer leur condition selon les critères qu'ils ont eux-mêmes définis.

Les communautés de base ont pu trouver des stratégies pour fabriquer cet engin afin de faciliter leur transport car le développement d'un peuple se réduit-il à une accumulation de richesses matérielles.

Concernant la navigation nocturne sans lumière, 12,5% (soit 10 enquêtés) disent qu'en naviguant la journée le moteur chauffe plus, mais pendant la nuit il se refroidit et permet au conducteur de franchir les obstacles pendant que les passagers dorment.

Evoquant les inondations et la sécheresse, 7,5% (soit 6 enquêtés) déclarent que lors des inondations, le courant d'eau monte et peut causer des accidents et/ou les naufrages lorsque la machine s'arrête. La sécheresse par contre augmente le risque des accidents dans la mesure où beaucoup de sables se forment et les troncs d'arbres apparaissent et peuvent heurter le fond de la baleinière et la détruire, surtout que la baleinière est constituée des planches, des madriers,...

Parlant de la sorcellerie ; 8,7% (soit 7 enquêtés) affirment que chez les bantous, le monde de morts n'est pas un monde fermé. Trépassés et vivants de la terre entretiennent de relations réciproques. Les morts sont parfois les protecteurs, les surveillants et les malveillants des vivants. Ces surveillants invisibles peuvent rappeler les vivants à l'ordre si ceux-ci foulent aux pieds les lois ancestrales et n'assurent pas l'harmonie de la vie intracanique, ou s'ils négligent de vénérer les ancêtres et de leur présenter des offrandes.

Assoiffé de vie, l'africain en général et le congolais en particulier considère la mort comme un événement grave, comme une réalité épouvantable. Loin d'être comprise comme la fin normale de l'existence humaine, la mort est ressentie comme la perte irrécupérable d'une vie qui aurait dû être conservée et renforcée. C'est dans cet angle d'idée que Dubois⁹ (1979, p.50) affirme que « les bantous pensent que les mortels ont donc le droit d'espérer être protégé par leurs défunts devenus plus forts par leur statut spécial. Cette espérance est fondée sur la loi de la solidarité et de la fraternité clanique dont elle n'est qu'une application vécue ».

Selon nos enquêtes sur le terrain, aux yeux des bantous la vie ne devrait s'étendre qu'à la suite d'une extrême vieillesse. Si elle s'évanouit avant que l'homme n'ait atteint la vieillesse, c'est que cette mort a été causée par un agent extérieur.

Quand une personne meure âgée, dit un adage, elle peut mourir sans que l'autre ne la tue ; si elle meurt jeune, c'est que d'autres l'ont fait mourir même le cas de maladies ou des accidents sont considérés comme l'effort de l'action d'un être-force supérieur qui exploite les forces aveugles de la nature où influence les cours des événements au détriment de la vie d'un homme.

Dans la Province de la Tshopo, il existe une sorcellerie marine qu'on appelle « Monama ou Ndimu ». Cette sorcellerie provoque des naufrages par les moyens des vagues, des tempêtes ou envoi des animaux (crocodile, hippopotame, ...). Il y a même certains hommes qui se métamorphosent à des animaux-totems pour se voiler la face et provoquer les naufrages. Raison pour laquelle certains corps sans vie repêchés sortent de l'eau avec perte des organes (sexe, langue, membres...). Les propriétaires des baleinières sont accusés d'être des sorciers-marins qui causent de noyades entre eux-mêmes surtout lorsqu'un propriétaire gagne beaucoup de clients que les autres propriétaires¹⁰.

Tableau 5 : Les conséquences des naufrages sur la population

| N° | Les conséquences | f | % |
|--------------|---|----|------|
| 1 | Enfants orphelins, les veufs ou les veuves | 30 | 37,5 |
| 2 | Diminution de la production agricole et de la pêche | 30 | 37,5 |
| 3 | Causer les maladies hydriques | 20 | 25 |
| Total | | 80 | 100 |

Source : Enquête sur le terrain, août 2021

Il ressort de ce tableau que 37,5% (soit 30 enquêtés) pensent respectivement que les naufrages engendrent plusieurs conséquences entre autres ils laissent des enfants orphelins, des veufs et des veuves et diminuent la production agricole et/ou de la pêche, suivis de 25% (soit 20 enquêtés) qui pensent à la survenance des maladies hydriques et endémiques.

S'agissant des enfants orphelins, 37,5% (soit 30 enquêtés) estiment que la mort est un événement qui crée le vide dans le rang d'une famille, du clan et même de la tribu. Elle prive réellement ceux qui étaient étroitement unis au défunt d'un membre sur lequel il pouvait compter dans certaines circonstances. Toute mort d'un homme est considérée chez les bantous en général et les congolais en particulier comme une diminution du potentiel du

⁹ DUBOIS, J. et al., *Initiation à la philosophie*, CEP, Kin, 1979, p. 50

¹⁰ Entretien réalisé avec un passager habitant la cité d'Isangi, qui a requis l'anonyme le 21 Janvier 2021.

clan et de la tribu. Les naufrages de baleinières ont laissé de nombreux enfants orphelins, des veufs et des veuves. Ces derniers accusés de sorcellerie parce qu'ils auraient éliminés les siens.

Tableau 6 : Les pistes de solutions envisagées

| N° | Les solutions envisagées | f | % |
|--------------|--|----|-----|
| 1 | Le port de sauvetage | 40 | 50 |
| 2 | Que les propriétaires de baleinières se fédèrent pour l'achat d'un bateau sécurisant | 20 | 25 |
| 3 | Que l'Etat congolais règle le transport fluvial par baleinière (poids, nombre de personnes à transporter et le moment de naviguer) | 20 | 25 |
| Total | | 80 | 100 |

Source : Enquête sur le terrain, août 2021

De ce tableau il découle que 50% (soit 40 enquêtés) avancent comme piste de solution le port de sauvetage suivis de 25% (soit 20 enquêtés) qui estiment respectivement que les propriétaires de baleinières se fédèrent pour l'achat d'un bateau sécurisant et que l'Etat congolais règle le transport fluvial par baleinière (poids, nombre de personnes à transporter et le moment de naviguer).

3.2 Discussion

De toute recherche scientifique, il est important de discuter les résultats que l'on a présentés. A ce titre, les résultats sur la problématique du transport fluvial sur le fleuve Congo. Etat de lieu de Kisangani à Isangi de 2015 à 2021 doivent être comparés à ceux d'autres chercheurs ayant axés leurs études sur les mêmes sujets.

- Les raisons qui poussent population à monter sur la baleinière sont les suivantes : 50% ont confirmé l'inexistence du bateau pour assurer le transport sur le tronçon Kisangani-Isangi, 18,7% ont respectivement avancé le coût moins élevé du transport par baleinière et le contour des tracasseries policières et/ou administratives et enfin, 12,5% avancent l'impraticabilité de la voie terrestre.
- Les causes de la survenance des accidents sont entre autres : 25 % avancent comme causes des naufrages la surcharge, suivis de 12,5 qui pensent respectivement à l'utilisation des matériaux non adaptés pour la construction de ces engins, le manque de formation de conducteurs et la navigation nocturne sans lumière ; 10% citent l'emprunt par les conducteurs de certains lieux non navigables ; 8,7 % indexent les inondations et à la sécheresse, et enfin 7,5% croient à la sorcellerie.
- Les naufrages engendrent plusieurs conséquences entre autres : 37,5% pensent respectivement qu'ils laissent des enfants orphelins, des veufs et des veuves et diminuent la production agricole et /ou de la pêche, suivis de 25% qui pensent à la survenance des maladies hydriques et endémiques.
- Comme pistes de solution 50% avancent le port de sauvetages suivis de 25% qui estiment respectivement que les propriétaires de baleinières se fédèrent pour l'achat d'un bateau sécurisant et que l'Etat congolais règle le transport fluvial par baleinière (poids, nombre de personnes à transporter et le moment de naviguer).

Conclusion

Au terme de cette réflexion portée sur la problématique de transport par la baleinière sur le fleuve Congo. Etat des lieux de Kisangani à Isangi, il a été question de comprendre les raisons qui poussent la population à monter sur les baleinières, les causes qui sont à la base des accidents et/ou des naufrages de ces engins, de déterminer les conséquences et enfin de proposer les pistes de solutions.

Certes, les raisons qui poussent la population à monter sur les baleinières sont multiples, entre autres : l'inexistence du bateau assurant le transport sur ce tronçon Kisangani-Isangi, le coût moins élevé du transport sur baleinière, le contour des tracasseries policières et/ou militaires et l'impraticabilité de la voie terrestre. Néanmoins, les causes à la base des accidents de baleinière sont la surcharge, l'utilisation des matériaux non adapté pour la construction de ces engins, l'empreint de certains lieux non navigables par les conducteurs, le transport des matières très flammables, le manque de formation des conducteurs, la navigation nocturne sans lumière, les inondations, la sécheresse et la sorcellerie. Quant aux conséquences de ces accidents, il y a lieu de considérer que ces accidents (noyades) laissent des orphelins, des veuves et des veufs, qu'ils diminuent sensiblement la production agricole et de la pêche et qu'ils causent des maladies hydriques par le fait de la contamination de l'eau par des corps en décomposition.

Eu égard à tout ce qui précède et en vue de remédier aux noyades causés par les baleinières sur le fleuve Congo nous suggérons :

- Que les propriétaires de baleinières se fédèrent pour l'achat d'un bateau sécurisant ;
- Que l'Etat congolais règlemente le transport fluvial par baleinière (poids, nombre de personnes à transporter et le moment de naviguer).
- Que le port de sauvetages soit obligatoire pour les passagers.

Bibliographie

- BOURRIERES, P., *L'économie de transport et le programme de développement*, P.U.F, Paris, 1975.
- DUBOIS, J. et alli., *Initiation à la philosophie*, CEP, Kin, 1979.
- GEORGES DEFOUR, *Le développement rural en Afrique centrale. Théories et essai d'analyse critique*, Ed. Bandari, Bukavu, Zaïre, 1994.
- HESCOVITS, J., cité par WINGENGA-wi-EPENDO, *Anthropologie générale*, G1 Anthropologie et Sociologie, FSSAP, UNIKIS, 2020.

- LERAT, S., *Les transports dans le monde*, Bréal, Paris, 1984.
- POURTIER, « Petit tour d'horizon des différentes voies de communication » in *Le magazine de la coopération Belge en RDC*, n°3, 2007.
- Rapport annuel, de l'Administration du territoire, 2017.