

M.E.S., Numéro 113, Avril-Juin 2020

<https://www.mesrids.org>

Dépôt légal : MR 3.02103.57117

Mise en ligne le 11 janvier 2022

## LE PHENOMENE *IBORA*, EST-CE UN PROBLEME OU UNE EXUTOIRE AU TRANSPORT FLUVIAL EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO ?

par

**Georges-Marius BOKELU BWELUMBE**

*Assistant, Faculté des Sciences Sociales*

*Université de Mbandaka*

### Résumé

Le phénomène *ibora*, est-ce un problème ou un exutoire au transport fluvial en République Démocratique du Congo ? En réponse à cette préoccupation, la présente étude soutient que la déliquescence de l'Etat congolais dans l'organisation de ce secteur n'augure aucun lendemain proche et meilleur. Par conséquent, faute du mieux, il y a lieu d'envisager une amélioration de l'exploitation des *ibora*, pour en faire une véritable alternative aux défaillances des politiques publiques du transport fluvial à l'Equateur.

### Abstract

The *ibora* phenomenon it is a problem or a exutoire to democratic republic of congo in transport fluvial mean ? answering this preocution, this study surpot thatthe congolese state deliquescence in organisation of this secteur prepar no way out close and best. Not things is going well thought to amelioration of *ibora* explotation for doing well alternative to the public politics fearly to equateur fluvial.

### Introduction

Que ce soit sur le fleuve, sur le rail, sur les routes ou que ce soit sur les airs, en République démocratique du Congo (RDC), on ne compte plus le bilan macabre de nombreux voyageurs qui utilisent ces différents réseaux de transport. De manière générale, les conditions de transport en RDC sont sujettes à caution et des risques d'accident sont toujours présents. Ce tableau navigue à contrecourant de l'idée du développement d'un pays qui ne saurait aucunement se passer de moyens de communication dans la

mesure où, ils facilitent les échanges des biens et des services.

Car, la mobilité des personnes et des biens demeure une nécessité indéniable pour l'intégration des différentes contrées de tout pays en vue du développement. C'est dans cette perspective que nous disons avec Kazekele que : « [...] le transport reste une donnée incontournable dans le développement des villes au monde ».<sup>229</sup>

Cependant, « l'insuffisance qualitative et quantitative de l'offre des services de transports accentuée par le mauvais état des infrastructures, constitue [...] une entrave à une croissance économique durable et ne facilite pas les échanges commerciaux, ni l'accès des populations aux autres services sociaux de base ».<sup>230</sup>

Jadis monopole de l'État jusqu'aux années 1970, le transport est exploité par de nombreux opérateurs privés formels ou informels.<sup>231</sup> « L'État [congolais], jusque-là principal acteur censé définir, concevoir et exécuter des politiques publiques dans les différents secteurs de la vie nationale, s'est effacé. En effet, il a démissionné de son rôle [...] de garant du maintien des infrastructures ».<sup>232</sup> A ce titre, nous affirmons avec Trefon que : « le Congo-Kinshasa constitue un cas tangible en matière d'État en faillite ».<sup>233</sup> Dans les faits, cette situation se traduit par une insuffisance de l'offre des services publics du transport fluvial qui de plus, s'est érigée en un obstacle majeur au développement socio-économique d'une population en majorité exhéredée.

Face à ce contexte d'un « État défaillant », les habitants de la province de l'Equateur ont fabriqué des embarcations de fortune communément appelées *ibora*. Mais, la solution qu'apporte ce phénomène n'est pas toujours satisfaisante. Car, derrière quelques avantages liés à la rapidité et à une certaine régularité, se cachent plusieurs risques notamment des pertes considérables en vies humaines et en biens matériels dues aux naufrages. En d'autres termes, même si *ibora* peut paraître comme un palliatif à la mobilité des personnes et de leurs biens dans la région, il n'en demeure pas moins qu'il crée d'autres problèmes sur le plan sécuritaire, sanitaire et règlementaire, et ce, à l'indifférence des agents de l'État commis à la régulation de ce sous-secteur.

Cette étude se propose avec un regard critique, les politiques publiques en matière de transport fluvial en RDC.

<sup>229</sup> KAZEKELE MBELE E., « La question de transport en commun dans la ville de Kinshasa », in *Mouvements et Enjeux Sociaux*, Kinshasa, n°18, 2004, p. 102.

<sup>230</sup> RDC, *Document de la Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté (DSCR)*, Kinshasa, 2006, p. 34.

<sup>231</sup> BANQUE MONDIALE, *Etude sur l'amélioration des performances du transport fluvial et lacustre en RDC*, 2014, p.36, consulté le 07 mai 2019 à l'adresse file:///C:/Users/user/Documents/Transport%20fluvial%20OK.pdf.

<sup>232</sup> PIDIKA MUKAWA D., *Émergence et développement des universités privées à Kinshasa. Essai d'application de la théorie de l'entrepreneur institutionnel*, Thèse de doctorat en Sciences Politiques et Sociales, FSESPC, UCL, Mons, 2013, p. 2, consulté le 12/08/2019 à l'adresse <https://www.google.yahoo.fr/search/didier-pidika-mukawa>,

<sup>233</sup> TREFON THEODORE, *Réforme au Congo (RDC). Attentes et désillusions*, Paris, L'Harmattan, 2009, p. 16.

Ainsi, les interrogations suivantes serviront de fil conducteur : qu'est-ce que le phénomène *ibora* ? Dans quel sens son ampleur peut-il se justifier ? Quelles politiques publiques envisagées en matière de transport fluvial à l'Équateur ?

La réponse à ces interrogations nous incite à établir d'abord un état des lieux sur la question de transport en RDC ; à analyser ensuite les politiques publiques y afférentes ; et, enfin, à voir comment dans le contexte d'un « failed state » (Pidika, op cit), on pourrait améliorer l'exploitation d'*ibora* pour en faire réellement une alternative aux défaillances des politiques publiques du transport à l'Équateur.

### I. État des lieux du secteur « transport » en RDC

De manière générale, « La RDC a hérité [de la colonisation belge], un système de transport multimodal fondé initialement sur la complémentarité entre la voie d'eau et le rail. Celui-ci permettant de contourner les sections non navigables ». <sup>234</sup> La mise en place de ce système avait pour objectif ultime l'évacuation des matières premières vers la métropole. Les colonisateurs n'avaient pas au départ l'idée d'une intégration socio-économique du Congo en dépit de ces réseaux bien construits et entretenus. « Les routes servaient de voies de rabattement vers le réseau navigable ou ferroviaire, les ports et les gares constituant autant de nœuds d'un système complexe qui fut performant tant qu'une autorité forte assura la gestion de chacun de ses maillons ». <sup>235</sup>

Après l'accession du pays à l'indépendance, les autorités qui se sont succédé n'ont pu maintenir ces réseaux à l'état. Ceux-ci « [...] à l'origine incomplets pour des raisons historiques ou géographiques, ont vu leur état général se dégrader depuis l'indépendance, à cause notamment des conflits survenus ». <sup>236</sup> La voie aérienne qui s'est ajoutée plus tard au système de transport congolais pour assurer la liaison entre les différentes régions que les autres réseaux susmentionnés ne pouvaient relier directement, constitue aussi un défi majeur.

Il est évident que pour un territoire de 2 345 000 Km<sup>2</sup>, le désenclavement et l'ouverture aux marchés ne serait possible sans un système de transport bien organisé. Les observations de Berion, Joignaux et Langumier à ce propos valent leur pesant d'or dans la mesure où : « un système de transport est incontestablement un instrument indispensable à l'utilisation et à la valorisation des lieux par les hommes. Nul ne peut imaginer une société sans déplacements, sans échanges et ce faisant, [...] participant à la mise en ordre de l'espace géographique ». <sup>237</sup>

Pour le transport ferroviaire, l'explorateur Henri Morton Stanley avait vu juste en affirmant que « sans chemin de fer le Congo ne vaut pas un penny ». En effet, la mise en place de cette voie s'était avérée *sine qua none* afin de contourner les chutes et marécages. Sinon, le Congo n'aurait aucune valeur économique malgré ses ressources naturelles. Mais, à ce jour, certains tronçons ne sont plus opérationnels notamment entre Bumba - Aketi - Bondo ; Bumba - Aketi - Buta - Isiro - Wemba ; Kamina - Dilolo - Angola (Chemin de fer de Benguela), etc., suite à la faillite de la Société nationale de chemins de fer du Congo, SNCC en sigle, à partir des années 1990. Notons que les tronçons encore exploitables sont confrontés à d'énormes défis. Toutefois, le déficit du transport ferroviaire est relativement comblé par la voie routière.

A propos de la voie fluviale, « le pays est privilégié par la nature qui l'a doté d'un réseau hydrographique considérable, pratiquement le plus dense du monde pour un même bassin fluvial et dans un même pays. <sup>238</sup> On pourrait suffisamment s'en servir grâce aux voies navigables qu'offrent le fleuve Congo et ses affluents. Les voies navigables couvrent une longueur de plus de 25.000 km, dont environ 17.500 km de voies de trafic régulier. Ce réseau est régi notamment par l'Ordonnance-loi 66-96, du 14 mars 1966, portant Code de navigation fluviale et lacustre et la Constitution du 18 février 2006 qui attribue au pouvoir central la compétence exclusive de la navigation intérieure.

Mais, la faillite de l'Office national de transport (ONATRA) et la libéralisation du secteur de transport vers les années 1990 ont ouvert la voie aux entrepreneurs privés de s'y investir. C'est à partir de ce moment qu'on va observer l'émergence et l'ampleur des navettes de fortune telles que les convois des pirogues couplées motorisées, les radeaux, les baleinières (*Ibora*), etc., afin de pallier au déficit de transport sur le fleuve Congo et ses affluents. Hormis les canots et les bacs qui servent à la traversée des personnes ainsi que de leurs biens d'une rive à l'autre, il n'y avait quasiment plus de bateaux courriers et de fret (remorqueurs) appartenant à l'Etat depuis des décennies.

Par ailleurs, au cours des années 2016 et 2017, le gouvernement a dû réhabiliter deux bateaux (*ITB Colonel Kokolo* et *M/B Gungu*) dans le but de desservir les lignes allant de Kinshasa à Kisangani en passant par l'Équateur, et de Kinshasa au Kasai. Mais leur fréquence n'est pas régulière. Ce qui a ouvert davantage des « fenêtres d'opportunités » aux opérateurs privés de combler ce vide.

<sup>234</sup> LEDERER A. (1982), « Considérations relatives à la Voie nationale du Zaïre », in *Bulletin de l'Académie royale des sciences d'outre-mer*, n°28, p.193.

<sup>235</sup> POURTIER R., « Reconstruire le territoire pour reconstruire l'Etat : la RDC à la croisée des chemins », in *Afrique contemporaine*, De Boeck Supérieur, n° 227, 2008, p. 45, consulté le 29/08/2019 à l'adresse <https://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2008-3-page-23.htm>.

<sup>236</sup> POURTIER R., Idem.

<sup>237</sup> BERION P. et alii, « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial », in Armand Colin, *Revue d'Économie*

*Régionale & Urbaine*, 2007, p. 1, consulté le 15/09/2019 à l'adresse <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2007-4-page-651.htm>.

<sup>238</sup> BANQUE MONDIALE, *Etude sur l'amélioration des performances du transport fluvial et lacustre en RDC*, 2014, p. 14, consulté le 07 mai 2019 à l'adresse <file:///C:/Users/user/Documents/Transport%20fluvial%2000K.pdf>.



En outre, l'école de navigation qui formait des agents dans ce domaine fait face aujourd'hui à des multiples difficultés d'ordre organisationnel. Aussi, a-t-on assisté à l'avènement des commandants auto formés que *Radio Okapi* (2010) qualifie de « charlatans ». Dans la même veine, la Régie des Voies Fluviales (RVF) n'avait plus assuré, de façon permanente, le dragage et la pose des balises afin de favoriser une navigation fluviale sécurisée. La reprise de la coopération avec les partenaires traditionnels (la Banque Mondiale en l'occurrence) en 2011 a permis la relance des travaux de balisage.

Concernant le réseau routier, « il est doté de 152 400 Km dont 7 400 km de voies urbaines; 58 129 km d'intérêt général et 86 871 km d'intérêt local ou de desserte agricole ». <sup>239</sup> Signalons qu'à l'époque coloniale, « le cantonnement avait fait ses preuves [...], il reposait, il est vrai, sur des pratiques de coercition qui ne sont plus de mise. En revanche, des travaux de type HIMO (haute intensité de main-d'œuvre) peuvent remplir la même fonction d'entretien des routes, en employant pour une rémunération modique des populations désœuvrées ». <sup>240</sup>

Contrairement à cette expectation, l'état des routes est quasiment défectueux sur toute l'étendue du territoire national. Ce qui traduit la défaillance de l'Etat congolais dans le tracé des nouvelles routes et le maintien en état des infrastructures. Dans les entités territoriales décentralisées (ETD), les autorités peinent à les entretenir. La raison généralement évoquée est l'insuffisance des ressources due à la faible mobilisation de l'assiette fiscale et au détournement des 40 % de fonds de rétrocession. Le peu qui est affecté n'arrive que sur le modèle que d'aucuns qualifient à Mbandaka sous la dénomination de « l'opération *tramontina* ». <sup>241</sup> Ainsi, les populations rurales ont-ils tourné le dos à cette tâche leur imposée de temps en temps par les autorités dans ces entités.

Il n'est pas vain de rappeler que près de 80% de la population congolaise vit dans les campagnes, l'activité agricole étant leur principale source de revenus. En dépit des immenses potentialités agricoles, leurs conditions de vie restent précaires. Cela est dû surtout au non-écoulement des produits champêtres suite à la dégradation des infrastructures routières. Le témoignage de Bokete est éloquent à ce sujet : « la route reliant Mbandaka à Bikoro, chef-lieu du territoire qui porte le même nom, l'un des plus grands grainiers du chef-lieu de la province de l'Equateur, n'avait plus retrouvé l'image « impeccable » de l'après indépendance, voire des premières années de la dictature

mobutienne. De quoi comprendre les difficultés qu'éprouvent nos populations rurales aujourd'hui pour l'évacuation de leurs produits agricoles. Tout cela à cause du mauvais état des routes ». <sup>242</sup>

Sur le registre des moyens de transport qui ont vu le jour dans la foulée dans les centres urbains, il y a le vélo-taxi et la Mototaxi respectivement dénommées *toleka* <sup>243</sup> et *wewa*. <sup>244</sup> Non seulement ces deux modes de transport sont encore loin de couvrir la demande sociale en mobilité, mais ils occasionnent beaucoup d'accidents.

Quant au transport aérien, l'entreprise publique Air-Zaïre assurait avec un minimum de confort et une certaine régularité le trafic. Cette entreprise est tombée en faillite. Actuellement, en plus de Congo Airways, entreprise relevant du portefeuille de l'Etat. Ce sont des sociétés d'aviation privées qui desservent le pays. A l'Equateur, hormis Congo Airways, c'est la Compagnie Africaine d'Aviation, CAA en sigle (une entreprise privée), qui assure la navette avec une fréquence de deux rotations par semaine.

Il faut relever que l'avion est le moyen de transport le plus sûr. Il a la réputation d'enregistrer moins d'accidents par rapport aux autres modes de transport. Cependant, le coût du billet n'est pas à la portée de tout le monde. En effet, depuis « [...] la décennie 1990, période dite de transition démocratique en RDC, on observe une aggravation de la précarité de la population congolaise alors zaïroise en lieu et place de l'amélioration de son vécu quotidien. Une frange importante de cette population est restée achoppée sur une crise socio-économique sans précédent ». <sup>245</sup>

Selon les dernières prévisions de la Banque mondiale : « le taux d'extrême pauvreté est d'environ 73%, en 2018. Ce qui place la Rd Congo parmi les pays d'Afrique subsaharienne caractérisé par la pauvreté la plus abjecte après le Nigéria » <sup>246</sup>. Dans le même ordre d'idées, Shomba affirme que : « tout le monde, les chercheurs compris, s'accordent sur la situation de pauvreté endémique qui sévit en République démocratique du Congo où, environ 75% de la population vit avec moins d'un dollar US par jour. Dans ce contexte de dénuement prononcé, le secteur informel se révèle être un mécanisme essentiel auquel recourt cette dernière pour se maintenir face aux divers aléas de la vie (santé, éducation, logement, [transport]), du moins chez les gagne-petits ». <sup>247</sup>

<sup>239</sup> MINISTERE DE L'ECONOMIE NATIONALE/RDC, *Opportunités dans le secteur du transport*, Kinshasa, 2010, p.1.

<sup>240</sup> POURTIER ROLAND, *Op.cit.*, p. 40.

<sup>241</sup> *Tramontina* est une sorte de machette tranchante adulée par les paysans. Le terme est utilisé pour désigner le détournement des fonds à différents niveaux de leur parcours jusqu'à la destination finale.

<sup>242</sup> Interview d'un enseignant de Bikoro, réalisée le 18 octobre 2019.

<sup>243</sup> *Toleka* est un mot lingala, une des quatre langues nationales, qui signifie « allons-y », terme utilisé par les usagers du vélo comme transport en commun à Mbandaka. On s'en sert pour attirer les passagers pressés à atteindre leur destination.

<sup>244</sup> *Wewa* en Tshiluba, une langue nationale à l'instar de Kiswahili, de Kikongo et de Lingala, signifie *eh toi*, une façon d'apostropher quelqu'un. Lancé à Kinshasa par les conducteurs de moto d'origine luba, ce mot est utilisé dans tout le pays maintenant.

<sup>245</sup> RAQUIN E., « Représentations et recompositions locales à Kinshasa : les églises de réveil et les fan-clubs comme réponses sociales à la crise », 2005, cité par PIDIKA D. & TCHOUASSI G., *Afrique Centrale : Crises économiques et mécanismes de survie*, Dakar, Codesria, pp. 293.

<sup>246</sup> BANQUE MONDIALE, *Taux de pauvreté en RDC*, 2018, p. 29, consulté le 29/10/2019 à l'adresse : [google.com/search?q=taux+de+pauvret%C3%A9+en+rdc+congo&rlz=1c1GGRV\\_enCD871CD871&oq=taux+de+pauvret%C3%A9+...](https://www.google.com/search?q=taux+de+pauvret%C3%A9+en+rdc+congo&rlz=1c1GGRV_enCD871CD871&oq=taux+de+pauvret%C3%A9+...)

<sup>247</sup> SHOMBA K.S. (S-D), *Mutation du secteur informel en économie sociale en Rd Congo. Nécessité et conditions de faisabilité*, Kinshasa, éd. M.E.S., 2014, p.15.

Evoquant le degré de pauvreté en RDC, Gabi Hesselbein fait observer qu'« en dépit de l'abondance des ressources naturelles précieuses comme le cuivre, l'or ou le diamant, la pauvreté est endémique dans l'ensemble du pays. [...]. La RDC vit dans un état de misère extrême nettement plus prononcé qu'au moment de l'indépendance en 1960 ». <sup>248</sup> Les besoins vitaux (manger, se vêtir, se loger, s'instruire, se déplacer, etc.) constituent encore une préoccupation majeure pour la majorité des ménages en RDC, en général et, dans la province de l'Equateur en particulier, suite à la modicité des revenus. Les résultats de l'étude menée par le PNUD sur les conditions de vie des ménages dans la province de l'Equateur, où le taux de pauvreté s'élève à 93,6% <sup>249</sup>, corroborent ce constat. Par conséquent, se procurer un billet d'avion dans ces conditions devient difficile. La majorité de la de la population de l'Equateur se doit de s'y rabattre au regard du coût de billet et de fret, relativement plus abordable par la voie fluviale qu'aérienne.

## II. Analyse des politiques publiques du transport fluvial en RDC

Il importe avant toute chose de passer en revue la notion de politique publique pour s'en faire une idée. Selon Dahou et Weigel, « les politiques publiques ne revêtent pas des formes identiques puisqu'elles s'inscrivent dans des contextes sociopolitiques et s'appuient sur des modèles de gestion spécifiques, voire divergents » <sup>250</sup>.

Il existe une panoplie d'acceptions du concept de politiques publiques qui sont cependant loin de dégager l'unanimité. Baripedia a utilisé le concept de *public policies* pour définir les politiques publiques comme étant : « ce que fait l'État, les décisions qu'il prend, les actions qu'il mène, les modifications de comportement des citoyens qu'il impose ou qu'il essaie d'inciter [...] ». <sup>251</sup>

Cette définition met en rapport deux catégories d'acteurs des politiques publiques : l'État et les citoyens. Le premier comme incitateur de la modification du comportement des citoyens à travers une action répondant à un problème réputé collectif. En effet, « dans de nombreux pays à travers le monde, l'État est l'acteur qui a la charge de définir, d'organiser, d'orienter les politiques publiques » <sup>252</sup> ; le deuxième comme bénéficiaires de l'action.

En effet, qu'elle concerne tel ou tel autre secteur de la vie d'une société, toute politique publique traduit l'idée d'un programme d'action gouvernemental. En RDC, l'organisation du transport des personnes et des biens relève des domaines de prédilection de l'Etat, et donc des

prérogatives gouvernementales. A ce titre, une politique publique se veut une série de décisions prises par le gouvernement (éventuellement avec les différents partenaires impliqués) et des activités cohérentes menées dans l'objectif d'apporter une solution concrète à un problème sociétal.

Dans cet ordre d'idées, procéder à une analyse des politiques publiques consiste à « s'intéresser à ce que fait le gouvernement, à la manière dont il fait et aux effets induits par les actions de l'État dans différents domaines [...] ; à traiter de l'État au concret ou de l'État en action, qui est ce que fait l'État concrètement au jour le jour ». <sup>253</sup> L'analyse des politiques publiques vise donc à identifier les goulots d'étranglement réels des problèmes que les parties prenantes considèrent comme prioritaires et qu'elles tentent de résorber.

Parlant du transport fluvial en RDC, Kamba fustige « l'incapacité de l'ONATRA à assurer comme par le passé, la quasi-totalité du transport par voies d'eau dans notre pays, alors que l'Etat colonial avait résolu le problème des communications et de désenclavement du vaste territoire congolais par l'exploitation rationnelle et efficace du grand fleuve et de ses affluents, à travers l'Office des Transports au Congo, OTRACO en sigle ». <sup>254</sup>

Le transport routier et ferroviaire relevait également des attributions de cette entreprise publique coloniale. La pérennisation de la même politique par les nouvelles autorités congolaises après l'indépendance et sa consolidation pendant la Deuxième République (1965-1997) a conduit à la mutation de l'OTRACO à l'ONATRA. Au cours de cette période, plusieurs accords de coopération ont été signés entre l'État congolais et la Banque mondiale en vue de redynamiser cette entreprise. Ce qui explique d'ailleurs ses performances durant les années 70 et 80. Les marchandises étaient transportées et les personnes voyageaient dans la régularité, la rentabilité, la sécurité et le confort.

La longue transition congolo-zairoise suivie des guerres récurrentes a asséné d'un coup le fonctionnement de l'ONATRA (déjà en faillite) qui l'a considérée comme vache à lait. Ce qui n'a pas tardé à précipiter la faillite de cette entreprise publique aussi stratégique.

On relèvera qu'en 2010, la province de l'Equateur avait reçu 39 Dinghies du gouvernement central pour servir de transport des personnes entre Mbandaka et Kinshasa, ainsi que sur quelques axes fluviaux de l'arrière-province. Mais ces canots pneumatiques, au départ insuffisants, n'ont servi que pour une courte durée, plus ou moins deux ans,

<sup>248</sup> HESSELBEIN G, *Essor et déclin de l'état congolais. Un récit analytique de la construction de l'Etat*, London, CSRC, DESTIN, LES, 2007, p. 4.

<sup>249</sup> PNUD, *Pauvreté et conditions de vie des ménages dans la province de l'Equateur*, 2010, pp. 4-5.

<sup>250</sup> DAHOU ET WEIGEL, « La gouvernance environnementale au miroir des politiques publiques. Le cas des aires marines protégées ouest-africaines », in *Afrique contemporaine*, n° 213, 2015, p. 218, consulté le 12/08/2019 à l'adresse <https://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2005-1-page-217.htm>.

<sup>251</sup> BARIPEDIA DE, *Analyse des politiques publiques : définition et cycle d'une politique publique*, 2014, p.1, consulté le 30/10/2019 sur la

page : file:///D:/Analyse%20des%20Politiques%20Publiques%20\_%20définition%20et%20cycle%20d'une%20politique%20,

<sup>252</sup> PIDIKA MUKAWA D., « Les "points sexuellement transmissibles" dans le microcosme universitaire congolais », *Pax Academica*, 3/2014, p. consulté le 23/09/2019 sur URL : [www.paxacademica.codesria.org/revue/pax3-2014-pidikamukawa](http://www.paxacademica.codesria.org/revue/pax3-2014-pidikamukawa).

<sup>253</sup> BARIPEDIA DE, *op. Cit.*, p. 1.

<sup>254</sup> KAMBA A., « Les danger du transport fluvial », *Mwana mboka*, n°32, 2004, p. 19.



suite à la mauvaise gestion qui caractérisait l'Exécutif provincial de l'époque et par ricochet la Société de Transport Fluvial de l'Equateur, STFE en sigle, qui en a abusé la gestion.

La réhabilitation des bateaux Kokolo et Gungu (ci-haut évoquée) entre 2016 et 2017 par le gouvernement central ne permet pas non plus de résoudre le problème, étant donné que la gestion de ces unités navigantes se retrouve partiellement sous la mainmise des opérateurs privés. Une source de nos enquêtes révèle que les barges de ces bateaux sont souvent prises en location par certains opérateurs privés. Et la fréquence reste moins significative pour répondre au besoin de la régularité.

Au vu de ce qui précède, il en découle que les politiques publiques de transport fluvial mises en place en RDC n'ont pas résorbé le problème dans la province de l'Equateur. Il est évident que la voie fluviale constitue le moyen le plus envisageable pour assurer avec plus d'intensité et de rentabilité, la mobilité des personnes et des biens dans cette région, et de booster ainsi son développement au regard de ses immenses potentialités agricoles et forestières. Il revient donc aux décideurs congolais d'élaborer et de mettre effectivement en œuvre, des politiques publiques adaptées aux réalités intrinsèques de cette entité.

### III. *Ibora* : une alternative aux défaillances de transport fluvial à l'Equateur

Le terme *ibora* est emprunté d'*ibola* en lomongo.<sup>255</sup> L'adoption du terme *ibora* dans le domaine du transport fluvial s'expliquerait par analogie à « la rapidité » que revêt ce phénomène. Il est utilisé à titre de marketing afin d'assoupir l'attitude d'hésitation, de peur et d'incertitude qui anime les usagers, conscients des risques mais dénués de moyens financiers pour emprunter ce moyen de transport plutôt que d'autres plus rapides et confortables comme l'avion, le canot-rapide, etc.

Dans ce contexte, *ibora* est appréhendé comme étant un mode de transport des personnes et des biens par embarcations motorisées de fortune, avec rapidité et régularité sur le fleuve Congo et ses affluents, dans la Province de l'Equateur. En effet, contrairement à une baleinière construite dans un chantier naval approprié, et dont la forme est légère et pointue à ses deux extrémités, *ibora* est construit artisanalement en bois et poussé par un moteur. Aussi, il est une embarcation de faible tonnage. Les navettes utilisées par ce mode concernent principalement Mbandaka et Kinshasa

ainsi que Mbandaka et les affluents du fleuve qui l'entourent.

Quant à la nature des dites navettes, la Banque mondiale précise que : « la construction des baleinières est caractérisée par un assemblage de divers bois rouge, wanda, wenge, tola et limba [...]. L'assemblage des varangues aux membrures se fait par clous sans porques avec la présence de 3 ou 4 ceintures sur les bordés. L'épaisseur des planches de bordé est d'environ 4 cm. Il n'y a pas de cloisonnement, ni de cloison d'abordage, ni de cloison arrière. Les éléments les plus vulnérables sont le fond, les bouchains et tous les assemblages ».<sup>256</sup>

Il s'avère que les matériaux utilisés pour la construction des *ibora* ne réduisent pas les risques d'accidents. Bien plus, ceux-ci sont accentués par l'état défectueux des infrastructures de navigation, des intempéries ainsi que par quelques particularités du fleuve, notamment, la pression du courant des eaux en certains endroits tel que le chenal et autres tourbillons.

Autrefois assurée par les moteurs hors-bords à essence de 15 à 25 CV ou plus, la propulsion de ces embarcations est remplacée par le moteur diesel (Schottel) de marque chinoise dénommé Changong, suite à sa performance à les pousser. Tel est le point de vue soutenu par beaucoup d'armateurs comme en témoigne l'un d'eux : « le moteur Changong est avantageux par son efficacité à pousser les embarcations en amont comme en aval, et par sa consommation moindre en carburant ».

Il faut signaler qu'actuellement certains propriétaires des *ibora* font fabriquer des navettes avec des cabines, afin de répondre à un minimum de confort. Mais, cette amélioration est loin de rassurer sur la sécurité de navigation. D'où la nécessité d'une remise en état de certains chantiers navals de l'Etat afin d'y fabriquer des embarcations qui répondent aux conditions de sécurité.

En outre, *ibora*, comme transport de fortune, n'est visible à l'Equateur que depuis 2006 avec le trafic fluvial sur le trajet Mbandaka Kinshasa en passant par Liranga (Congo Brazzaville). L'initiative reviendrait à un groupe de commerçants<sup>257</sup> congolais exploitant cet axe. La rareté des moyens de transport et le traitement avilissant que subissaient les navetteurs du Congo Kinshasa qui s'embarquaient dans les bateaux des Congolais de Brazzaville entre Liranga et Kinshasa ont incité ceux du Congo-Kinshasa à faire usage des convois de pirogues couplées motorisées, d'abord pour achats et ventes de leurs propres marchandises dans les marchés implantés tout au long de cette partie du fleuve et de répondre par la suite aux sollicitations des passagers. Le but poursuivi est double :

<sup>255</sup> C'est un phénomène néologique classique qui participe à la création lexicale. Il procède de la substitution phonémique de « l » en « r » que les linguistes nomment allophones, dès lors que la réalisation sonore possible d'un phénomène, lorsque la différence de prononciation dans une langue donnée, ne permet pas de donner un sens différent au mot. C'est purement la francisation du lexème mongo. *Ibola* est le fait de renverser quelqu'un par surprise en le prenant par les jambes, avec une extrême rapidité. Cette procédure est une tactique de la

lutte traditionnelle authentiquement mongo, assez répandue particulièrement dans la Tshuapa.

<sup>256</sup> BANQUE MONDIALE (2014), *Op cit.*, p. 26.

<sup>257</sup> Le phénomène *Ibora* dans la province de l'Equateur serait l'initiative des commerçants : Moyaya Siméon, Boeke Romain, Abela Saïdi, Monsange Aboubacar, Bwanya Benjamin, Iyomi Abdoul, etc.

lucratif et social. Il est lucratif pour les armateurs et social pour les passagers.

Mais les conditions de voyage sont tellement dégradantes pour les passagers si bien qu'ils sont entassés comme des sardines dans une boîte de conserve. Un utilisateur de cette embarcation que nous avons interrogé abonde dans le même sens : « avec *ibora* nous voyageons comme des sardines, dans des conditions qu'aucun Etat responsable en ce XXI<sup>ème</sup> siècle ne devrait accepter. Nous passons des jours et des nuits sans avoir, pour la majorité des passagers, le temps de nous allonger pour dormir. La différence avec un prisonnier ne réside que sur la « liberté » dont ce dernier est privé. Un gouvernement qui se respecte ne peut en aucun cas voir ses concitoyens voyager dans des conditions pareilles et laisser de telles embarcations continuer d'être opérationnelles... ».<sup>258</sup>

C'est aussi l'avis d'un fonctionnaire de la Division provinciale des Transports et Communication qui fait observer la démission de l'Etat congolais en cette matière : « ce n'est pas facile pour l'Etat congolais d'imposer la rigueur par rapport au phénomène *ibora*, tant qu'il ne mettra pas en place des moyens de transport qui garantissent la sécurité des personnes et des biens ».

Par contre, une opinion contraire estime que : « la gestion du pays est problématique depuis longtemps, et ce n'est pas en un jour que tout peut se remettre. *ibora* n'est qu'une solution provisoire. Le Gouvernement est en train de conjuguer des efforts afin d'améliorer la vie des congolais, sans oublier la question de transport ».<sup>259</sup>

On se rend compte que les opinions diffèrent selon qu'on relève de la sphère politique ou administrative. Bien que nuancés, ces points de vue dénoncent néanmoins la déliquescence de l'Etat congolais à travers la défaillance des politiques publiques en matière de transport fluvial.

Par ailleurs, l'on ne saurait bien saisir la défaillance des politiques publiques sans la situer dans un contexte de « failed state ». Explicitons ce concept en nous appuyant sur Pidika (2013) qui l'a analysé dans sa thèse de doctorat et parlant de<sup>260</sup> « failed state », l'auteur fait remarquer : « que ce concept soit traduit par « faillite de l'État », « État en faillite » ou État défaillant, l'idée qu'il apporte est celle d'un État qui ne remplit pas correctement ses missions. C'est quasiment le même regard qu'a Gabi Hesselbein qui considère qu'un Etat défaillant est « un État en pleine déconfiture ».<sup>261</sup> Le cas du Congo-Kinshasa est patent dans la mesure où « les concepts tels que : fantôme, déconfiture, démission, déliquescence, décrépitude,

effritement, effondrement, trou noir, sont généralement utilisés dans la littérature pour illustrer les défaillances de l'État ».<sup>262</sup> En effet, selon Zartman (cité par Pidika) : « la défaillance de l'Etat s'explique par les variables ci-après : faibles performances économiques, dysfonctionnement des sphères politique et institutionnelle, incapacité de l'État à garantir la sécurité, le respect de la loi et l'ordre public et de répondre aux attentes de la société ».<sup>263</sup>

Dans le contexte de notre étude, la faillite de l'État est justifiée par l'abandon du transport fluvial à la merci des opérateurs privés formels ou informels qui, en dépit d'un apport palliatif, ne parviennent pas à résorber le problème, notamment, dans la province de l'Equateur. En ce sens, nous affirmons avec Gabi Hesselbein que « le pays a souffert de la défaillance de l'État dans tous ses aspects [...] ».<sup>264</sup>

Concernant la province de l'Equateur, hormis sa position entièrement baignée dans la cuvette centrale, elle est entièrement traversée du nord au sud par le fleuve Congo, sur lequel se versent quelques affluents et des lacs. Ces cours d'eau permettent d'atteindre à partir de Mbandaka, la ville de Kinshasa, les provinces de Mbandaka, Mongala, Sud-Ubangi, Tshopo, Tshuapa ainsi que tous les chefs-lieux des territoires qui la composent (Basankusu, Bikoro, Bolomba, Bomongo, Ingende, Lukolela, Mankanza), y compris quelques pays voisins (les Républiques du Congo (Brazzaville) et Centrafricaine). Ces voies navigables peuvent favoriser un trafic fluvial intéressant en considérant que « la finalité première du système de transport est d'offrir aux habitants l'accès aux activités, aux personnes et aux lieux qu'ils souhaitent visiter... ».<sup>265</sup>

L'importance de la voie fluviale se découvre aussi à travers les écrits d'Omasombo qui, qualifiant l'Equateur de « pays du fleuve et des rivières », fait remarquer qu'« une grande partie de cette entité est marécageuse et largement inondée pendant l'année, et par conséquent, manque des infrastructures routières ».<sup>266</sup> Il convient de relever également qu'en plus de cet aspect de choses, la province de l'Equateur est caractérisée par une économie focalisée essentiellement sur l'agriculture au sens large et sur l'exploitation d'un potentiel forestier imposant. D'où la nécessité de capitaliser le transport fluvial, afin de faciliter l'évacuation de ses productions vers les grands centres de consommation. Malheureusement, sa production agricole pourrait parfois faute des moyens de transport et des infrastructures adéquates de conservation.

<sup>258</sup> Propos recueillis le 16 septembre 2019; auprès d'un étudiant de l'Université de Mbandaka à l'issue d'un voyage effectué par *Ibora* entre Kinshasa et Mbandaka.

<sup>259</sup> Interview d'un député provincial de l'Equateur, réalisée à Mbandaka, le 04/11/2019.

<sup>260</sup> PIDIKA MUKAWA D., (2013), *op cit.*, p. 10.

<sup>261</sup> HESSELBEIN G. *op cit.*, p. 6.

<sup>262</sup> PIDIKA MUKAWA D. (2013), *Op cit.*, pp. 17-18.

<sup>263</sup> ZARTMAN, cité par PIDIKA MUKAWA D. (2013), *Op cit.*, p.18.

<sup>264</sup> HESSELBEIN G., *Op cit.*, p.4.

<sup>265</sup> CHANG WOON LEE, *L'impact de l'efficacité du transport urbain sur la productivité de la ville. Economies et finances*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, HAL Id, 1997, p.27, consulté le 15/04/2018 à l'adresse <https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-00523622>.

<sup>266</sup> OMASOMBO J. (S-D), *L'Equateur au cœur de la cuvette centrale*, Tervuren, éd. Africa, 2016, p. 26.



Par rapport au transport de fortune, l'Administration actuelle précise que les bâtiments flottants doivent être reconnus « en état de sécurité ». Cet état est établi par l'Inspection de la navigation fluviale. En cette matière, le contrôle de l'Inspection est réputé permanent et peut être exercé d'office. Mais dans les faits, il s'agit d'une simple formalité qui donne lieu à l'apposition d'un visa sur le certificat de navigation par les services concernés. Les agents de ces services se servent des différents textes relatifs aux recettes fiscales comme un appât pour la politique du ventre et que les armateurs véreux d'*ibora* profitent de cette faiblesse. Les embarcations hyper chargées quittent les ports et naviguent même la nuit, parfois sans projecteur approprié, et donc exposées à tout risque. Les conducteurs, dont la plupart sont sans formation appropriée, sollicitent parfois le secours des pêcheurs comme « éclaireurs » dans des axes compliqués. Ce qui ne fait qu'accroître les risques de naufrages avec des conséquences souvent incalculables.

Les risques que courent les navetteurs sont diversifiés. On peut citer aussi la propagation de certaines maladies contagieuses (choléra, maladie à virus Ebola, etc.) et l'activation de certaines maladies psychosomatiques (Gastrite, hypertension, etc.) suite aux mauvaises conditions de voyage.

Dans un Etat défaillant comme la RDC, il est remarquable de voir les populations recourir à certaines pratiques parfois saugrenues pour satisfaire un besoin vital. C'est le cas avec les phénomènes « toleka », « wewa » et « radeaux » susmentionnés. Rappelons que dans les décennies 1970 à 1990, le transport en commun à Mbandaka était assuré par des voitures-taxis et des bus. Le port d'une personne sur le porte-bagage d'un vélo était prohibé, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Au contraire, il en percevait des taxes. Et les accidents ne font que se multiplier.

La faillite de l'Etat congolais se révèle à tous les niveaux. Les défaillances organisationnelles sont surtout observées à l'échelle provinciale. A part les « Dinghies », aucun projet de transport fluvial n'a été mis en œuvre par les différents gouvernements provinciaux qui se sont succédé. Il en est de même de l'Assemblée provinciale qui n'a jusqu'alors adopté aucun édit sur cette épineuse question de transport.

Une opinion largement répandue se fait jour qui estime que les dirigeants politiques actuels de la province préfèrent prioriser les voies routières pour en tirer des dividendes politiques à court terme. Ce qui explique leur manque d'empressement à s'investir sur la voie fluviale, rentable à long terme, mais moins visible dans l'immédiat et sans un impact politique conjoncturel rapide. Voilà qui justifie la nécessité de concevoir des politiques publiques qui militeraient en faveur de l'amélioration de l'exploitation des *ibora*, comme alternative aux défaillances

des politiques publiques du transport fluvial dans la province de l'Equateur. Mais cette alternative ne devrait que revêtir un caractère provisoire, c'est-à-dire moins durable.

Toutefois, en mobilisant plus des moyens pour développer le dispositif *ibora* notamment, en limitant le nombre des passagers, avec un minimum de confort (espacement, sièges, toitures, toilettes ...) et de sécurité (gilets de sauvetage, balisage, navigation diurne...), ce serait un début de solution pour la circulation des Congolais à l'Equateur. Mais, tout ceci ne devrait pas détourner l'Etat de son devoir de remettre en activité les chantiers navals appropriés, entre autres, notamment celui de Boyera à Mbandaka pour la construction et/ou le montage des navires et des barges ainsi que la maintenance des unités flottantes. Dans la même perspective, on peut envisager à travers une coopération décentralisée, la mise en place des petits bateaux sur quelques affluents du fleuve dans la contrée, afin de projeter le remplacement de ce moyen de transport (*ibora*) dont les risques d'accident sont toujours présents.

## Conclusion

Notre préoccupation dans cette étude a consisté à démontrer la capacité de résilience de la population, comment, suite à la défaillance des politiques publiques en matière de transport fluvial dans cette contrée, à l'image du « failed state » congolais, la population équatorienne a opté pour l'utilisation d'un moyen pragmatique par le phénomène *ibora*, afin de combler ce vide. Mais cette solution n'est qu'un palliatif, car elle n'a pu résorber le problème. Bien plus, elle en a créés d'autres, notamment, sur le plan de la sécurité de navigation, la réglementation, etc. Ainsi, l'on ne compte des pertes considérables en vies humaines et en biens matériels, suite aux naufrages.

Si tous les acteurs concernés ont chacun une part de responsabilité dans les maux qui infestent le système de transport congolais, celle de l'Etat paraît beaucoup plus grande. Il ressort de cette étude que la déliquescence de l'Etat congolais dans l'organisation de ce secteur n'augure aucun lendemain proche et meilleur. Par conséquent, faute du mieux, il y a lieu d'envisager une amélioration de l'exploitation des *ibora*, pour en faire une véritable alternative aux défaillances des politiques publiques du transport fluvial à l'Equateur. Ces politiques devraient être focalisées sur les infrastructures, les équipements et la réglementation en la matière. Il s'agit notamment de :

- remettre en état le chantier naval de Boyera, à Mbandaka, afin de fabriquer des embarcations répondant aux conditions de la sécurité de navigation et de confort ;
- renforcer l'application de la réglementation en la matière ;

- limiter le trafic par ibora au niveau des affluents du fleuve dans la province, tout en limitant aussi strictement le nombre des passagers et les tonnages ;
- projeter<sup>267</sup>, à travers une coopération décentralisée, l'octroi des petits bateaux en vue de desservir les différentes voies navigables de la province, dans la perspective du remplacement des ibora dans la lourde et délicate charge de garantir la mobilité des personnes et des biens.

Il y va certes, de la volonté politique des dirigeants, tant au niveau du gouvernement central que provincial, sans négliger le partenariat public-privé dans la recherche des solutions pouvant résorber le problème de manière durable. Faute de quoi, ibora risquerait de s'enraciner durablement, avec des conséquences incalculables, aussi longtemps que ces embarcations garderont la même nature, vulnérable et sans garantie de sécurité.

## BIBLIOGRAPHIE

- BANQUE MONDIALE, *Etude sur l'amélioration des performances du transport fluvial et lacustre en RDC*, 2014
  - BANQUE MONDIALE, *Taux de pauvreté en RDC*, 2018
  - BARIPEDIA DE, *Analyse des politiques publiques : définition et cycle d'une politique publique*, 2014
  - BERION P. et alii, « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial », in Armand Colin, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2007
  - CHANG WOON LEE, *L'impact de l'efficacité du transport urbain sur la productivité de la ville. Economies et finances*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, HAL Id, 1997
  - DAHOU ET WEIGEL, « La gouvernance environnementale au miroir des politiques publiques. Le cas des aires marines protégées ouest-africaines », in *Afrique contemporaine*, n° 213, 2015
  - HESSELBEIN G, *Essor et déclin de l'état congolais. Un récit analytique de la construction de l'Etat*, London, CSRC, DESTIN, LES, 2007
  - KAMBA A., « Les danger du transport fluvial », *Mwana mboka*, n°32, 2004
  - KAZEKELE MBELE E., « La question de transport en commun dans la ville de Kinshasa », in *Mouvements et Enjeux Sociaux*, Kinshasa, n°18, 2004
  - LEDERER A. (1982), « Considérations relatives à la Voie nationale du Zaïre », in *Bulletin de l'Académie royale des sciences d'outre-mer*, n°28
  - MINISTERE DE L'ECONOMIE NATIONALE/RDC, *Opportunités dans le secteur du transport*, Kinshasa, 2010
  - OMASOMBO J. (S-D), *L'Equateur au cœur de la cuvette centrale*, Tervuren, éd. Africa, 2016
  - PIDIKA MUKAWA D., « Les "points sexuellement transmissibles" dans le microcosme universitaire congolais », *Pax Academica*, 3/2014
  - PIDIKA MUKAWA D., *Émergence et développement des universités privées à Kinshasa. Essai d'application de la théorie de l'entrepreneur institutionnel*, Thèse de doctorat en Sciences Politiques et Sociales, FSESPC, UCL, Mons, 2013
  - PNUD, *Pauvreté et conditions de vie des ménages dans la province de l'Equateur*, 2010
  - POURTIER R., « Reconstruire le territoire pour reconstruire l'Etat : la RDC à la croisée des chemins », in *Afrique contemporaine*, De Boeck Supérieur, n° 227, 2008
  - RAQUIN E., « Représentations et recompositions locales à Kinshasa : les églises de réveil et les fan-clubs comme réponses sociales à la crise », 2005, cité par PIDIKA D. & TCHOUASSI G.,
- Afrique Centrale : Crises économiques et mécanismes de survie*, Dakar, Codesria
- RDC, *Document de la Stratégie de Croissance et de Réduction de la Pauvreté (DSCR)*, Kinshasa, 2006,
  - SHOMBA K.S. (S-D), *Mutation du secteur informel en économie sociale en Rd Congo. Nécessité et conditions de faisabilité*, Kinshasa, éd. M.E.S., 2014
  - TREFON THEODORE, *Réforme au Congo (RDC). Attentes et désillusions*, Paris, L'Harmattan, 2009

<sup>267</sup> Cette projection devrait être envisagée par le gouvernement provincial de l'Equateur