

M.E.S., Numéro 134, Vol. 2, mai – juin 2024

<https://www.mesrids.org>

Dépôt légal : MR 3.02103.57117

N°ISSN (en ligne) : 2790-3109

N°ISSN (impr.) : 2790-3095

Mis en ligne : le 25 juin 2024



## ***Revue Internationale des Dynamiques Sociales***

### ***Mouvements et Enjeux Sociaux***

*Kinshasa, mai - juin 2024*

## LES INITIATIVES LOCALES DU TRANSPORT FLUVIAL DANS LA PROVINCE DE L'ÉQUATEUR.

*Regard sur les logiques d'action et stratégies des acteurs*

par

**Georges Marius BOKELU BWELUMBE**

**Jules MAKAMBO MBULA**

(Tous) *Chefs de travaux, Faculté des Sciences Sociales*

*Université de Mbandaka*

---

### Résumé

La réflexion développée dans les lignes qui suivent a porté sur les initiatives locales du transport fluvial dans la province de l'Équateur, regard sur les logiques d'action et stratégies des acteurs. A l'issue de l'analyse des données recueillies, il est ressorti que la défaillance de régulation passe pour le facteur majeur impliquant des conséquences ultimes sur la vie et sur le business des populations en dépit des interactions de divers acteurs dans les initiatives locales.

**Mots-clés :** initiatives locales, transport fluvial, province de l'Équateur, logiques d'action, stratégies des acteurs

### Abstract

The reflection developed in the following lines focused on local river transport initiatives in the province of Équateur, looking at the logic of action and strategies of the actors. At the end of the analysis of the data collected, it emerged that the failure of regulation is considered to be the major factor involving ultimate consequences on the lives and businesses of the populations despite the interactions of various actors in local initiatives.

**Keywords :** local initiatives, river transport, province of Équateur, logic of action, strategies of stakeholders

### INTRODUCTION

La présente réflexion tente de mettre en lumière les interactions des différents acteurs qui se meuvent dans les initiatives locales du transport fluvial en province de l'Équateur.

En effet, pris comme l'une des initiatives locales du transport fluvial la plus populaire dans cette entité, le phénomène *Ibora* constitue un « système d'action concret » (Crozier et Friedberg, 1977) confrontant deux catégories d'acteurs (publics et privés) au sein d'une dynamique couvrant deux réalités tout à fait différentes dans leurs contenus intrinsèques, mais complémentaires, interdépendantes, interactionnelles quant à leur utilisation. Il s'agit de « politiques » d'une part et d'« initiatives locales » d'autre part.

La finalité de cette réflexion consiste à comprendre comment ces acteurs évoluent dans le jeu, quelles sont leurs ressources, leurs logiques d'action et stratégies, comment naviguent-ils dans les zones d'incertitude qui leur sont propres, quelle est l'incidence de ces interactions et quelles sont les perspectives de solution ? L'enjeu réside ici, dans la manière dont chaque acteur exerce son pouvoir pour défendre ses intérêts et maximiser ses gains au sein de ce jeu complexe, impliquant l'idée d'une action collective. Car en effet, autant que précisent Crozier et Friedberg, « toute entreprise collective [...] repose sur un minimum d'intégration des comportements des individus ou groupes, bref, des acteurs sociaux concernés, qui poursuivent chacun, des objectifs divergents, voire contradictoires » (*Idem* : 21).

Quand bien même en RDC, « l'exploitation du transport fluvial est dominée depuis les années 1990, par les entrepreneurs privés formels et informels » (Banque Mondiale), les initiatives locales, en général, et l'activité *Ibora* en l'occurrence, font l'objet d'intervention de différents acteurs, publics et privés. Les politiques et les administratifs (acteurs publics) intervenant à travers la réglementation et la régulation du secteur transport ; les armateurs et les voyageurs (acteurs privés) participant respectivement à travers l'exploitation des embarcations de fabrication locale à titre de fortune pour le transport des personnes et des biens, et par l'utilisation desdites embarcations pour leur mobilité et celle de leurs biens. Mais, l'État congolais, acteur principal ayant assumé autrefois le monopole exclusif dans l'organisation du transport fluvial à l'Équateur en l'occurrence, s'est effacé. Il s'est révélé défaillant dans son rôle de pourvoyeur des services de transport des personnes et des biens dans cette entité. Et pour pallier à cette défaillance, « la libéralisation du transport fluvial, à la suite d'une décision du Conseil exécutif en 1977, lui a retiré le monopole, autorisant toute personne physique ou morale à devenir armateur » (CCIRDC, s.d.). En réalité, cette libéralisation s'était avérée une forme d'« appel à la rescousse » des acteurs privés, afin de répondre en synergie, au besoin quotidien inhérent, celui de la mobilité des personnes et des biens dans le pays. Ce qui a ouvert des « fenêtres d'opportunités » (Pidika, 2014) aux opérateurs privés d'investir leurs capitaux, en fabriquant localement des embarcations (baleinières) de fortune exploitées sous la dénomination d'*Ibora*.

Dans cette activité, chaque catégorie d'acteurs met en branle des logiques d'action ou des comportements et des stratégies, partant des ressources propres, à travers des interactions inhérentes, dans l'objectif de faire triompher leurs intérêts respectifs. Cependant, ces interactions mènent parfois à des conséquences néfastes, notamment des naufrages récurrents avec des pertes ultimes en vies humaines. Une régulation défaillante serait à la base de ces accidents. Le renforcement de celle-ci (régulation) en passant par le rétablissement de l'autorité de l'État, serait susceptible d'apporter une remédiation à cette épineuse question dans une entité à vocation agricole et au potentiel forestier imposant, jonchée des cours d'eau navigables.

A ce titre, c'est le jeu, l'action, l'interaction, les logiques d'action et les stratégies auxquels se livrent les acteurs dans l'exploitation de ces initiatives locales à de différents degrés, qui sont au cœur de cette étude. Mais les interrogations soulevées sont celles de savoir : *quels sont les logiques d'action et les stratégies déployées par les acteurs dans l'exploitation des initiatives locales du transport fluvial en province de l'Équateur ? Quels en sont l'incidence et les perspectives de solution ?*

Cette réflexion est structurée en trois points. Le premier expose brièvement la démarche méthodologique suivie lors de la collecte des données et pour leur interprétation. Le deuxième analyse les notions de ressources, de logiques d'action et de stratégies des acteurs. Enfin, le troisième point prospecte l'incidence et les perspectives de solution aux conséquences desdites interactions dans les initiatives locales du transport fluvial à l'Équateur.

## I. DEMARCHE METHODOLOGIQUE SUIVIE

Les données empiriques de ce travail ont été recueillies à la suite de l'exploitation complémentaire de trois techniques. L'observation des groupes cibles de l'univers des initiatives locales du transport fluvial a été la première technique de la série. Notre statut de chercheur natif (résidant à Mbandaka depuis de décennies) nous a facilité la tâche dans l'observation des faits surtout lors des noyades incessantes.

Ensuite est venue la phase de l'exploitation des sources écrites. Dans ce cadre, s'alignent les ouvrages, articles et travaux académiques renseignés dans la bibliographie reprise à la fin de ce travail.

Enfin, des séances des interviews approfondies ont été organisées avec notamment des responsables des services publics y afférents, initiateurs locaux du transport fluvial, voyageurs de la voie fluviale, victimes ayant survécu à des accidents et/ou membres de famille de celles emportées par la naufrage. Cette technique comme les deux autres, nous ont permis de réunir des renseignements édifiants sur notre objet d'étude.

Les données ainsi rassemblées, ont été analysées et interprétées à la lumière des postulats de l'approche de l'analyse stratégique avec, en vedette, les acteurs, leurs stratégies et logiques d'action.

## II. LES LOGIQUES D'ACTION ET STRATEGIES DES ACTEURS DES INITIATIVES LOCALES DU TRANSPORT FLUVIAL A L'ÉQUATEUR

Précisons d'entrée de jeu, que la responsabilité des acteurs occupe une place centrale dans l'approche stratégique guidant l'analyse de la dynamique en étude. Dans le domaine du transport fluvial en Équateur, deux catégories d'acteurs se distinguent : les acteurs étatiques ou publics, agissant au nom de l'État dans la sphère publique, et les acteurs non étatiques ou privés, œuvrant dans la sphère privée pour le compte d'entités privées. Quels que soient le positionnement de ces acteurs, chacun mobilise ses ressources et met en œuvre des stratégies afin de maximiser ses intérêts, ses gains, c'est-à-dire, dans le transport de personnes et de biens par les embarcations de fabrication locale sur la voie fluviale à l'Équateur. Ces acteurs se déclinent en politiques et administratifs (acteurs publics) d'un côté, et en armateurs et voyageurs (acteurs privés) de l'autre.

### 2.1. Les ressources et logiques d'action des acteurs étatiques

En tant que « construit social », l'État trouve sa justification dans diverses conditions, dont l'établissement d'une autorité publique exerçant un pouvoir sur le territoire national. Dans le domaine de la mobilité des personnes et des biens, l'État à travers ses acteurs, en l'occurrence les politiques et les administratifs, exerce ses prérogatives de puissance publique, bien que son monopole soit dilué, entraînant la perte de la centralité sur l'activité étudiée. Ces prérogatives se manifestent notamment sur les aspects décisionnel et réglementaire (pour les politiques) et l'aspect régulateur (pour les administratifs).

#### 2.1.1. Ressources et logiques d'action des politiques

Dans l'ensemble, les politiques sont considérés comme des décideurs, détenant des prérogatives décisionnelles en tant que ressources conférant un pouvoir réel.

*« Concrètement, l'acteur recourt à ses ressources, mieux à tous les types d'éléments qui se trouvent à sa disposition (éléments formels comme les règles, l'autorité ou la compétence professionnelle par exemple), pour installer sa capacité de « constituer » un environnement plus favorable à son propre jeu.*

*Ses actes, mieux ses actions n'ont de signification qu'une fois raccrochées aux opportunités de gain ou de perte dans une situation » (Baende, op cit : 223).*

Dans le contexte de cette démarche, le terme "politiques" englobe les acteurs politiques œuvrant à l'échelon supérieur de la sphère des institutions étatiques en matières de transport fluvial, tant au niveau du pouvoir central que provincial. Ils interviennent de diverses manières en tant que décideurs dans l'organisation et le fonctionnement du transport fluvial, incluant le Président de la République, les sénateurs, les députés nationaux, les membres du gouvernement central (Ministres), les députés provinciaux, et les membres des gouvernements provinciaux (Gouverneur et Ministres provinciaux). Bien que travaillant au sommet de l'État, ces acteurs maintiennent des liens avec le niveau local où se réalisent les activités du transport fluvial à travers des initiatives locales. Pour cela, ils disposent à leur portée les ressources telles que les compétences décisionnelles et règlementaires pour étayer leurs stratégies.

Concernant les compétences liées au transport fluvial, les politiques détiennent les prérogatives décisionnelles, englobant la prise des décisions notamment en termes de politiques publiques, ainsi que l'établissement des règles de fonctionnement. Ces prérogatives relèvent de leurs compétences exceptionnelles, impliquant la connaissance et la maîtrise de la réglementation et des politiques publiques.

La compétence décisionnelle englobe la capacité de résoudre les problèmes sociaux. Au niveau central, le Président de la République a le pouvoir de promulguer de la Constitution, dont découlent tous des textes légaux et règlementaires régissant le transport fluvial. Les compétences d'action varient : le Président de la République agit par Ordonnance présidentielle, le Premier Ministre par Décret, le Ministre ou en collaboration par Arrêté ministériel ou interministériel, tandis que les sénateurs et députés nationaux votent des lois. Au niveau provincial, le Gouverneur de province peut prendre des Arrêtés provinciaux, et les députés provinciaux des édits provinciaux, pour résoudre des problèmes cruciaux du transport fluvial en Équateur, notamment les naufrages.

Les prérogatives d'édicter les règles du transport fluvial constituent une ressource indéniable pour ces acteurs, dans la mesure où l'organisation et le fonctionnement des initiatives locales en dépendent inéluctablement. Les services régulateurs, les armateurs et les voyageurs sont censés se référer aux lois et règlements édictés par les politiques. Cela souligne que seuls les politiques ont la compétence pour dicter ces normes. Ces ressources, comprenant les compétences décisionnelles et règlementaires, confèrent la capacité de mettre en place des stratégies visant à imposer leur pouvoir dans cette zone de jeu.

Dans la mise en œuvre des politiques publiques relatives au transport fluvial, la prise de décision concernant la construction, l'aménagement, l'entretien des infrastructures et l'acquisition de flotte relève clairement de la compétence des politiques. Ces charges nécessitant d'énormes moyens financiers, sont décidées et financées par les politiques, soulignant ainsi le poids de leurs prérogatives décisionnelles. Comme le souligne l'adage : « aucune action ne peut véritablement aboutir sans ressources financières » (Kamba, op cit : 113), et dans ce contexte la décision appartient aux politiques.

Bien loin de limiter leurs capacités à ces ressources, nous pensons que c'est dans ce cadre qu'ils peuvent déployer les atouts nécessaires.

#### 2.1.2. Ressources et logiques d'action des administratifs

Dans le cadre de cette étude, les administratifs exécutent les règles et décisions des politiques en matière de transport fluvial, détenant ainsi la connaissance et la maîtrise des normes pour réguler les activités de transport par les initiatives locales. Leur rôle essentiel, de la préparation à l'évaluation des politiques publiques, mieux des actions publiques en matières de transport fluvial, les places en amont et en aval des décisions politiques. La maîtrise des normes et de l'information sur le fonctionnement des initiatives locales du transport fluvial constitue une ressource importante. La régulation des activités, assurée par l'exécution et le contrôle, est cruciale pour donner du sens aux règles édictées. En l'absence de régulation, les règles perdent leur utilité. En d'autres termes, la régulation est indispensable pour que les armateurs atteignent leurs objectifs de bénéfices, que les voyageurs profitent de leur mobilité, que l'État tire des dividendes, et pour ce, tous dans des conditions optimales.

En termes de connaissance et maîtrise des normes, c'est l'administration qui, en constatant un problème sur le terrain, informe le politique (en termes de *input*), prépare la décision appropriée, planifie, exécute la décision prise (*output*) par le politique. Ces rôles indispensables confèrent un pouvoir réel à l'administration sur le fonctionnement du système organisé, comme le souligne Mukoka, qui met en avant que « la maîtrise des règles et procédures dans une organisation confère une influence et un pouvoir réel » (Mukoka, cité par Kamba, op cit : 115), même en dehors de la hiérarchie directionnelle. En dépit de l'édiction des règles par les politiques, c'est à l'administration qu'incombe l'appréciation de leur pertinence, de leur applicabilité sur le

terrain, des effets de leur exécution, et des contraintes y afférentes. La maîtrise de ces paramètres procure un pouvoir effectifs aux administratifs, assurant ainsi le contrôle de cette zone.

Concernant l'information et la communication, à l'ère de la mondialisation, leur importance est indéniable. Dans une organisation, chaque acteur s'efforce de consolider son influence et sa supériorité en contrôlant ces moyens. Pour les administratifs, ces outils représentent une ressource capitale.

Au sens de cette réflexion, les administratifs sont parmi les principaux utilisateurs de l'information et de la communication. Étant présents dans toutes les facettes de l'activité locale de transport, ils détiennent une information précieuse. D'où, l'information et la communication constituent pour eux une ressource et une source de pouvoir réel.

## 2.2. Des ressources et comportements des acteurs privés

### 2.2.1. Les armateurs

Les armateurs, opérateurs privés exploitant les embarcations de fortune dans le transport fluvial à l'Équateur, dominent toute la flotte, étant donné l'absence de bateaux appartenant à l'État dans la province. Cette domination constitue une ressource clé dans le système d'action, utilisée par les armateurs pour réaliser des bénéfices. Leur double objectif, à la fois lucratif et social, se manifeste à travers la création d'embarcations comme *Ibora*, offrant un transport rapide et régulier sur le fleuve Congo. Le monopole de la flotte devient ainsi une ressource, permettant aux armateurs de contrôler efficacement cette activité.

### 2.2.2. Les voyageurs

Le voyageur, toute personne cherchant la mobilité physique ou des biens dans une embarcation de fortune moyennant paiement de billets et/ou de fret, contrôle la zone financière.

Les conditions fixées par l'amateur, bien que souvent unilatérales, font l'objet de négociations, chaque acteur cherchant faire valoir ses intérêts. Les moyens financiers, une ressource indéniable, sont contrôlés par les voyageurs, impactant tous les autres acteurs. Les politiques en tirent des recettes pour financer les politiques publiques et leurs rémunérations, etc., et les armateurs qui s'en servent pour leur activité lucrative.

## 2.3. Les stratégies des acteurs

Les stratégies des acteurs dans le transport fluvial dépendent du contexte des ressources, ainsi que des intérêts propres à chaque acteur, s'orientant en fonction des autres intervenants dans le jeu.

### 2.3.1. Stratégies des politiques

Les politiques, dotés de compétences décisionnelles et réglementaires, utilisent ces ressources pour imposer leur pouvoir dans le jeu. Ils élaborent des politiques et des règlements, fixant notamment les règles de jeu. Ces règlements servent non seulement à la régulation, mais aussi à générer des recettes pour l'État. Cependant, il est à noter que l'élaboration des règlements est souvent influencée par les intérêts propres des politiques, quand bien même l'intérêt général en soit l'objectif principal. Ainsi, la réalisation, mieux la maximisation des recettes pour l'État, si bien canalisées, peut contribuer à couvrir diverses charges d'intérêt général.

L'influence politique est une stratégie couramment utilisée par les politiques dans la province de l'Équateur. Les postes dans les services publics semblent souvent dépendre de liens politiques ou familiaux avec des personnalités influentes. Ce phénomène se manifeste par des remplacements intempestifs des commissaires fluviaux compétents, par des fonctionnaires liés à des responsables politiques. De même les armateurs cherchent l'influence de figures politiques pour résoudre des problèmes liés à la régulation. Ces pratiques peuvent entraîner des incidents, comme à titre illustratif, le naufrage de l'embarcation M/B Mapamboli à Mbandaka en 2023, dont le départ la nuit était influencé par un Député provincial qui avait chargé ses biens destinés à la campagne électorale dans le territoire de Bolomba.

### 2.3.2. Stratégies des administratifs

De manière générale, les administratifs jouent le rôle en même temps d'« architectes » et d'« entrepreneurs » des actions publiques et des règlements liés au transport fluvial. Leur proximité constante avec les acteurs impliqués les positionne comme détenteurs des règlements et des règles établies par les politiques. Leur maîtrise des normes et des informations constitue une ressource importante.

Toutefois, sur le terrain, ces instruments sont parfois exploités à des fins personnelles, alimentant ainsi la fraude, la corruption et la concussion dans les pratiques fonctionnelles d'*Ibora*. Les dérives de ces initiatives contribuent à des irrégularités telles que les navigations non conformes, les surcharges, les défauts de sécurité, et l'absence de contrôle technique. Il est un fait que, les administratifs, tout en assurant la fonction de régulation en s'appuyant sur les textes qu'ils maîtrisent, ils se servent aussi des abus de régularité qui constituent par ricochet, leurs stratégies pour la maximisation des recettes pour le compte de l'État d'une part

et pour leurs propres ventes d'autre part. A titre exemplatif, le fait pour les agents des services commis à la régulation des *Ibora* de fermer les yeux aux surcharges de ces embarcations, sert d'appâts pour augmenter les recettes qui d'une part profitent à l'État (même si cela va à contre-courant des normes), et d'autre part, profitent aux poches des administratifs, généralement versés dans ces pratiques prohibées.

### 2.3.3. Stratégies des armateurs

L'objectif ultime des armateurs dans l'opération *Ibora* est sans équivoque la quête de bénéfices lucratifs. Leurs stratégies sont élaborées et orientées en fonction des ressources et tactiques des autres acteurs avec lesquels ils interagissent.

Une stratégie clé adoptée par les armateurs est celle d'assouplissement des voyageurs en mettant l'accent sur la rapidité et la régularité, atténuant ainsi les craintes des voyageurs liées à la nature et à l'état des embarcations. Comme nous l'avons relevé dans les pages précédentes, les *Ibora* se distinguent des bateaux privés par leur célérité et leur ponctualité, malgré les risques inhérents. Quand bien même, le billet de voyage par *Ibora*, qui s'élève actuellement à 70.000 francs congolais à la montée (Kinshasa-Mbandaka), et à 40.000 francs congolais à la descente (Mbandaka-Kinshasa), coût supérieur au billet par bateau privé, plusieurs personnes préfèrent prendre *Ibora*, suite à la rapidité et à la régularité qui le caractérise.

Si pour ces embarcations, les armateurs visent à modérer les coûts des billets et du fret ainsi qu'à mettre en œuvre des pratiques du marketing, c'est en fait pour créer les conditions équitables en adaptant les tarifs aux réalités socioéconomiques de la population locale, permettant ainsi à toutes les couches sociales de solliciter ces embarcations. « Cette approche prend en considération la pauvreté généralisée vécue dans la région aujourd'hui ».

Parallèlement, une autre stratégie des armateurs repose sur le trafic d'influence et la corruption. Ils exercent une influence, notamment auprès des députés provinciaux, pour atténuer certaines incohérences réglementaires et recourent fréquemment à la corruption pour influencer les responsables ou agents chargés de la régulation du transport fluvial. Ces pratiques soulignent la complexité des dynamiques impliquées dans le secteur.

### 2.3.4. Stratégies des voyageurs

Dans le jeu organisationnel, toute stratégie dépend des ressources dont dispose l'acteur. Pour le cas d'espèce, les voyageurs doivent consentir des sacrifices, notamment en acceptant les conditions de voyage qui se présentent, dans l'optique de réaliser leurs aspirations.

## III. INCIDENCE DES INTERACTIONS DES ACTEURS DU PHENOMENE IBORA ET PERSPECTIVES DE SOLUTION

Dans les points développés ci-avant, nous avons mis en évidence les lacunes de l'État congolais à garantir la mobilité des personnes et des biens par voie fluviale, notamment dans la province de l'Équateur. Pour pallier à cette défaillance, l'intervention d'acteurs ou d'entrepreneurs privés s'était avérée indispensable.

A tout prendre, la solution à l'épineuse question du transport fluvial à l'Équateur en appelle à l'intervention d'acteurs multiples, dans une optique interactionnelle, mieux des acteurs pertinents qui devraient mettre ensemble des stratégies convergentes, afin de résorber de manière efficace, efficiente et durable ce problème sociétal.

D'une part, il y a lieu de reconnaître que l'état congolais, bien que disposant des prérogatives notamment réglementaires et régulatrices, il a cependant perdu la centralité sur le transport fluvial, en l'occurrence le monopole de la flotte et de certaines infrastructures (les ports par exemple, dans la mesure où quasiment tous les *Ibora*, à Mbandaka n'utilisent que les ports privés ; le chantier naval Boyera à Mbandaka est devenu un « cheval blanc », etc.). Et avec l'entrepreneuriat privé dans cette voie de mobilité, le pouvoir public se trouve dans l'impossibilité de reprendre totalement le monopole du secteur de transport en général et le transport fluvial en particulier. Toutefois, la fonction régulatrice revient et reste une prérogative pour le pouvoir public qui en assure le contrôle. Cependant, ce contrôle, mieux, cette régulation, entachée de plusieurs irrégularités, enfreint le bon fonctionnement des activités liés aux initiatives locales en général et du phénomène *Ibora* en l'occurrence à l'Équateur. Par conséquent, les stratégies émanant du seul l'État sont devenues surannées, anachroniques, partant, émaillées de gènes d'inefficacité, moins plausibles de donner de solution au vrai problème de transport fluvial à l'Équateur.

D'autre part, les opérateurs privés, bien que dominant dans le transport fluvial dans la province de l'Équateur, avec le phénomène *Ibora* à la une, remédiant tant soit peu au déficit de mobilité par la voie des eaux, ne parviennent pas à apporter de solution satisfaisante et durable à cette épineuse question. Bien plus, ce phénomène dont ils se servent pour investir réaliser des bénéfices lucratifs, revêt un caractère

accidentogène et naufragé, avec des conséquences néfastes. Par conséquent, les entrepreneurs privés sont loin de résoudre le problème, seuls, sans l'intervention de l'État en tant qu'acteur principal.

Au vu de ce qui précède, et en attendant des solutions beaucoup plus réfléchies et durable, la mobilisation des moyens afin de développer le dispositif *Ibora*, notamment en limitant le nombre de passagers, avec un minimum de confort (espacement, sièges, toiture, toilettes, etc.) et de sécurité (obligation du port de gilet de sauvetage, balisage, navigation diurne, etc.), serait un début de solution pour une mobilité améliorée des congolais à l'Équateur.

« Si tous les acteurs ont chacun une part de responsabilité dans les maux qui infestent le système de [système de transport congolais], celle de l'État paraît beaucoup plus grande » (Pidika, 2013 : 48). Dans cette optique, le renforcement de la régulation de l'activité *Ibora* notamment, apparaît comme solution viable aux conséquences de ces embarcations. Ce renforcement devrait être assorti de la réhabilitation de l'autorité de l'État dans ce secteur clé du développement socioéconomique de la province de l'Équateur. Actuellement, dans de nombreux pays avancés, la collaboration interactive entre acteurs interdépendants dans un système d'action collectif est une stratégie fructueuse pour le développement de divers secteurs de la vie publique. Pour le transport fluvial dans la région étudiée, il est nécessaire d'intégrer tous les acteurs pertinents, publics et privés, essentiels au développement socioéconomique de cette entité aux vastes potentiels agricoles et forestiers. Il est également crucial d'envisager la maintenance des unités flottantes, et à travers une coopération décentralisée, de mettre en place des petits bateaux sur certains affluents du fleuve dans la région pour remplacer progressivement les *Ibora*, qui présentent des risques d'accidents persistants

Les politiques publiques doivent se concentrer sur les infrastructures, les équipements et la réglementation, en incluant des mesures telles que la remise en état du chantier naval de Boyera, le renforcement de l'application des règlements, le balisage régulier du fleuve et des affluents, la limitation du trafic par *Ibora* avec des restrictions strictes sur le nombre de passagers et les tonnages, et la projection d'octroi de petits bateaux par le gouvernement provincial.

## CONCLUSION

Cette étude a décrypté les acteurs des initiatives locales du transport fluvial dans la province de l'Équateur, analysant les ressources, les logiques d'action mises en branle par les différentes catégories d'acteurs en vue de saisir comment ils mobilisent, chaque strate en ce qui le concerne, des stratégies leur permettant de faire triompher leurs intérêts respectifs.

Il s'avère que les différents comportements des acteurs tant publics que privés, ainsi que les stratégies déployées par lesdits acteurs dans le phénomène *Ibora* en tant qu'initiative locale, la plus fréquentée du transport fluvial dans la province de l'Équateur, entraînent souvent des naufrages avec des pertes énormes en vies humaines et en biens matériels.

A l'issue de l'analyse des données, la défaillance de régulation ressort en tant que facteur majeur impliquant ces conséquences ultimes, en dépit des interactions des acteurs dans les initiatives locales.

Afin de pallier à ces conséquences enfraignant par ricochet le développement socioéconomique d'une population dont le transport fluvial constitue un atout de prédilection, le renforcement d'une régulation rationnelle et objective reste la solution susceptible de faire rectifier le tir. Tout devrait donc être impulsé par la volonté politique des dirigeants.

## BIBLIOGRAPHIE

- BAENDE EKUNGOLA J.G., *Politique. Une science de l'action publique*, Paris, l'Harmattan, 2020.
- BOKELU BWELUMBE G.M., « Le phénomène *Ibora* : est-ce un problème ou un exutoire au transport fluvial dans la province de l'Équateur ? », Kinshasa, *M.E.S.*, n° 113 vol.1, 2020.
- BOUSSAGUET L., JACQUOT S. et RAVINET P., (S-D), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 3<sup>e</sup> édition actualisée et augmentée, 2010.
- CCIRDC, "Les Réseaux des Transports en République Démocratique du Congo", Paris, (s.d.), consulté le 06/09/2022 à l'adresse : <http://ccrdc.org/fr/index.php/fr/92-actualite/242-les-reseaux-des-transports-en-republique-democratique-du-congo>
- CROZIER M. et FRIEDBERG E., *L'acteur et le système*, éd. du Seuil, coll. « Sociologie politique », 1977.
- DION S., « Michel Crozier et l'étude des organisations », *Politique*, n° 12, 1987, consulté le 19/06/2022 à l'adresse : <https://doi.org/10.7202/040570ar>.
- KAMBA BENZA G., *La gouvernance décentralisée face aux forces des contraintes locales*, Mémoire D.E.S., FSSAP, Unikin, 2021-2022.

- LE GALES P., *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presse des Sciences Po, 2003.
- LE GRAND ROBERT, *Dictionnaire de la langue française*, éd Hachette, 1980.