

TRANSPORT LACUSTRE ET INSTALLATIONS PORTUAIRES .

1. Préambule.

Le rapport sur les pratiques et les risques accidentels pouvant causer la pollution des eaux du lac TANGANYIKA s'articule sur deux volets principaux :

- le transport lacustre ;
- les installations portuaires.

Dans ce document, nous allons analyser l'état des lieux (les pratiques chroniques de la pollution, les possibilités éventuelles de pollutions accidentelles), les propositions de solutions éventuelles pour remédier à la situation ainsi que les obstacles éventuels aux solutions proposées.

2. Historique.

Avant les indépendances, au BURUNDI et au CONGO, le transport lacustre et les activités portuaires étaient assurés par une compagnie belge qui avait signé une convention de concession d'exploitation avec la colonie. La société s'appelait « COMPOGNIE DES CHEMINS DE FER DU CONGO SUPERIEUR AUX GRANDS LACS AFRICAINS » en abrégé « C.F.L. ». La convention concédait à la C.F.L. l'exploitation des chemins de fer, de la navigation lacustre et des autres voies navigables au CONGO ainsi que l'exploitation portuaire.

Au BURUNDI , la C.F.L. fût installée en 1932. C'est là qu'ont débuté les activités portuaires (avec un seul quai en bois) et le transport lacustre au BURUNDI.

La C.F.L. assurait l'exploitation du port de BUJUMBURA et le transport de marchandises par lac. La moitié de la flotte de la C.F.L. a été cédée à la RDC le 1/01/1965, tandis que l'autre moitié s'est constituée en une société appelée « COMPOGNIE DES GRANDS LACS » le 1/03/1967. Plus tard, la Compagnie des grands lacs a décidé de séparer les deux activités en créant deux sociétés.

- E.P.B. : Exploitation du Port de Bujumbura ;
- ARNOLAC : Armement Nord du Lac.

Les deux activités sont vieilles de 66 ans (depuis 1932). Comme toutes

les autres activités humaines, elles causent aussi des pollutions.

3. Transport lacustre.

3.1. Etat des lieux.

La pollution chronique causée par le transport lacustre est une pollution liée aux pratiques et usages de la navigation. Il a été constaté que pour tous les bateaux de la flotte nationale, le système d'évacuation des déchets solides, des produits de nettoyage et des déchets domestiques (eaux usées et déchets de cuisine) est le même . C'est l'évacuation directe dans le lac ! Après le nettoyage des calles, les produits de nettoyage sont stockés sur le pont et jetés dans le lac au large. De même, les eaux usées et les autres déchets sont directement évacués dans le lac sans traitement préalable.

La pollution accidentelle est liée à des accidents de la navigation. Les bateaux pétroliers peuvent avoir des accidents et déverser toute la cargaison dans le lac. C'est la pire des cas qui peut se passer. Actuellement tous les pays riverains du lac ne sont pas outillés pour combattre cette pollution. D'autres pollutions accidentelles peuvent se produire en cas de naufrage des bateaux chargés des produits polluants (chimiques etc...).

3.2. Solutions envisagées.

- Pour les déchets solides, les produits de nettoyage et les déchets de cuisine, il y a lieu d'installer de petits contenaires sur chaque bateau et les manutentionner à l'arrivée et / ou au départ du bateau.
- Concernant les eaux usées, il faut obliger les armateurs à installer sur chaque unité une chambre de décantation où on devra mettre des désinfectants et procéder au vidange à chaque arrivée au port si c'est nécessaire.
- Pour la pollution accidentelle des hydrocarbures, il faut procéder à l'acquisition des équipements pour combattre cette pollution. D'autre part, au moment de la construction des bateaux citernes il faut exiger qu'ils aient une coque double afin d'éviter les déversements des hydrocarbures à la moindre déchirure.

3.3. Obstacles éventuels.

Au niveau des armateurs, il y aura des résistances pour accepter d'entreprendre des transformations (installation d'une chambre de décantation).

Concernant l'acquisition des équipements pour combattre les pollutions

des hydrocarbures, il y aura des problèmes de disponibilité des fonds.

4. Installations portuaires.

4.1. Etat des lieux.

La pollution chronique du lac causée par les installations et l'activité portuaire se trouve au niveau de l'évacuation des eaux de pluies, et des eaux usées.

Pour les eaux de pluies, elles sont directement évacuées dans le lac. Des fois on traite des produits polluants et des pertes se déversent sur les revêtements. Après nettoyage, il reste quelques produits qui partent avec les eaux de pluies. Cette pollution est insignifiante.

Pour les eaux usées, seules les eaux usées des toilettes et des douches des dockers sont directement évacuées dans le lac sans traitement.

La pollution accidentelle qui peut se produire c'est au moment de la manutention où des produits polluants peuvent tomber dans la darse du port.

4.2. Solutions envisagées.

IL faut revoir le système d'évacuation des eaux usées des toilettes et des douches des dockers.

4.3. Obstacles éventuels.

Néant.

5. Conclusions.

Il faut exiger aux autorités concernées par les différentes sortes de pollution pour y mettre fin et dans notre pays et dans les autres pays riverains du lac Tanganyika.

D'autre part, il faut chercher les voies et moyens pour acquérir les équipements pour combattre la pollution accidentelle et constituer une équipe commune d'intervention pour tous les quatre pays .

LE DIRECTEUR DES TRANSPORTS LACUSTRES
ET INTERNATIONAUX .

Ir. Pascal NDIZEYE.-

