Journal école réalisé en partenariat avec l'Université de Kisangani et Syfia international

MUNGONGO «

Bimensuel | 27 août 2009 | N° 3 | 200 FC

Quand conducteurs, motards et piétons ignorent le code de la route…

Les accidents se sont multipliés en ville depuis qu'affluent motos, voitures et camions. L'ignorance et le non respect du code de la route, l'absence de contrôle technique et de documents, l'inconscience des piétons en sont les principales causes. La police de roulage a récemment décidé de sévir.

Caricature : Roger Bamungu

Dans la cour du bureau de la police de circulation routière (PCR), cinq véhicules endommagés sont garés ; dans la grande salle du bâtiment, une vingtaine des motos portant des procès verbaux de contraventions. C'est le résultat de la campagne de «bouclage» lancée courant juillet par la PCR. Son commandant, le major Tshimanga, s'engage à appliquer la loi dans toute sa rigueur et à intensifier les contrôles sur la voie publique. «Nous allons désormais déférer devant la justice, celui qui circule sans respecter le code de la route», déclare-t-il. Robert Bakanga, chef de division des Transports, compte placer des postes de contrôle afin de traquer les engins qui roulent sans contrôle technique. Nombre de chauffeurs et motards circulent, en effet, sans documents de bord, sans ceinture de sécurité ni casque de protection.

Les habitants se plaignent cependant que l'application de ces mesures ne dure que l'espace d'un matin et que les conducteurs soudoient les policiers pour circuler sans respecter la loi. «Les éléments de la police reçoivent à longueur de journée des billets de banque des conducteurs et les laissent passer», regrette un enseignant.

Trafic de plus en plus intense

Depuis la réouverture de la route Kisangani-Beni, à la fin de l'an passé, la ville connaît un afflux de véhicules et motos. Chaque jour des voitures et de grands camions entrent et sortent. Et ils sont vendus à des prix abordables. «Cet afflux redonne à Kisangani l'image d'une ville et nous en sommes fiers», déclare Bienvenu Ngalamulume, encadreur des motards au parking du rond-point du Canon.

Cette multiplication des véhicules, après plus de 10 ans où seuls les vélos assuraient le transport des hommes et des marchandises pose cependant de réels problèmes de circulation tant pour les engins roulant que pour les piétons peu habitués à cohabiter. Piétons, cyclistes, motards, ont du mal à prendre de nouvelles habitudes alors que les conditions de circulation changent rapidement avec l'intensification et la diversification du trafic.

Ronds points et espaces verts deviennent des parkings. Ici trois personnes roulent sur une moto, là bas des voitures de quatre places transportent neuf passagers. Dans les minibus, c'est un calvaire pour les femmes enceintes et les personnes de troisième âge qui y sont confinées.

Mieux vaut prévenir que guérir

Cette année, la PCR a enregistrée 39 morts dont 14 pour le seul mois de juillet. Les causes de ces accidents sont multiples : excès de vitesse, ivresse au volant, absence de ceinture de sécurité et de casque, non respect des priorités aux carrefours et non maîtrise du volant. Certains chauffeurs reconnaissent leur ignorance du code de la route. Stalone Sengi, président de l'Association des taximen motos de Kisangani (AMOTAKIS), affirme avoir initié chaque samedi des séances de sensibilisation sur les bonnes conduites à tenir sur la route. «L'Etat ne doit délivrer le permis de conduire qu'à celui qui a réussi au test», estime-t-il.

Esther boyili, victime d'un accident de moto en juillet, voudrait que la police de circulation routière organise des séminaires de formation sur le code de la route non seulement à l'intention des conducteurs mais de toute la population car c'est à tout le monde de prendre conscience qu'il faut être prudent qu'il marche à pied ou qu'il roule.

Nadia Midesso

A LIRE EN PAGE…

1 Quand conducteurs, motards et piétons ignorent le code de la route

2 Les surchages de passagers, principales cause d'accident

3 Le piratage du courant électrique nuit à tout le monde

4 Les petites vendeuses exposées aux grossesses précoces

Les surcharges de passagers, principale cause d'accident

Mi-juillet, les autorités ont interdit le transport des passagers au dessus des marchandises pour limiter les accidents souvent mortels, qui se sont multipliés sur la route Ituri depuis le début de l'année. Mais faute de contrôles rigoureux, cette règlementation reste inefficace.

Crédit photo : photo Mungongo

Onze accidents de la route, 18 morts, plusieurs blessés et des dégâts matériels importants ont été enregistrés au cours du premier semestre de l'année en cours, sur la route Ituri Kisangani-Bunia, selon les statistiques de la Police de circulation routière (PCR). Fin juillet dernier, radio Okapi a fait état d'un camion renversé au point kilométrique (PK) 12 non loin de Bafwasende : bilan deux morts et plusieurs blessés.

Le tableau sur cette route est sinistre. Assurant le trafic entre Kisangani et les villes de Bunia, Komanda, Niania, Bafwasende, Beni, Butembo, cet axe a été remis en service en fevrier 2008. Depuis lors, «les camions y roulent à vive allure si bien qu'une crevaison soudaine peut les renverser», explique Nestor Bongoya,chef de bureau chargé des renseignements à la PCR. Il ajoute qu'avec «des chargements au-delà du tonnage requis, les pneus de ces camions ne peuvent supporter un poids équivalent à celui d'un camion 10 roues.» Le comportement des conducteurs, qui ne respectent pas les normes de la circulation routière, est une des principales causes de ces accidents. Aimé M., 28 ans, chauffeur depuis plusieurs années, explique «qu'il y a de nouveaux chauffeurs inexpérimentés qui ne savent maîtriser leur véhicule la nuit à l'approche d'un autre camion dans l'autre sens de la route». L'absence de panneaux de signalisation, les érosions et le manque d'entretien de la route, l'ivresse des chauffeurs pendant le voyage et la pression des passagers, pour arriver à tout prix à temps à destination, multiplient les risques d'accidents.

Voyage à moindre coût mais risqué

Le faible coût du ticket des camions (entre 10 et 35 $) par rapport aux bus (50 $), attire de nombreux voyageurs, malgré l'absence de mesures de sécurité. «Nous transportons entre 10 et 30 passagers… à chacun de voir sa poche», reconnaît Aimé M. Le prix du trajet est l'objet d'un marchandage entre les chauffeurs et les passagers (10 $ dans la carrosserie et 35 $ dans la cabine). Le plus dangereux est de voir plusieurs passagers s'entasser au-dessus des marchandises s'accrochant aux câbles qui les maintiennent et d'autres, révèle un habitué de ces voyages «s'accrochent aux ceintures des autres passagers». Mumbere, un vacancier en partance pour Niania, minimise le danger : «J'ai payé 10 $ dans la carrosserie sur les marchandises… Les accidents sont imprévisibles. Seul Dieu nous protége… «Avec un programme de voyage fixe de 2 fois la semaine pour le bus, je préfère le camion disponible à tout moment», ajoute ce quadragénaire en partance pour Butembo.

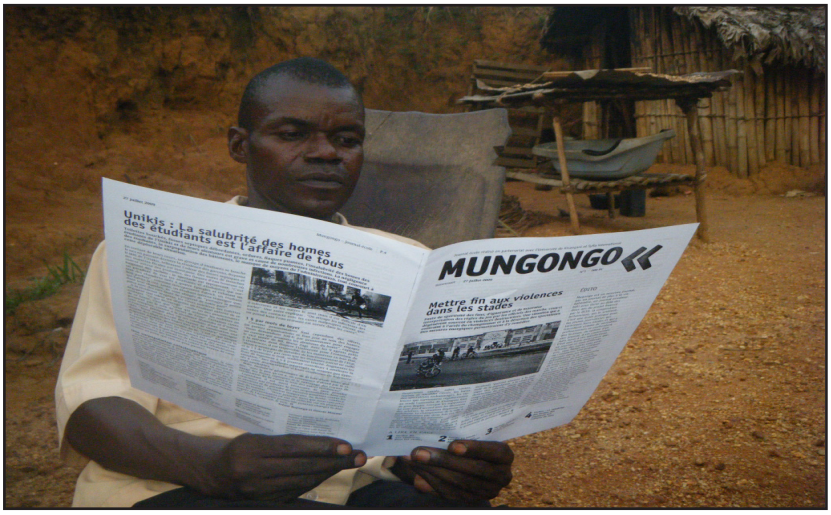
Les chauffeurs aussi justifient, à leur manière, cet embarquement des hommes au dessus des marchandises. La demande est forte mais aussi le souci de se faire de l'argent à l'insu des patrons. «Ces tickets nous permettent de prendre en charge de nombreux frais à payer au différents services de l'Etat le long du trajet», explique Mumbere Bahotwa, chauffeur depuis 8 ans.

Laxisme des services de contrôle

En effet, plusieurs services se retrouvent dans les parkings pour la gestion et le contrôle des chargements et déchargements des camions : Agence nationale de renseignement (ANR), Direction générale des migrations (DGM), la Mairie et autres services de l'Etat.. «Ils ne viennent que pour quelques billets et nous laissent partir, personne ne réglemente», affirment les chauffeurs. Gilbert Lombo, superviseur des parkings au Service des Transports et Communications, souligne que «seuls 10% des camions chargent au parking. Ils le font dans les habitations pour échapper au contrôle et à la taxation. Ils ne viennent au parking que pour prendre les passagers et partir». Ils se présentent au parking avec un agrément et une autorisation de transport obtenus frauduleusement des agents du service des Transports et communications. «La suppression de la barrière au point kilométrique 20, à l'entrée et sortie de la ville, a diminué la capacité de contrôle des véhicules par la PCR», regrette Nestor Bongoya. Auparavant, tout véhicule «en contravention était soumis à une amende transactionnelle tel que le prévoit le code de la route.»

A la mi-juillet, un communiqué interdisant aux transporteurs de placer des passagers au-dessus des marchandises a été signé par le ministère provincial du Transport et Communication, après une réunion avec l'association des Chauffeurs du Congo (ACCO). Une mesure qui ne produit pas d'effets par manque de suivi. Cette lutte exige aussi la collaboration avec les services des provinces voisines d'où viennent les camions (Nord et Sud Kivu). Mumbere Bahotwa exhibe le manifeste (document délivré aux chauffeurs autorisant le départ, ndlr) de son camion délivré le 7 juillet avec 19 passagers par l'ANR au parking de Goma. Gilbert Lombo témoigne : «Si le chauffeur se présente avec l'agrément, nous lui délivrons le manifeste et autorisons son départ». Quant aux chauffeurs, ils se disent prêts à respecter cette décision, «à la condition de tenir compte de leurs intérêts en réduisant ces frais exigés tout au long de la route». C'est pourquoi, François Lisimo, président de l'ACCO, propose «un travail conjoint entre la PCR, la Mairie et l'ACCO».

Trésor Boyongo



Crédit photo : photo Mungongo

Un enseignant découvre Mungongo

Le piratage du courant électrique nuit à tout le monde

Des morts, des incendies, des délestages permanents, les raccordements frauduleux au courant électrique sont préjudiciables autant à ceux qui les font qu'à la Snel. Depuis juillet, la mairie et la société arrachent, dans toute la ville, les fils illicites mais habitants et agents de la société, complices dans la fraude, les reconnectent.

Crédit photo : photo Mungongo

Depuis le mois de juillet, la mairie et la Société nationale d'électricité (SNEL) ont lancé une campagne contre les raccordements frauduleux au courant électrique. Cinq milles mètres de câbles ont déjà été déterrés et saisis dans les six communes. Accompagnés de policiers, les agents de la SNEL passent avenue par avenue, maison par maison et arrachent tout fil électrique illicitement connecté au réseau. «L'opération concerne toute la ville», affirme Emery Tshomba, chargé de la gestion de clientèle à la SNEL, même la commune Makiso, siège des institutions publiques. Elle vise à protéger les gens contre les électrocutions et à permettre une meilleure gestion et distribution du courant aux abonnés.

La plupart du temps, en effet, ces fils sont accrochés sur des poteaux en bois ou en métal peu résistants aux intempéries. Certains ressemblent aux fils à linge pour faire sécher les habits, et d'autres passent en pleine route ou d'habitation en habitation. Ces fils sont dénudés sans isolant. «La plupart des maisons utilisent n'importe quel câble, de n'importe quelle dimension pour se procurer du courant», déclare John Patou, habitant du quartier Pumuzika, dans la commune Tshopo.

Résultat : cinq morts, quatre maisons incendiées sont les dégâts enregistrés depuis le début de cette année. En juillet dernier, dans la commune Tshopo, le décès par électrocution de l'inspecteur de police judiciaire, Louis Bangala, lors d'une promenade, a réveillé les consciences. Dans la même commune, deux jeunes filles ont terminé leur course à vélo dans un canal d'eau où passait un fil électrique dénudé. Elles ont trouvé la mort sur le champ. Des maisons et magasins ont brûlé au marché central. «Dans mon quartier, ce sont les chiens et chèvres qui succombent par électrocution. Les appareils électroménagers sont aussi calcinés suite à l'instabilité du courant», confie, Tembele wa Kabasele, chef de quartier adjoint au Plateau boyoma.

La fraude, cause de délestage

C'est depuis les années 97-98 que l'utilisation frauduleuse de l'électricité s'est généralisée. La capacité de distribution de la SNEL avait alors baissé. Un contrôle inefficace des abonnés et des agents de la société a aussi favorisé cette situation. Chacun voulant électrifier sa maison mais sans passer par les voies légales.

Tout le monde s'improvise électricien et manipule les cabines électriques. La Snel affirme que ces raccordements illicites causent une surcharge au réseau et occasionnent des pannes. En outre, selon la Snel, ces fraudes font supporter aux abonnés reconnus officiellement des charges plus élevées et lui ôte les moyens d'améliorer la distribution d'électricité ce qu'attendent pourtant tous les Boyomais. Enfin, c'est parmi les raisons de la persistance du délestage. «Nous ne sommes pas en mesure de les contrôler parce qu'ils ne sont pas identifiés», déclare Emery Tshomba. Pourtant, après le passage de l'équipe de démantèlement de ces connexions illicites, les habitants se reconnectent rapidement.

Agents et habitants, tous complices

Jugeant le coût officiel élevé pour le raccordement, les habitants préfèrent trafiquer avec les agents, surtout les électriciens de la Snel. «Auparavant l'installation coûtait 52 $, maintenant ça coûte 102 $ plus le frais d'urbanisation», constate Moïse Tembele.

La population d'un quartier ou bloc préfère se cotiser pour acheter les câbles souterrains ou aériens et font appel illicitement à un agent. «Ce sont les agents chargés de recouvrement qui nous aident à installer le courant moyennant des frais forfaitaires d'installation», déclare un habitant du bloc Motumbe au plateau médical. Même chose pour le paiement de la facture. «Nous payons officieusement aux agents de la SNEL, sans facture, nous leur donnons seulement un petit rien, même 1000 Fc, sinon ils viennent couper… et nous remettons dès leur départ», relate un habitant de Tokomeka. Complice, la population n'exige pas de quittance…

Dorcas Mayani

Actualités

Enseignement

Les résultats des examens de fin d'études secondaires ont été donnés, cette année, d'abord par téléphone avant d'être publiés dans le journal officiel. Certains finalistes, qui ont été informés de leur réussite par téléphone le 12 août, n'ont pas retrouvé leurs noms dans le journal officiel. Et quelques candidats malheureux sont descendus dans les rues, le lendemain, avec de la poudre sur la tête en signe de joie, car leurs noms étaient sortis au journal officiel.

20 août - Le ministère provincial de l'Education a fixé les frais scolaires 2009-2010 : enseignement maternel et primaire 1300 Fc, général et normal 2000 Fc, secondaire commercial et social 2500Fc et secondaire, technique et professionnel 4000 Fc.

Justice

Ouverture le 15 août, à la salle de l'Afraco, du procès public de deux sujets norvégiens détenus pour l'assassinat d'un chauffeur en mai denier sur la route Ituri. . La population se déplace en masse pour assister aux débats sur cette affaire qui à défrayé la chronique.

Environnement

Du 1 août au 30 novembre, la chasse au gibier à poil et à plume est fermée sur toute l'étendue de la Province Orientale. Selon le Ministre provincial de l'Environnement, en dehors des échanges traditionnels en milieux coutumiers, l'achat, la vente et le troc de la viande de chasse, fraîche, salée ou boucanée sont strictement interdits. La loi prévoit de punir les contrevenants.

Assainissement

Téléphoner pour signaler l'état de propreté des quartiers. Le maire de la ville veut inciter les Boyomais à signaler par sms les lieux les plus sales ou propres et promet des unités de communications à ceux qui en envoient au 085 384 65 93. Le 18 août dernier, à la radio officielle, la mairie a publié le nom des deux quartiers les plus propres sur les 17 signalés par la population dans les communes de Makiso, Tshopo et Mangobo.

Sport.

La FECOFA vient d'invalider les championnats organisés par les deux comités parallèles de l'Entente Urbaine de football de Kisangani. De même que ceux des districts qualifiés d'irrégulières. La Ligue de football sur demande de la FECOFA a choisi T S Malekesa et A S Nika afin de représenter la province au championnat de la Ligue nationale. Un blâme a été adressé au comité de la LIFPO pour avoir cautionné un comité illégal en percevant les quotes-parts de la FECOFA et de la LIFO. Des voix se sont levées pour dénoncer l'impunité et l'injustice de la FECOFA à l'endroit de certains dirigeants qui devraient subir des sanctions exemplaires. Pendant ce temps, les filles de l'Olympic Club Kitumaini représentent la Province Orientale à la 2ème édition de la Ligue Nationale de Football Feminin qui se déroule à Kinshasa.

Les petites vendeuses exposées aux grossesses précoces

Les très nombreuses jeunes filles, souvent mineures, qui vendent dans les rues pendant les vacances, pour assurer leur rentrée scolaire sont exposées à de nombreux dangers, en particulier à des grossesses précoces qui les empêchent de poursuivre leurs études.

Crédit photo : photo Mungongo

Assises ou debout, derrière leurs marchandises, souvent entourées de garçons, auxquels se joignent tolekistes et motards, de très jeunes filles vendent des arachides, des bananes, de l'eau en sachet ; grillent des brochettes et des maïs aux grands carrefours. Certaines circulent de buvette en buvette pour écouler leurs produits. Une façon pour elles de subvenir à leurs besoins mais surtout de préparer la rentrée scolaire. Pour la plupart, elles sont issues de familles démunies ou sont en rupture familiale.

Pendant cette période de grandes vacances, ces filles parcourent des kilomètres. «Ce n'est pas de bon gré que je suis à ce carrefour de 14 h à 21 h, mes études et ma ration en dépendent», déclare Marie, élève de deuxième secondaire à l'Institut I.S.P et vendeuse de cacahuètes au rond point stade. C'est un marché de fortune tenu principalement par des filles mineures qui s'installe chaque soir sur ce lieu. «Pendant que mes amies récapitulent les leçons et se cultivent devant la télé, je passe mes vacances à vendre chaque jour», ajoute Marie.

Agée de dix ans, Monique, élève de 6ème primaire, s'est installée, elle, à la bifurcation de la Procure : «Je me débrouille ainsi toutes les vacances pour mes études et la survie de toute ma famille car notre pauvre maman est sans emploi». Ces débrouillardes sont obligées de rester jusque tard dans la nuit pour maximiser les recettes de la vente journalière, car elles vendent mieux quand il fait froid. Durant ces moments de quête pour la survie, ces jeunes échappent au contrôle et à la protection de leurs parents et courent de nombreux dangers.

Trop de filles mères

Ces jeunes filles qui passent plus de temps dans la rue qu'avec leurs parents sont exposées à de multiples sollicitations : harcèlement sexuel, drogue, délinquance sexuelle, grossesses précoces. De nombreuses jeunes filles, à peine majeures, ont des bébés avec elles. La prostitution infantile aussi croit de jour en jour aux alentours du marché central et des grands carrefours. À la rentrée, plusieurs filles manquent à l'appel dans les écoles.

Engrossée à 15 ans en 2006, pendant qu'elle exerçait son petit commerce sur la 5ème avenue Saio, Annie a interrompu ses études en deuxième secondaire. Elle aimerait les reprendre, malgré son bébé, mais elle manque de soutien. Tout comme Madeleine qui, avec un bébé de 18 mois, vend des cacahuètes, maïs et bananes grillés au rond point du stade.

Pour le Père Zénon Sendeke, coordonnateur du Groupe de réflexion et d'action pour le développement intégral des jeunes (Gradi-jeunes), «l'exercice de ce commerce par les enfants est un problème complexe. En se débrouillant, l'enfant devient responsable de sa vie mais il est dérouté de son éducation et instruction. La plupart de ces enfants sont issus des foyers instables ou de parents fonctionnaires mal payés». D'autres filles exercent ces activités pour échapper au contrôle des parents. «Chez nous à la Tshopo, même si les parents ont des moyens, c'est une occasion pour ces filles de se détendre», déclare Israël Bola dont la fille n'étudie plus pour avoir été rendu grosse dans ce marché.

La police nationale de protection de l'enfance a entrepris de lutter contre le travail des enfants. Mais elle n'a pas les moyens de sa politique. Et l'environnement social, caractérisé par la pauvreté des familles, rend la sanction de ces jeunes débrouillards difficile.

Chef de division Genre, famille et enfant, Mme Elizabeth Esikisiki déplore cette situation et condamne surtout l'heure tardive à laquelle les filles mineures rentrent à la maison. «Il faut lutter contre la pauvreté, assurer aux parents un salaire décent, les responsabiliser, rendre l'enseignement primaire gratuit et appuyer les structures et associations de récupération et protection des enfants», estime-t-elle. Le père Zénon pense lui à une synergie de tous les acteurs, «les parents, les associations de protection des droits de l'enfant, les Eglises et l'Etat doivent conjuguer leurs efforts pour encadrer cette jeunesse car dit-on «la jeunesse, c'est l'avenir de demain».

Cosmas Mungazi

Mungongo
Journal école
Editeur, rédacteur en chef :
Ernest Mukuli
Tél : 243 (0) 81 200 63 99,
243 (0) 85 356 02 07

Equipe rédactionnelle : Trésor Boyongo Kaya, Daniel Lokulu, David Malisi, Dorcas Mayani, Nadia Midesso, Cosmas Mungazi

Secrétariat de rédaction :
Pépé Mikwa
Tél : 243 (0) 85 142 49 67,
243 (0) 99 808 78 81

Distribution, marketing et maquette :
Jimmy Bakelenge
Tél : 243 (0) 85 338 93 25
243 (0) 81 513 55 11
Mail : journal_mungongo_kis@yahoo.fr

Supervision et formation
Syfia international
contact@syfia.info
Tél 33 (0)4 67 52 79 34

Impression : Boyoma impression

Abonnement annuel (24 numéros) 10 $, **abonnement de soutien** 50 $ minimum payable au journal : 33, Boulevard Mobutu, Commune Makiso, en face de l'AFRACO, Kisangani, Province Orientale.

Points de vente : Bibliothèque centrale et Cyber café Batam de l'Unikis, Librairie Saint Paul, Gradi-Jeunes et rond point du canon voir le revendeur fourniture bureau à côté de la station essence.

Avec le soutien du projet franco-britannique Médias pour la Démocratie et la Transparence en RDC