

VISITE DE TERRAIN DES ETUDIANTS DE LA SECTION DE GEOGRAPHIE, Bac II

Le premier jour : visite du terrain à RUMONGE

Site : Vallée de la rivière KIRASA



Localisation : près du pont sur la RN3, Route Rumonge

Ce site est caractérisé par un dépôt fluviatile composé par des matériaux variés notamment les moellons, les galets sous forme de poudingues ou peu de brèches, des graviers et des sables. En haut de la vallée près du piémont, il est possible d'observer des dépôts de versant notamment les colluvions qui ne sont pas stables suite à la forte pente. En conséquence, cette forte pente sur laquelle couchent les énormes quantités de matériaux meubles, en combinaison avec la présence de la ligne de faille ont provoqué des glissements de terrain qui ont causé l'effondrement de la centrale hydroélectrique de KIRASA.

Les étudiants de Bac II en sciences Géographiques ont été évalués sur la distinction des différents échantillons des roches charriés par l'eau de la rivière Kirasa.

Site Eau thermale de Mugara



La chaleur élevée de l'eau due à un phénomène physique lié au réchauffement de l'eau par des chambres magmatiques. En effet, l'eau des précipitations qui s'infiltrent dans les hautes montagnes de Vyanda rencontre sur son passage vers le point le plus bas (selon la gravité), une remontée de matière chaude du magma en provenance des couches profondes de la terre qui sont très chaudes. Cette eau qui sort des sources est donc réchauffée avec une température allant au delà de 40⁰c.

Site Réserve de KIGWENA



Une forêt dite péri- Guinéenne composée par une biodiversité importante d'espaces végétales composées d'arbres et des espèces herbacées ainsi que des animaux comme les babouins et les serpents.

Deuxième jour de visite : sur le Site Port de Bujumbura



Il s'agit du premier port du Burundi en importance et capacité. Il est situé sur le bord Est du lac Tanganyika dans la zone urbaine de Bujumbura (capitale économique). Ce lac Tanganyika est l'un des lacs qui tapissent le fossé d'effondrement du rift Valley occidental africain. Il est le plus long du monde et le second en profondeur après le lac Baïkal. Très riche halieutiquement, il enregistre des êtres endémiques dont le mukeke, le ndagala, etc.

Il joue un rôle de plateforme incontournable dans le commerce régional et international via le lac Tanganyika et la voie terrestre.

Jadis, ce port assurait le transit des biens et des personnes. Mais, avec la détérioration de certaines infrastructures, des bateaux et la diminution très accrue des voyageurs, ce service de transport des personnes a été suspendu et n'est pas encore fonctionnel jusqu'à nos jours. Mais, cela étant, les lueurs d'espoir que ce Trafic réouvre est observable à travers de profondes rénovations qui sont en train d'être opérées (augmentation et amélioration de la quai et mise en place de la nouvelle, des infrastructures, équipements divers et adaptés, infrastructures de protection, etc.)

Deux voies d'entrée / sortie relient le Burundi, pays enclavé, au monde et se démarquent ainsi :

1. La voie navigable (lacustre) empreinté par des navires de toutes capacités qui assurent la liaison avec d'autres ports de ce lac entre autres Kalemie, Kigoma, Mpulungu, etc. Il constitue le prolongement du corridor sud et une partie pour le corridor central. Il assure une grande partie de livraison en matériaux de construction, en vivre (particulièrement les céréales), etc.

2. La voie terrestre exploite la route reliant ainsi, par le corridor Nord, le port de Bujumbura avec des ports qui se trouvent sur les littorales de l'océan Indien et d'autres coins du monde. Une autre partie du corridor central via Kabanga-Dar-es-Salaam le relie à l'extérieur.

Le port de Bujumbura offre aussi d'autres services notamment les services d'entreposage, de chargement/déchargement, de paiement des services de douanes, etc. Il est sous le patronat de l'autorité portuaire, maritime et ferroviaire en communion directe avec l'autorité aéroportuaire malgré l'indépendance de chacune de ces deux entités (port et aéroport de Bujumbura).

Il offre en outre un spectacle d'observation, de suivie et d'évaluation du comportement des eaux du lac Tanganyika à travers les diapositifs hydrologiques. Les données recueillies servent dans la gestion du port, gestion des transactions, gestion des risques de transgression/régression des eaux et catastrophes divers, etc.

Selon l'histoire hydrographique, ce port a subi des crues/inondations importantes dans les années 1890, 1964, 2022 à nos jours, etc. Les infrastructures et différents équipements ont subi un coup de fouet lié à la transgression récurrente des eaux lacustres qu'on juge de transgression périodique avec occurrence probable d'un centenaire ou de 50 ans.

Politiquement, c'est en même temps un point stratégique, symbolique et économique au cœur de l'appareil étatique du pays qu'il faut garder jalousement "ifatwa nk'amata y'abashitsi". En tant que grand port du pays et de la région, sachant que le Burundi est un pays enclavé, c'est un enjeux majeur avec des répercussions directes et éminentes, une fois

touché par tel ou tel autre incident, sur tout le territoire national et dans la région où ce port exerce son rôle d'influences en tant que plaque tournante dans la région, entre le Burundi, le Rwanda (même si le Rwanda n'a pas de littoral sur ce lac), la RDC, la Tanzanie et la Zambie et même au delà surtout dans la partie australe du continent (RSA, Mozambique, Angola, Malawi, Etc.). C'est aussi un lieu touristique par excellence.



La première photo montre le débordement des eaux du lac Tanganyika sur son littoral où s'est érigée la ville de Bujumbura. La plupart des enjeux (majeurs et mineurs) qui s'y trouvent risquent d'être endommagés notamment la station de pompage de la Regideso, le port de Bujumbura, les routes, et autres infrastructures. Ces inondations ont déjà forcé le départ massif de la population riveraine. C'est l'une des conséquences majeures du mauvais aménagement du terrain. Sur cet endroit, il est fort possible que la population s'y est installée sans toute fois tenir compte du respect de la zone tampon du lac Tanganyika et les autres facteurs tant naturels que financiers. La forte croissance démographique entraîne l'amenuisement des ressources disponibles y compris les espaces propices à bâtir, d'où les gens risquent leur vie et leurs moyens financiers en s'installant même dans ces zones à hauts risques. Cette attitude généralise actuellement l'existence des réfugiés environnementaux.

Bref, la meilleure gestion de tels risques de catastrophes réside principalement dans la prévention. Sinon, on risque de faire face aux dommages qui nécessitent des coûts énormes au niveau micro-économique et macro-économique. Dans ladite prévention, les décideurs sont là pour élaborer et mettre en œuvre des politiques sectorielles qui tiennent compte du développement durable au Burundi.



La deuxième photo montre comment la rivière Mugere a déposé les différents matériaux emportés depuis son amont. N'importe quel cours d'eau doit déposer les matériaux dans la partie où la pente devient faible. La rivière commence à déposer les matériaux lourds pour finir par le dépôt des matériaux légers. Le comportement de cette rivière montre que son bassin versant depuis l'amont jusqu'en aval n'est pas bien couvert de végétations, ce qui affaiblit la capacité d'infiltration et augmente la capacité de ruissellement. La population a tendance à extraire les différents matériaux mais de façon anarchique. C'est ce qui va aggraver la situation, par exemple le pont de cette rivière risque d'être endommagé si les gens ne changent pas leur attitude par rapport à l'exploitation de ces matériaux. Signalons que presque toutes les rivières traversant la ville de Bujumbura sont confrontées à ces genres d'extraction des matériaux de construction alors que leurs lits se trouvent dans une région très fragile, vu les escarpements et les glissements de terrains des montagnes qui surplombent généralement la plaine de l'Imbo et particulièrement la ville de Bujumbura.