CAHIERS DES RECHERCHES ENGAGEES MOBEKA
MOBEKA ACTION-RESEARCH PAPERS

No. 1
2024

Les baleinières en République démocratique du Congo : un couteau à double tranchant

Peter LAMBERTZ[1], Roger ANGBONGI[2] et Emmanuel MAKOKA[3]

In memoriam
Révérende sœur Marie Madeleine BOFOE BOSONGO
(1969 – 2024)

[1] Peter LAMBERTZ est anthropologue. Il est le coordinateur de l'asbl Mobeka et de son école de recherche. Il est aussi maître de conférences en anthropologie à l'Université Libre de Bruxelles (ULB) est chercheur postdoctoral au sein du projet ERC *Foragency* à la Vrije Universiteit Brussel. À l'Université de Kisangani (UNIKIS), il est professeur visiteur au département d'anthropologie. Contact: peter.lambertz@mobeka.org.

[2] Roger ANGBONGI ANDIMI est agronome. Il est conseiller technique de l'asbl Mobeka et chercheur interdisciplinaire à son école de recherche. Il est aussi chef de travaux à l'Institut facultaire des sciences agronomiques de Yangambi. Contact: roger.angbongi@mobeka.org.

[3] Emmanuel MAKOKA LINDEMBO est philosophe de formation. Il est secrétaire comptable de l'asbl Mobeka et chercheur interdisciplinaire à son école de recherche, ainsi que le gérant de l'embarcation MB Mobeka. Il est aussi Chef de bureau en charge des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables à la Division Provinciale de l'Aménagement du Territoire / Province de la Tshopo / RD Congo. Contact: emmanuel.makoka@mobeka.org.

Résumé

Les baleinières en bois de la République démocratique du Congo sont un couteau à double tranchant : elles sont des aboutissements sociotechniques dont le fonctionnement repose sur des connaissances environnementales anciennes et dont les mouvements permanents assurent à la fois la mobilité des personnes et la sécurité alimentaire des villes fluviales du pays, y compris de la capitale Kinshasa. Toutefois, leur vulnérabilité au naufrage reflète l'état actuel et réel des infrastructures existantes, du fonctionnement précaire de l'économie et du niveau de compétence avec lequel le pays fonctionne aujourd'hui, y compris au niveau réglementaire. Nous soutenons que les causes réelles des naufrages sont plutôt structurelles que dues aux erreurs circonstancielles commises par des individus: il n'existe pas d'alternative réaliste face à la demande toujours croissante ; l'envergure que le phénomène a prise rend la professionnalisation du personnel indispensable, qui devrait se faire en valorisant les connaissances et les compétences locales ; le développement d'une conscience professionnelle responsable permettra de lutter contre la négligence et la banalisation du risque, tout comme une gestion professionnelle de l'embarcation permettra d'éviter son instabilité; la principale cause des naufrages étant la précarité économique : les passagers et les équipages vivent au jour le jour et ne peuvent pas se permettre d'attendre.

Abstract

The wooden *baleinière* riverboats of the Democratic Republic of Congo are a double-edged sword: they are socio-technical achievements whose operation is based on ancient environmental knowledge and whose constant movements ensure both the mobility of people and the food security of the country's river towns, including the capital Kinshasa's. However, their vulnerability to shipwreck reflects the current state of the existing infrastructure, as well as the precarious functioning of the economy and the level of competence with which the country operates today, including at regulatory level. We maintain that the root causes are structural rather than due to the errors of individuals: there is no realistic alternative in the face of ever-increasing demand; the scale that the phenomenon has assumed makes it essential to professionalise the workforce, which should be done by making the most of local knowledge and skills; the development of a responsible professional ethic will help to combat negligence and the trivialisation of risks, while professional management will prevent ships from becoming unbalanced; the main root cause of shipwrecks, however, remains economic vulnerability: passengers and crew live from day to day and cannot afford to wait.

Introduction

Accidents et débat public sur un sujet peu connu. Les voies fluviales de la République démocratique du Congo sont régulièrement le lieu d'accidents dramatiques impliquant une ou plusieurs baleinières en bois, parfois avec plusieurs centaines de « disparus ». Jusqu'à récemment, les naufrages de baleinières n'ont fait l'objet que d'une couverture sélective dans la presse locale et internationale. Grâce à un nombre croissant de témoignages vidéo sur les médias sociaux, les accidents fluviaux deviennent de plus en plus un sujet de débat public. Comment expliquer qu'il y ait tant de naufrages? Plusieurs plates-formes médiatiques ont commencé à commenter les causes de ces accidents. Il

est frappant de constater à quel point le public est peu informé du phénomène des baleinières en général. De manière quelque peu canonique et réductrice, les journalistes reprennent régulièrement les causes suivantes : navires indignes, surcharge, navigation nocturne et équipage obstiné, voire désobéissant, qui ne respecte pas les règles établies. Alors que des réactions politiques précipitées, telles que l'interdiction des baleinières et des ports dits « non homologués » par les autorités publiques, témoignent de l'importance du sujet, ces mesures ignorent à quel point la sécurité alimentaire des villes, tout comme la mobilité des personnes, dépendent de ces embarcations.

Un discours de démarcation plutôt que de reconnaissance. L'utilisation habituelle de termes tels que « embarcations de fortune » ou « cercueils flottants » fait apparaître les baleinières elles-mêmes, mais aussi leurs équipages et les commerçants fluviaux qui vivent avec et grâce à elles, comme arriérés, incultes et, d'une certaine manière, irrationnels. Sans s'en rendre compte, on répète ainsi un discours colonial de démarcation vis-à-vis de la population rurale. Celle-ci est présentée comme si elle vivait dans un autre pays et à une autre époque que la population urbaine qui, elle, arrive ainsi à se présenter comme supérieure. Ces représentations aliènent la population congolaise des causes profondes du problème, ainsi que du degré auquel les villes dépendent des baleinières. Elles aliènent les congolais du fait que ces problèmes sont représentatifs de nombreux défis auxquels la société congolaise est confrontée de manière générale.

Incontournables pour la sécurité alimentaire. Cependant, aussi coûteuses en vies humaines qu'elles soient en cas d'accident, les baleinières maintiennent en vie bien plus de personnes qu'elles n'en tuent. Ce sont ces bateaux fluviaux en bois, entièrement conçus et construits au Congo par des mains Congolaises et à partir de matériaux locaux, qui assurent aujourd'hui une grande partie de la sécurité alimentaire des villes riveraines du pays, et qui permettent à la population de voyager entre ces villes et les lieux de production agricole. Parmi ces villes, la mégapole Kinshasa ne cesse de s'agrandir et d'augmenter son besoin d'approvisionnement. Malgré l'absence de statistiques officielles, il est probable que plus de 75 % de ce que mangent les boyomais (habitants de Kisangani) arrive par baleinière.

Relier la ville et la forêt. Les baleinières ont un ancrage social, géographique et aussi technique dans l'ancien commerce fluvial local, avec ses pirogues (motorisées), ses marchés hebdomadaires, ses connaissances environnementales locales et ses principes et pratiques commerciales ancestraux. C'est grâce à cet héritage de connaissances que le travail de

connectivité des baleinières fonctionne: elles permettent aux villes fluviales de s'approvisionner directement en forêt. En revanche, ce sont aussi les baleinières, qui amènent des produits de la ville (sel, sucre, médicaments, systèmes photovoltaïques, tôles ondulés, torches LED, friperies, musique urbaine, etc.) vers des endroits qui étaient auparavant déconnectés de la culture urbaine. Néanmoins, les baleinières reflètent aussi l'état actuel et réel des infrastructures existantes, du fonctionnement de l'économie et du niveau de compétences avec lesquels le pays fonctionne aujourd'hui, y compris au niveau de la régulation. Dans une optique d'amélioration, un discours nuancé et inclusif qui reconnaît tant les faiblesses que les forces de ce phénomène à double tranchant sera plus utile qu'un discours aliénant qui s'en moque et crée un fossé.

Les causes profondes sont structurelles. Le mauvais équipement et les erreurs individuelles des membres d'équipage sont souvent cités comme les principales raisons des accidents des baleinières. Nous soutenons dans cet article que les causes profondes sont plutôt structurelles que dues aux erreurs d'individus. Si, dans la plupart des cas, on peut effectivement reprocher beaucoup de choses aux équipages, leur échec reflète un problème plus profond et plus général de compétence et de formation appropriée. Les accidents étant généralement provoqués par une succession de mauvaises décisions, la question qu'il convient de poser est de savoir pourquoi tant de personnes semblent prendre si souvent de mauvaises décisions. Si les erreurs individuelles ne peuvent être écartées d'emblée, nous pensons que les causes des accidents sont donc bien plus profondes que ce qui est souvent présenté au public. Elles nécessitent une vision plus globale et historique de la navigation intérieure et de l'essor des baleinières. La responsabilité est ainsi imputable à bien plus de personnes, d'instances et de facteurs qu'à l'entêtement supposé d'individus négligents.

Intention et méthode de cet article. L'objectif de cet article est d'apporter quelques faits et données au débat en rassemblant les connaissances existantes sur les baleinières et en mettant en lumière la complexité du système de transport qu'elles ont engendré, y compris le point de vue important des acteurs. Les connaissances acquises sont le fruit de plusieurs années de recherche ethnographique dans les provinces de la Tshopo, de Mai Ndombe et de Kinshasa. Nous continuons à y étudier la construction des baleinières, leur origine, leur système de propulsion, et leur intégration sociale et technique dans une culture de commerce fluvial plus ancienne. En même temps, les connaissances décrites ici se basent directement sur la recherche engagée

anthropologique avec le bateau fluvial MB Mobeka de notre asbl.[4] Doté d'une coque métallique et d'une superstructure de baleinière en bois selon les standards locaux, il a été construit à Kisangani pour opérer dans le domaine des baleinières, afin de sécuriser le commerce fluvial et, en même temps, d'acquérir des connaissances concrètes sur les défis de ce système de transport endogène.[5]

Plan de l'article. Pour comprendre le problème des accidents des baleinières, plusieurs facteurs doivent donc être pris en compte, qui sont liés entre eux. Nous commencerons par un bref aperçu historique du phénomène des baleinières. Nous présentons ensuite les différents facteurs de causalité et les replaçons dans leur contexte respectif. Compte tenu de la complexité et de l'ampleur du problème, il serait présomptueux de prétendre savoir exactement comment le résoudre. Nous espérons cependant que les paragraphes suivants contribueront à une compréhension plus différenciée des accidents des baleinières sur les voies navigables du Congo. Ainsi, l'important débat public pourra se poursuivre tout en intégrant la perspective des acteurs. Ce n'est qu'ainsi que des initiatives d'amélioration plus proches des acteurs, plus réalistes et ainsi plus efficaces que des mesures précipitées pourront voir le jour.

Contexte historique d'une invention congolaise

Savoir-faire local, matériaux locaux. Au même titre que la rumba congolaise, les baleinières du Congo sont parmi les seuls produits du pays qui sont entièrement, du début jusqu'à la fin, le résultat d'un processus de transformation locale. À l'exception des moteurs, qui sont aujourd'hui importés de Chine (voir ci-dessous), tous les matériaux sont disponibles localement et sont transformés localement avec des moyens locaux. Les constructeurs de baleinières en bois connaissent souvent le nom de l'initiateur de leur métier, qui était un congolais d'origine Nioki sur la rivière Mfimi (province Mai Ndombe). André « Bibeyi » (Lingala pour « barge ») (1925-2015) fut charpentier à la scierie Forescom de Nioki jusqu'en 1959. C'était son maître charpentier belge qui lui avait montré comment construire et imperméabiliser

[4] Voir www.mobeka.org/mb-mobeka.

[5] Les informations présentées ici sont le résultat direct d'un dialogue permanent entre les auteurs, ainsi qu'avec tant d'autres collègues et acteurs du terrain, que nous tenons à remercier. Parmi tant d'autres, nos collègues et membres de l'asbl Mobeka, le professeur Victor Yaaya (Unikis), Jean-Marie Ebolelo, le Pr. Olivier Bolombo (SCJ), Lajoie Vutseme, Idriss Okenge et Samuel Yagase continuent d'apporter une contribution cruciale au dialogue continu et enrichissant.

de petits bateaux en bois à partir de planches sciées, à l'aide de clous, de goudron et de papier goudronné. Quelques années plus tard - le maître s'était réfugié en Belgique lors des troubles de l'indépendance - Bibeyi avait remplacé le papier goudronné, qui n'arrivait plus, par des *nkasa ya kwanga* (feuilles de chikwangue) et des bandes d'aluminium, inventant ainsi le principe de l'imperméabilisation du bois appelé localement *kobeta tôles*. Ce principe est utilisé aujourd'hui dans la construction des baleinières à travers l'Afrique Centrale occidentale (en l'absence de goudron importé, on utilisait initialement de la résine d'arbre ou du polystyrène mélangé à de l'essence pour le calfatage). Dans les années 1960 et 1970, les prototypes de baleinières étaient donc de petites embarcations ouvertes sans pont, propulsées par des moteurs hors-bord à deux temps et ressemblant extérieurement à leurs homonymes métalliques de l'époque coloniale.

Diffusion. Progressivement, les prototypes deviennent plus grands, sont dotés d'une toiture et, au début des années 1980, des commerçants privés locaux commandent à Bibeyi ou à ses disciples des baleinières pour transporter leurs propres marchandises privées. Graduellement, une solution d'appoint devient une solution standard : encouragé par la demande croissante, le charismatique André Bibeyi et deux de ses collègues formèrent un groupe de constructeurs de bateaux en bois – dont cinq de ses propres fils – qui, dans les années 1990, étendent le métier de constructeur de baleinière (appelés localement « ingénieurs »), vers Kinshasa, Dibaya (rivière Kasaï), Mbandaka, Akula (rivière Mongala), Bangui (Ubangi), Bumba et Kisangani, et même jusque sur le tronçon Ubundu-Kindu (rivière Lualaba), et plus loin encore.

Deux traditions de construction navale. Dans les années 2000, la sœur religieuse Madeleine Bofoe Bosongo (1969-2024) de la congrégation des filles de la Sagesse a fait venir pour la première fois jusqu'à Isangi (fleuve Congo) en province de la Tshopo des constructeurs de bateaux du lac Kivu.[6] Ceux-ci construisent alors les coques d'une toute autre manière, en calfatant leurs baleinières avec du coton imbibé d'huile de palme. Ils apportent ainsi sur le fleuve Congo le style ancien de construction de l'océan Indien. La rencontre de ces deux traditions de construction navale explique la particularité des

[6] Au moment où nous écrivons ce texte, l'insoutenable nouvelle du décès de la Sœur Mado nous parvient. Ayant joué un rôle crucial pour le développement des baleinières en province de la Tshopo, elle a vite compris le problème des accidents. C'est pourquoi, bien que sa carrière fût déjà avancée, elle a entamé des études de droit à Kinshasa afin d'étudier la gestion locale des naufrages et de mettre au point des mécanismes de prévention. Compte tenu de l'importance que Sœur Mado accordait au sujet de cet article, ce texte lui est dédié.

baleinières à l'extrémité supérieure du bief navigable du Congo (voir Lambertz à paraître, 2023b).

Réaction artisanale à un déficit d'infrastructures. Dans les années 1980 et 1990, au moment d'une croissance démographique constante et d'une capitale Kinshasa de plus en plus affamée, le secteur des transports se trouve progressivement privatisé (Pourtier 1993 : 51). Alors que les bateaux appartenant à des particuliers ou à des entreprises avaient commencé à remplacer progressivement la flotte de l'ONATRA, les baleinières en bois devinrent peu à peu l'alternative la plus courante et surtout la plus abordable pour le transport des personnes et des denrées alimentaires vers la capitale située en aval. Ceci est davantage encouragé par les pillages de 1991 et 1993 qui déciment les secteurs à forte intensité de capital. De nombreuses entreprises qui possédaient des bateaux et des camions ferment alors leurs portes. Avec l'effondrement de l'État et les guerres du Congo à la fin de la décennie, il devenait évident que la flotte publique de l'ONATRA[7] avec ses remorqueurs plus petits et ses grands bateaux courriers pour les longues distances allait bientôt arrêter son service pour la population locale. D'un point de vue historique, le succès des baleinières a été dès le départ une réponse à un manque d'infrastructures, ainsi qu'à l'insularisation du territoire national (Pourtier 1991). Jusqu'aujourd'hui, personne n'a pu combler ce manque, même de loin, alors que la demande ne cesse d'augmenter en raison d'une urbanisation toujours plus accentué.

Démocratisation du transport et du commerce fluviaux. D'un point de vue économique, et sans le savoir, les baleinières ont « démocratisé » une partie de l'économie des transports, dans la mesure où un groupe croissant de propriétaires locaux dits « armateurs » ont commencé à assurer avec leurs embarcations en bois la survie d'innombrables commerçants fluviaux. Pour les habitants des zones de production rurales proches d'une rivière, l'effet du raccordement géographique est également perceptible. D'un point de vue économique et social, les baleinières peuvent donc être considérées comme un acquis et un cas spectaculaire de développement endogène (Hart 2001): en l'absence d'un État proactif en matière d'infrastructures depuis des décennies, la population a pris son destin et son économie de survie entre ses propres mains. Face à la demande de transport actuelle, l'inefficacité des bateaux-courriers de l'Onatra, *ITB Kokolo* et *MB Gungu*, rénovés à grands frais et

[7] Depuis 2011, l'ex-ONATRA (Office National des Transports) a été officiellement rebaptisé en « Société Commerciale des Transports et des Ports » (SCTP). Or, la majorité de la population continue à appeler cette entreprise étatique avec son ancien nom d'*Onatra*.

difficilement viables économiquement, apparaît d'autant plus cynique. Souvent en panne à cause d'un problème technique ou en l'absence d'une gestion fiable, ils mouillent dans le port de l'Onatra à Kinshasa et ressemblent à de tristes géants endormis, qui rappellent la politique des éléphants blancs du maréchal Mobutu. Malheureusement, malgré leur valeur représentative, ces investissements ne servent guère la population locale ou l'économie nationale réelle, à la différence du système *Ibora*, par exemple qui, à partir du port de Maluku, assure une connexion régulière de longue distance entre Kinshasa et Mbandaka avec des baleinières en bois (Bokelu Bwelumbe 2023).

Un acquis de développement endogène. A la différence des grands projets infrastructurels, les baleinières en bois, quant à elles, fonctionnent. Elles offrent une solution de transport élaborée par les Congolais eux-mêmes pour répondre à un besoin aigu, sans aucune intervention de politique publique, de financement externe ou d'expertise internationale. Ce qui n'était au départ qu'un substitut ou un dépannage sporadique pour des privés s'est graduellement transformé en un système de transport complexe qui, à l'exception des moteurs chinois, ne nécessite pas de matériaux importés. Ce caractère non-utopique, autonome et pragmatique des *baleinières* travaillant avec des connaissances locales est sans doute la clé de leur succès et peut servir d'exemple à tant de projets de développement aux résultats trop souvent éphémères.

Un travail d'intégration culturelle et nationale. La mobilité et la taille moyenne des baleinières, ainsi que leur utilisation habile d'une infrastructure artisanale plutôt que dure et couteuse (voir Lambertz 2023), confèrent aux baleinières un avantage décisif sur les autres bateaux fluviaux. Comme si elles étaient des *bwátu* (pirogues), elles peuvent s'arrêter partout et à tout moment pour charger et décharger, sans avoir besoin d'un bassin portuaire dragué ou d'un quai aménagé. Pour les localités situées au bord de l'eau, cela signifie un essor économique : non seulement les produits de la ville arrivent directement chez eux, mais grâce aux baleinières, les anciens marchés fluviaux se voient refréquentés et graduellement agrandis. Au fil des années, d'innombrables nouveaux marchés fluviaux sont apparus, à proximité des sites de production de biens agricoles. Ceux-ci se déplacent régulièrement selon le principe de l'agriculture itinérante sur brûlis et se trouvent désormais de préférence à proximité des cours d'eau, loin des routes et aussi de la possibilité d'un contrôle étatique (Scott 2009). Les baleinières effectuent ainsi un travail d'intégration culturelle et nationale : elles rapprochent la ville et la campagne. Elles désenclavent les zones rurales, tout en permettant aux villes de se nourrir

directement de la forêt. La vie urbaine la plus moderne est ainsi possible sur base d'un mode de subsistance traditionnelle.

Le bateau en lui-même

Faible espérance de vie. Rien ne peut cacher le fait que les baleinières en bois ne sont pas vraiment conçues pour approvisionner des mégapoles à une échelle industrielle. Leur faible espérance de vie entre 5 à 8 ans montre bien que la limite de performance du matériau est systématiquement dépassée. Comment en est-on arrivé là ?

L'acier doit être importé. Une baleinière en bois *tola*, le bois de faible densité que les populations fluviales connaissent comme bois préféré pour leurs *bwátu* (pirogues), coûte entre dix et vingt mille dollars américains (moteurs compris), selon la taille et le lieu de production. En RDC, la construction de la même baleinière en fer coûte au moins dix à quinze fois plus cher. Malgré la richesse connue en matières premières, il n'y a pas de sidérurgie opérationnelle sur le territoire de la RD Congo. Certes, à Kinshasa et à Kampala, la mitraille congolaise est transformée en barres de construction, mais les tôles d'acier pour la construction navale doivent être importées de Chine, de Turquie ou d'Europe. Comme l'État prélève des droits de douane à l'importation même sur des produits que le pays ne produit pas lui-même, le matériau d'une baleinière en fer coûte ici presque huit fois plus cher au consommateur final qu'en Europe. En l'absence d'un système de crédit, et tant que l'acier n'est pas produit localement ou que son importation n'est facilitée ou subventionnée, un tel investissement reste hors de portée de la plupart des commerçants fluviaux. En outre, nous ne devons pas oublier les conditions infrastructurelles et professionnelles qui sont inévitables pour un chantier naval. Il s'agit notamment de l'électricité et de la formation de soudeurs et d'ajusteurs professionnels. Comme la demande de transport est toujours élevée, la population active n'a pas d'autre choix que de continuer à miser sur les baleinières en bois.

Pression sociale et la banalisation du risque. Selon le code de navigation, la structure de commandement sur un bateau doit en principe être organisée selon la chaîne de commandement militaire, c'est-à-dire selon la règle de dépersonnalisation à l'extrême des rapports sociaux. Or il est rare qu'un gérant ou un commandant de bord puisse s'imposer face aux besoins économiques urgents des passagers, des matelots, ou d'autres membres d'équipage. Sur les baleinières, la chaine de commandement se voit quasiment paralysée par une culture des relations (parfois très) personnelles que les membres d'équipage

entretiennent avec les passagers et leurs lieux d'origine. C'est ainsi qu'ils arrivent à tisser des liens de réciprocité assez directs, souvent basés sur la dette, avec la clientèle, ainsi qu'avec de nouveaux marchés géographiques et économiques naissants. La pratique de ces liens sociaux perpétue une norme pratique d'échange très ancienne, sur laquelle repose la culture historique du commerce fluvial. En l'absence de réserves économiques (voir ci-bas), dans les ports cela se traduit par une situation où chaque passager, chaque membre d'équipage, mais aussi chaque représentant de l'État en charge de la régulation est de facto amené à s'assurer d'abord que ses propres dettes soient couvertes. Il est indispensable qu'elle/lui et les siens « se retrouvent » à la fin. Lorsque couplée à la pression sociale la situation d'urgence économique peut facilement amener un voyageur à se livrer au risque et de se fier à la protection de Dieu: « Tout se passera bien encore une fois ! », va-t-il/elle se dire. La répétition devenant culture avec le temps, le risque se voit ainsi banalisé au point où les équipages et les passagers en ont même perdu conscience.

Pression sociale qui pèse sur l'équipement. Cette pression de « se retrouver » qui pèse sur chacun(e) afin de combler les dettes qu'on a envers ses proches rend donc un commandement vertical très difficile. Or, ceci n'est pas dire que l'équipage, y compris le commandant ou les mécaniciens, ne seraient pas respectés. Au contraire, il y a une belle atmosphère horizontale et communautaire à bord des baleinières, notamment aussi grâce au respect de normes pratiques liées au voyage qui sont bien connues par tout le monde tel que le règlement des toilettes ou l'interdiction d'allumer les torches pendant la nuit. Néanmoins, la pression sociale, encouragée par la sous-rémunération des équipages, peut facilement atteindre un niveau tel que même un gérant, un commandant ou un mécanicien, même s'ils voient une panne arriver à l'avance, n'ont presque plus de droit de veto vis-à-vis des passagers exigeants.

Cette pression pèse avant tout sur l'équipement matériel pour lequel elle a un effet dévastateur. La baleinière elle-même et ses moteurs se voient ainsi quasiment cannibalisés dès le départ plutôt que d'être soigneusement entretenus. Qu'elles travaillent, quel qu'en soit le prix! Pour l'armateur, l'effort de gestion pour protéger au maximum son matériel afin de limiter son usure est tel qu'il est très rare de voir un armateur se doter d'une deuxième ou troisième baleinière (Lambertz, Makoka et Yaaya 2024).

Ingeta! **Le défi du bon chargement.** La pression sociale, qui résulte de l'urgence économique et des liens sociaux de redevabilité (prêts et dettes), impacte non seulement sur le bateau lui-même. Il impacte aussi sur la façon dont on le traite et dont on navigue. Ainsi, il est intéressant de noter qu'une

nouvelle forme de chargement est apparue vers 2020, appelée *ingeta*: la proue du bateau est d'abord surchargée de telle sorte que l'ensemble de l'engin pointe vers le bas comme une flèche (comme la *flèche ingeta* sur l'album du même nom de la star de la rumba Werrason). Les moteurs à l'arrière font office de contrepoids. La longue construction en bois, qui peut mesurer aujourd'hui jusqu'à 40 mètres, est ainsi soumise à une telle tension que de nombreuses baleinières ressemblent déjà à une demi-lune bosselée après quelques années de service. Elles doivent alors être constamment réparées et recalfatées. L'avantage : si la baleinière échoue dans un banc de sable, ce qui arrive souvent en période de décrue, l'équipage n'a qu'à transférer le chargement de l'avant sur des pirogues, et le bateau est à nouveau libre. Ceci évite des manœuvres inutiles et pénibles et occasionne un gain de temps considérable. L'inconvénient : en cas de contact avec un obstacle sous-marin, la coque du bateau sous tension se brise plus facilement, avec les conséquences dévastatrices que l'on connaît.

Les équipages sont généralement fiers de tels découvertes techniques dans la gestion de la rivière et de l'avantage à court terme qu'ils en tirent, surtout pour eux-mêmes et pour leurs passagers. Le propriétaire du bateau lui-même ne se rend compte d'une telle utilisation nettement désavantageuse à moyen terme que lorsqu'il doit faire réparer son bateau ou qu'un accident s'est déjà produit. La *surcharge* souvent évoquée est donc dans de nombreux cas plutôt aussi un *mauvais* chargement. Celui-ci est, à nouveau, causé par la pression économique qui pèse sur les voyageurs en quête de subsistance.

Équilibre des forces

L'avantage des moteurs monocylindres. Le principal avantage de la motorisation chinoise réside dans la disposition spatiale des cylindres. Alors qu'un moteur marin réunit généralement six ou huit cylindres dans un bloc moteur et entraîne une seule grande hélice de navire, une baleinière possède, selon sa taille, entre deux et sept moteurs monocylindres séparés. Chacun de ces moteurs fait tourner sa propre hélice indépendante. Si l'un des cylindres a un problème, le moteur marin doit être arrêté dans son ensemble et le navire ne peut plus avancer. Les baleinières n'ont pas ce problème. Même si les moteurs chinois Chang Fa ou *dakadaka* sont loin d'être aussi robustes que les moteurs marins, l'avantage des cylindres fonctionnant séparément l'emporte, car en cas de panne, seul un des cylindres est arrêté, réparé ou remplacé. Il est vrai que la salle des machines d'une baleinière est ainsi toujours en même temps un atelier de réparation, parce qu'il est rare que tous les moteurs

tournent. Néanmoins, même si un ou deux des moteurs ont un problème, les autres continuent à travailler et le bateau n'est en principe jamais immobilisé (Lambertz 2023a).

Un problème survient toutefois lorsque trop de moteurs tombent en panne et que l'équilibre se retourne contre la manœuvrabilité de l'embarcation. Cet équilibre est constitué des forces entre le courant, le vent, le poids avec charge et la force de propulsion disponible. De nombreux accidents surviennent parce qu'en cas d'orage tropical soudain, la baleinière s'avère sous-motorisée et devient tout simplement impossible à manœuvrer. Si, à ce moment-là, le bateau est poussé par le vent ou le courant vers la rive et touche par exemple un tronc d'arbre qui traîne dans l'eau, on parle généralement de *mauvaise navigation*. Mais la faute en revient à la puissance insuffisante des moteurs par rapport au poids total de la baleinière et aux autres forces présentes.

De même, de nombreuses baleinières attachent des pirogues à leurs flancs pour transporter du carburant et du poisson frais, pour fumer le poisson en route et pour installer des moteurs supplémentaires. Lorsque les vagues sont fortes, comme c'est parfois le cas lors des tempêtes, ces pirogues se remplissent facilement d'eau et déséquilibrent la baleinière, avec des conséquences parfois fatales.

« Oyo ndenge biso tosalaka ! » A l'instar du principe de chargement *Ingeta!* (voir ci-dessus), l'expertise locale s'est développée en toute liberté des normes internationales de navigation et de sécurité, mais aussi des normes mécaniques connues de manipulation des moteurs. Que le propulseur azimutal chinois (appelé *schottel* selon la compagnie allemande qui a inventé le principe de la transmission rotative en Z) sont remplis d'huile usagée (*sae foutu*) voire d'huile de palme plutôt que d'huile de transmission à haute viscosité est aujourd'hui le standard mécanique dans le monde des baleinières. Si de la graisse est nécessaire pour la lubrification de la boîte du *schottel*, il arrive qu'en l'absence de graisse achetée, du *sae foutu* est épaissie avec du papier toilette pour atteindre la viscosité correspondante. Des solutions de dépannage se sont établies comme la norme technologique. Le remplacement des injecteurs à la place du filtre à huile est également standard. Lorsqu'on interroge les mécaniciens de bord avec étonnement, ils répondent non sans fierté : « Oyo ndenge biso tosalaka ! » (Ceci c'est notre façon de le faire!).

De la réparation au remplacement. D'une part, ils ne sont pas conscients que le moteur et son propulseur azimutal seront ainsi détruits à moyen terme. Ils ne savent pas non plus que les moteurs auraient une durée de vie beaucoup plus longue s'ils étaient correctement entretenus. D'autre part, ils estiment que

ce n'est pas vraiment un problème, car les pièces de rechange chinoises sont très bon marché et faciles à installer. Puis, de toute manière c'est le propriétaire du bateau qui les paie. Vraisemblablement, une sorte de culture mécanique/technologique parallèle s'est développée sur les baleinières, qui n'a plus recours aux connaissances et au savoir-faire mécaniques « classiques » telles qu'elles étaient enseignées aux centres de formation professionnelle. Sans doute, cela montre la souplesse et la capacité d'adaptation des mécaniciens locaux. Or, ceci montre aussi à quel point l'éducation professionnelle tant nécessaire pour une économie nationale n'est pas, ou plus, appropriée. Au contraire, le niveau de connaissances et de savoir-faire s'amenuise pour les générations suivantes. Le marché du travail ne réserve encore que quelques mécaniciens de bord qui ont été formés « à l'ancienne » pour les grands convois poussés entre Kinshasa et Kisangani ou Ilebo.

Cette nouvelle connaissance technique a un succès, aussi parce que la technique chinoise des moteurs monocylindres *dakadaka* est basée sur le remplacement des pièces plutôt que sur l'entretien et la réparation. Cette culture du remplacement est possible parce que les pièces sont abondantes sur le marché, même dans les villages éloignés, à un prix très abordable. Ceci contraste avec les pièces des moteurs marins qui, bien que robustes, doivent être importées, avec des efforts logistiques et financiers souvent énormes.

Si les baleinières ont autant de succès aujourd'hui, ce n'est donc pas seulement parce qu'elles sont financièrement accessibles. Elles sont aussi techniquement adaptées au niveau réel des compétences et reflètent donc la formation professionnelle. Elles permettent à un groupe croissant de « mécaniciens » auto-formés de faire fonctionner d'une manière ou d'une autre la propulsion du bateau et d'être ainsi eux-mêmes des « mécaniciens ». Ils ne sont pas conscients, souvent pas plus que les propriétaires de leur baleinière, que ce qu'ils font n'est en aucun cas économique, durable ou efficace. Les normes techniques et professionnelles perdues ne sont souvent pas connues par les acteurs eux-mêmes.

Manque de formation appropriée. Le problème de la formation professionnelle est donc profond et constitue un facteur paralysant important pour l'économie congolaise en général : alors que la plupart des jeunes aspirent à obtenir un diplôme universitaire, la « tradition » c'est-à-dire la transmission d'un savoir et d'un savoir-faire anciens, n'est valorisée ni par la promotion de la formation professionnelle, ni par une éthique quotidienne spécifique aux compétences dans le foyer parental. Même dans les nombreux ateliers techniques du pays, on trouve beaucoup trop peu d'apprentis qui pourraient

assurer, à plus long terme, la continuité d'une culture du savoir-faire par l'apprentissage et la formation. Le succès des baleinières et de leur motorisation chinoise est donc aussi symptomatique de l'inadaptation, de l'inefficacité, ou tout simplement de l'absence d'une formation professionnelle appropriée, qui est orientée vers les besoins réels et offrant des chances de réussite. Le grand écart entre l'ambition et la réalité est sans doute un problème connu aussi d'autres situations de post-colonie (Mbembe 2001), qui se pose à toutes les institutions, notamment celles de la transmission du savoir. L'avantage des moteurs chinois et de leurs mécaniciens congolais est de pouvoir s'adapter à cette situation.

La navigation nocturne, une nécessité économique

Pas d'alternative. Dans la région de Kisangani, les *baleinières* du Congo ressemblent à des paquebots avec jusqu'à deux étages entièrement couverts et pouvant accueillir plus de 300 passagers. Le contraste avec les barges plates en fer, qui n'ont pas de pont supérieur et ne circulent que sur la longue distance entre Kinshasa et Kisangani (ou bien Kinshasa – Ilebo) ne pourrait pas être plus grand, car sur ces dernières, on ne peut monter qu'en tant que « fret ». Si l'on demande aux passagers quelle est leur préférence, le choix est clair : *baleinière !* car ici on voyage à l'abri du vent et des intempéries. Sur une natte, on peut non seulement se reposer, mais aussi vraiment dormir. Et puis, malgré l'impression d'insalubrité qu'elles donnent aux spectateurs externes, il y a en effet des toilettes! Si les barges en fer sont souvent bondées, c'est parce qu'elles sont la seule alternative à l'avion sur le long trajet Kisangani – Kinshasa. Elles ne sont pas conçues pour transporter des personnes, car leurs propriétaires veulent pouvoir charger des grumes lors du voyage de retour vers Kinshasa. En ce sens, les baleinières sont les seuls bateaux construits dès le départ pour le transport de personnes. De plus, les propriétaires des *masúwa* (bateaux métalliques) ne veulent pas prendre le risque d'être blâmés et poursuivis en cas d'accident corporel. Dans le milieu des baleinières, les accidents sont gérés à la coutumière.

Navigation de nuit : où est le problème ? La presse insiste souvent sur le fait que la navigation pendant la nuit est interdite et que, par conséquent, en cas d'accident, l'équipage est responsable car il agit en contradiction avec la loi. En effet, pendant la nuit, surtout lorsque la lune ne brille pas, les signes d'un changement de temps ou d'un obstacle dans l'eau ne sont pas aussi visibles qu'en journée. Or, les obstacles dans les eaux opaques du Congo peuvent aussi surprendre en plein jour ! La navigation de nuit est surtout dangereuse en cas

d'accident, car l'obscurité rend le sauvetage des passagers plus difficile. Néanmoins, nous devons nous demander pourquoi pas une seule des centaines de baleinières circulant sur les voies fluviales du Congo ne respecte l'interdiction de la conduite de nuit. Est-ce que tout le monde se fiche vraiment de la loi ou est-ce que la loi est-elle peut être inadaptée à la réalité des acteurs?

Naviguer la nuit, une nécessité économique. Les armateurs et leurs équipages, quant à eux, préfèrent la conduite de nuit parce que les passagers dorment, et en raison de la baisse de la consommation de carburant grâce à un air de combustion plus frais. Pour la grande majorité des passagers, la conduite de nuit est une nécessité économique : prenons l'exemple de la commerçante Maman Anto (pseudonyme), qui fait le commerce fluvial depuis plus de vingt ans, et que nous avons rencontré en Septembre 2024 dans son lieu d'origine Basoko, à environ 225 km en aval de Kisangani. Chaque semaine elle fait l'aller-retour en baleinière entre Kisangani et le marché hebdomadaire de Basoko. Avec un capital de 1100000 FC (393 USD), elle achète 5 sacs de riz blanc qu'elle ramène à Kisangani pour la vente. Ici, après avoir payé les porteurs à Basoko (5000 FC / sac) et à Kisangani (5000 FC / sac), la baleinière (10000 FC/sac), les taxes provinciales (2000 FC/sac) et les droits de port (2000/sac), soit un total de 120000 FC pour les dépenses (43 USD), elle enregistre un bénéfice net total de 130000 FC (46 USD). Cette recette hebdomadaire et régulière lui permet de nourrir sa famille, de payer le loyer, les frais de scolarité de ses cinq enfants, ainsi que les besoins médicaux au sein de la famille. Il est très rare qu'elle parvienne à augmenter un peu son capital. Si Anto ne pouvait voyager que pendant la journée, il lui faudrait deux semaines au lieu d'une seule pour réaliser la même marge de 130000 FC. Pour quelqu'un qui, comme la plupart des Congolais, n'a pas de réserves et vit donc au jour le jour, cela ne signifierait rien d'autre qu'une crise. Voilà la charge réelle des baleinières.

Pour la plupart des passagers, la navigation de nuit est donc une nécessité économique et n'a rien à voir avec l'entêtement ou la désobéissance des propriétaires ou des équipages. Si un armateur refuse de faire partir sa baleinière le soir et de transporter les passagers pendant la nuit, ceux-ci vont tout simplement sur une autre embarcation, indépendamment du risque qu'une éventuelle surcharge pourrait entraîner. Le sous-paiement de l'équipage ne contribue guère à cette situation, car l'équipage ne profite pas non plus d'un bateau qui ne navigue pas.

N'y a-t-il pas des solutions techniques?

Lorsque l'on demande à des experts étrangers de la navigation intérieure, l'avis est généralement le même : « Avec un chenal bien balisé et entretenu et un équipement technique adéquat, y compris un GPS, la navigation de nuit ne devrait pas poser de problème de nos jours ». Les 60 millions d'euros de l'Union européenne, avec lesquels le projet PANAV a renouvelé, entre 2011 et 2018 et en collaboration avec la *Régie des Voies Fluviales*, le balisage des fleuves Congo et Kasaï et nettoyé leur chenal de navigation, n'ont apparemment pas eu l'effet escompté. A nouveau, plusieurs facteurs interviennent.

Le modèle infrastructurel à l'occidental est-il inapproprié ? Tout d'abord, il devient de plus en plus difficile pour la population de s'approprier les grands investissements d'infrastructure : par exemple, lorsqu'un pont est cassé et qu'il faut en construire un nouveau pour favoriser la circulation routière des camions, la population locale est snobée parce qu'elle s'était déjà arrangée avec des radeaux locaux (pirogues assemblées) pour pallier la situation. Ceux-ci n'ont soudainement plus de travail. Ces derniers se retrouvent soudainement sans travail. Est-il vraiment surprenant que la population locale s'oppose aux travaux du nouveau pont ? Il en va de même pour le balisage des passages de rivières difficiles, où les nouveaux repères sont rapidement effacés par les villageois, car les éclaireurs de leur village de pêcheurs, qui ont pris l'habitude d'aider les bateaux à passer grâce à leurs connaissances environnementales locales, n'auraient sinon plus de travail (cf. Lambertz 2024 : 2).[8] Le système du transport réel et tel qu'il fonctionne au Congo aujourd'hui sur base d'infrastructures artisanales (Lambertz 2023b), intègre bien plus d'acteurs économiques que l'ancien modèle occidental. Si cette réalité anthropologique continue d'être ignorée lors de la planification de grands projets d'infrastructure, cela continuera d'entraîner des pertes considérables d'argent et de temps.

Valoriser les connaissances locales. Cela ne veut pas dire que la technologie occidentale ne peut pas contribuer à remédier à la situation. Évitons la binarité simpliste entre l'Occident et l'Afrique! Dans ce sens, où est la nouvelle carte bathymétrique numérique du fleuve Congo, également réalisée par PANAV ? Après tant de dépenses, six ans après la fin de ce projet de 60 millions d'USD, elle n'a pas encore été remise aux utilisateurs. En effet, le fleuve Congo à lui seul a fait l'objet d'un échosondage intégral et donc d'une

[8] Un habitus populaire similaire vis-à-vis de l'infrastructure existe aussi en ville. Pour le cas de Kinshasa, voir De Boeck et Baloji 2015.

cartographie numérique sur tous les 1736 km navigables. A nouveau les experts y voient une solution technologique au problème des accidents: « avec un traceur GPS, qui coûte environ 300 USD, et quelques séances d'information, cette carte numérique, destinée à remplacer le vieil album de navigation de l'époque coloniale, pourrait être installée sur chaque baleinière et y contribuerait durablement à la sécurité ».[9] Hélas, ces experts ignorent qu'un commandant illettré qui sait *kotanga mayi* (lire et comprendre l'eau) bien mieux qu'eux, mais pas le code de la navigation, aura de la peine à manipuler un tel dispositif avec son abstraction cartographique et aménagiste de l'espace. L'utilisation et l'appropriation de cette nouvelle technologie ne sont pas exclues, mais elles nécessitent des formations adaptées, dont la conception et le contenu doivent être basés sur les réalités du terrain et les réelles capacités et compétences des acteurs.

Conclusion

Ce que beaucoup de représentations courantes des baleinières omettent, c'est qu'elles jouent un rôle indispensable pour la sécurité alimentaire des villes riveraines du Congo, et qu'elles sont une force significative de distribution économique, voire de véritable « croissance » économique, là où les gens en ont le plus besoin. En outre, compte tenu de l'histoire difficile de la République démocratique du Congo (colonisation, conflits, pillages, guerres et capitalisme sauvage), elles constituent une impressionnante réussite sociotechnique, et dans le contexte international un cas spectaculaire de développement endogène, qui fait honneur à l'adage « impossible n'est pas congolais ».

Malgré cela, il y a beaucoup trop d'accidents qui, selon nous, sont dus à des causes structurelles plutôt que circonstancielles : 1. Manque d'alternatives : même si, historiquement, les baleinières n'ont pas été conçues pour le transport à une échelle industrielle, il n'existe pas d'alternative réaliste face à la demande toujours croissante. Ce problème ne peut être résolu que par une politique à long terme de mesures d'investissements, ainsi qu'en facilitant ou en

[9] Les auteurs ont reçu des informations contradictoires sur l'état d'avancement de cette nouvelle carte subaquatique de la part de différents représentants du service responsable : le nouvel album serait encore inachevé et il n'y aurait plus d'argent pour le terminer ; ou alors : les versions numérique et imprimée seraient toutes deux prêtes et pourraient être achetées contre le paiement de plusieurs centaines de dollars. Un des auteurs a lui-même pu découvrir un exemplaire imprimé rongé par les souris sur le sol du bureau de l'un des responsables de service. Alors que les activités des baleinières rapportent des taxes et font vivre d'innombrables fonctionnaires, leurs propriétaires se demandent souvent en quoi les services de l'État leur profitent.

subventionnant les importations d'acier. 2. Manque de professionnalisme : l'envergure que le phénomène a prise rend la professionnalisation du personnel indispensable. Mais cela devrait se faire par le biais de formations adaptées aux connaissances et aux compétences réelles des acteurs à tous les niveaux et aux différents domaines d'activité : constructeurs, matelots, commandants, gérants, pointeurs, armateurs, mécaniciens, agents de contrôle, etc. Une conscience professionnelle responsable permettra de lutter contre la négligence et la banalisation du risque, et la gestion professionnelle du navire permettra d'éviter l'instabilité due à la mauvaise construction, le mauvais chargement, la surcharge, la sous-motorisation, des passagers ignorants qui s'installent où ils veulent, etc. 3. Selon nous, la cause principale des naufrages de baleinière est la détresse économique : étant donné que la population ne dispose pratiquement d'aucune structure susceptible de favoriser l'accumulation de capital, la grande majorité vit au jour le jour et ne peut se permettre d'attendre.

Les baleinières en bois de la République démocratique du Congo sont un couteau à double tranchant : elles sont des aboutissements sociotechniques dont le fonctionnement repose sur des connaissances environnementales anciennes et dont les mouvements permanents assurent à la fois la mobilité des personnes et la sécurité alimentaire des villes fluviales du pays, y compris de la capitale Kinshasa. Toutefois, leur vulnérabilité au naufrage reflète l'état actuel et réel des infrastructures existantes, du fonctionnement précaire de l'économie et du niveau de compétence avec lequel le pays fonctionne aujourd'hui, y compris au niveau réglementaire. Dans le sens d'une amélioration, un discours différencié et inclusif, qui reconnaît à la fois les forces et les faiblesses de ce phénomène à double tranchant, sera plus utile qu'un discours qui s'en moque et qui crée un fossé. Il est donc important de prendre au sérieux le phénomène des baleinières et de mener un véritable débat public sur les causes et les déclencheurs de leurs nombreux accidents. Nous espérons que le présent article informera et alimentera ce débat.

Bibliographie

BOKELU BWELUMBE, Georges-Marius (2020), « Le phénomène *Ibora*, est-ce un problème ou une [sic] exutoire au transport fluvial en République Démocratique du Congo ? », dans : *Mouvements et Enjeux Sociaux : Revue Internationale des Dynamiques Sociales* 113 : 62-69.

DE BOECK, Filip et Sammy BALOJI (2016), *Suturing the City: Living Together in Congo's Urban Worlds*. Londres : Autograph ABP.

HART, Gilian (2010), « D/developments after the Meltdown », in: *Antipode* 41 (S1): 117–141.

LAMBERTZ, Peter (à paraître), « *Kobeta Toles* : Re-pairing Mobility on Congo's Inland Waterways », dans : Charline Kopf, Paul Wenzel Geissler, Aissatou Mbodj-Pouye et Lotte Meinert (s.dir.), *Repair and Mending across Africa*.

——— (2024), « Baleinières' Riverine Environment and the Materiality of Transport Regulation on Congo's Inland Waterways », dans : *Africa Spectrum* (online first), https://doi.org/10.1177/00020397241272221.

——— (2023a), « Longola Marche Arrière! Chinese diesel engines on Congo's inland waterways », dans : *Critical African Studies* 15 (1): 15–34, https://doi.org/10.1080/21681392.2021.1931385.

——— (2023b), « Les baleinières du fleuve Congo : circulations, transport fluvial et infrastructure artisanale », dans : *Anthropologie & développement* 54: 165-82, https://doi.org/10.4000/anthropodev.2359.

——— (2021), « 'Ville de Yalotcha': Ship Names, Home Ports, and Bureaucratic Mimicry on Congo's Inland Waterways », dans : *Francia. Forschungen zur Westeuropäischen Geschichte* 48: 493-504, https://doi.org/10.11588/fr.2021.1.93967.

LAMBERTZ, Peter, Emmanuel Makoka et Victor Yaaya (à paraître), « Les transportants de Kisangani. Baleinières, armateurs et développement réel en République Démocratique du Congo », dans: *EspacesTemps.net*.

MBEMBE, Achille (2001), *On the Postcolony*, Berkeley: University of California Press, 2001.

POURTIER, Roland (1991), « L'inéluctable défi des transports », dans : *Politique Africaine* 41: 22–31.

——— (1993), « Le panier et la locomotive: A propos des transports terrestres en Afrique Centrale », dans : *Travaux de l'Institut Géographique de Reims* 83-84 : 41-61 (numéro spécial « Espaces africains en crise. Formes d'adaptation et de réorganisation »).

SCOTT, James (2009), *The Art of Not Being Governed: An Anarchist History of Upland Southeast Asia*, New Haven London: Yale University Press (Yale Agrarian Studies Series).

Pour faire référence à cet article:

LAMBERTZ, Peter, ANGBONGI, Roger et MAKOKA, Emmanuel (2024), « Les baleinières en République démocratique du Congo : un couteau à double tranchant », dans : *Cahiers des recherches engagées Mobeka / Mobeka action-research papers* n°1, accessible sous https://mobeka.org/fr/mobeka-action-research-papers/.

Qu'est-ce que Mobeka asbl?

Basée à Kisangani en République Démocratique du Congo, l'association sans but lucratif MOBEKA organise et encourage la pratique scientifique interdisciplinaire couplée à l'action concrète, notamment dans le domaine du transport et de la mobilité en Afrique. Dans une perspective de rendre les sciences humaines et sociales plus directement utiles, Mobeka asbl réalise et étudie des initiatives concrètes tel que son bateau MB Mobeka, qui est à la fois un moyen d'intervention locale et un outil de recherche appliquée. Visitez www.mobeka.org pour plus d'informations.

Ce travail est protégé par la licence CC BY 4.0