

Sur le fleuve Congo

Le "petit voyage" entre Kin et Brazza	1
Quand Mobutu parlait avec l'eau	4
Une remontée au matin du monde	7
Le rêve de Savorgnan de Brazza	11
Kisangani, cité de "l'arrière-monde"	14
Les ténèbres du coeur.....	17

Le "petit voyage" entre Kin et Brazza

Stephen Smith a remonté plusieurs tronçons navigables du "grand fleuve" jusqu'à Kisangani. Première étape avec les éclopés du "Stanley Pool".

Longtemps, comme pour narguer le voyageur, il était inscrit sur ce mur : *"Quand c'est dit, c'est fait."* A l'embarcadère du port fluvial de Kinshasa, on a tout le loisir de contempler cette confusion très africaine entre le verbe et l'acte. Qu'une lueur matinale irise les flots du Congo, large ici de 5 kilomètres, que des pluies torrentielles battent les eaux boueuses du fleuve, deuxième au monde - de par son débit - après l'Amazone, ou qu'un soleil zénithal vous tanne le cuir chevelu, vous avez le temps de ruminer le conseil de Joseph Conrad, prodigué dans *Au cœur des ténèbres* : *"Évitez de vous mettre en colère, et plus encore de vous exposer au soleil. Du calme, du calme..."*

Au *"beach"*, le nom de ce quai aquatique, le départ est un arrachement. D'abord des bagages, plus ou moins volontairement bloqués dans une foule en sueur qui s'y bouscule davantage qu'elle n'avance. Le nombre des contrôles semble vouloir rivaliser avec les trente-deux cataractes en aval du fleuve, dont la plus importante s'appelle le *"chaudron de l'enfer"*. Rien n'est pire qu'un changement des règles, une énième campagne d'*"assainissement"*. Au lieu de réclamer son *"matabiche"*, l'habituel pot-de-vin, l'agent, épié par ses collègues, se sent obligé de vous faire comprendre ce qu'il veut : *"Débouchez le dentifrice ! - Vous dites que c'est un téléphone satellite ? Alors, connectez ! Composez ! Ah ! vraiment, ça sonne..."*

Ensuite, il faut arracher ses papiers. Doucement ! L'agent d'immigration, qui tient votre passeport à l'envers, est loin d'être sot. *"Alors, comme ça, vous m'insultez ? ! Mais, dis donc, je vais vous verbaliser !"* Enfin, il faut se défendre des mille et une sollicitudes intéressées. *"Non, merci. Non !"* Les bagagistes ne sont pas seuls à être sourds. Les *"protocoles"*, ces guides à travers les chicanes administratives, promettent le repos en échange de 20 dollars, 50 pour les nouveaux venus. L'assaut des commerçants se fait par vagues : le sandwich à la mortadelle qui suinte de graisse dans la chaleur ; la Primus ou une *"sucrée"*, la bière locale ou une boisson fraîche, en fait tiède l'une comme l'autre. *"Croyez-vous que c'est le moment d'acheter un slip ? !"* Une heure plus tard, le bac manqué ou son *"pousseur"* en panne, on se surprend à considérer avec un opportunisme plus affûté le renouvellement de ses sous-vêtements, élimés à force d'être briqués au savon.

L'attente est propice aux *"causeries"*. Axel Bosoma Isangwa en raffole mais, *"à cause des préjugés"*, peine à trouver des interlocuteurs. *"Entre nous, on a deux bières et deux jambes. Ça va bien, non ?"*, plaisante-t-il en dévoilant ses deux

moignons. Il rit, d'une voix si grave et sonore qu'on désespère de lui trouver un corps de résonance entier. Il ne semble pas en avoir besoin. Le "doyen" des handicapés est le roi du "beach". La cour des miracles qui l'y entoure, dans des chaises roulantes ou à même le sol, terrain d'insoupçonnables figures giratoires exécutées avec une prestesse ébouriffante, l'appelle "notre bibliothèque". Lui-même préfère son autre surnom, tiré de l'Apocalypse : Harmagedôn, "la vengeance de Dieu".

Paralytique d'enfance, atteint de la poliomyélite faute d'avoir été vacciné, Axel Bosoma Isangwa a fondé le premier syndicat des invalides en 1973. Il avait alors 22 ans, et une idée dépourvue de toute charité : il fallait ravir le monopole du commerce sur le fleuve aux "sœurs ya poids", les grosses commerçantes. La belle bagarre ! Si les éclopés l'ont gagnée, c'est grâce à un avantage déloyal : ils paient seulement au demi-tarif la traversée entre "Kin" et "Brazza". Envahi par un millier d'entre eux, en 1990, dans le camp militaire de la capitale où il résidait, Mobutu, en plus de ce privilège, leur a concédé une forte réduction des droits de douane. A la "libération" de l'ex-Zaïre par Laurent-Désiré Kabila, en mai 1997, l'Union des personnes avec handicap pour des actions de développement (UPHAD) a été officiellement reconnue par les autorités. Aujourd'hui, elle est de nouveau clandestine.

L'Uphad est une mafia, nécessairement. A l'embarquement, on comprend pourquoi. Si ces têtes, rattachées à des corps de marionnettes désarticulées, n'y usaient pas de tous les moyens, elles valseraient par terre, de même que leurs marchandises. Celles-ci sont arrimées sur de gros tricycles, version break de la chaise roulante, munis d'un pédalier à hauteur de poitrine et poussés par des bras forts - les "doublures" - que les invalides louent pour se frayer leur chemin et, aussi, charger et décharger leurs biens. Le choix des marchandises est un bon baromètre de la santé économique de part et d'autre du fleuve : poulets et poissons congelés, concentré de tomate et piments partent dans un sens ; sucre et savon, pagnes, bassines en émail et pièces détachées d'automobiles, dans l'autre. Il y a place pour des fantaisies : la farine de manioc d'en face est prisée ici, alors que la marque locale - Eléphant - pulvérise les records de vente sur la rive opposée. Les sacs de ciment s'empilent... Le chemin de fer entre Brazzaville et l'Atlantique, le "Congo-Océan", doit de nouveau être coupé par les rebelles du "Pool".

Les anglicismes -"beach", "pool" - s'expliquent par l'histoire. Mais on aurait tort d'y songer trop tôt, relâchant l'attention. C'est, en effet, quand le bac s'est déjà éloigné de la berge que les voleurs les plus téméraires arrachent ce qui vous est précieux, le fourrant dans un sac-poubelle, avant de regagner la terre ferme à la nage... Il faut du courage pour ce gagne-pain. Non pas à cause de la police, qui pourrait intégrer l'Uphad au titre de grande aveugle. Mais le courant est fort entre Kinshasa et Brazzaville, les capitales les plus rapprochées du monde, situées à l'extrémité sud du "Stanley Pool". Celui-ci, une cuvette d'eau de 33 km de long et de 23 km de large, débouche ici sur son goulet d'étranglement, le début de l'escalier géant de trente-deux marches d'écume qui mène à l'embouchure. Au milieu du fleuve, en suivant les tourbillons de ses flots cuivrés, le regard bute sur les premiers rapides, tout juste en aval des deux villes. Une barge s'y est échouée. Mieux vaut ne pas savoir que le grand bac, le *Matadi*, n'a plus qu'un moteur, sur quatre installés, qui fonctionne. Lors d'une récente panne, un hors-bord a amené une équipe de réparation sur le bateau à la dérive. Elle a fini son travail à temps.

Le "pool" doit son nom à l'un des plus grands explorateurs d'Afrique, l'homme qui a retrouvé en 1871, sur les bords du lac Tanganyika, le bon Dr Livingstone, présumé...

disparu, et qui a descendu, le premier, le fleuve Congo : Henri Morton Stanley. Né au pays de Galles, en 1841, des "libres amours" d'une servante et d'un riche fermier, qui le renièrent tous deux, ce "bâtard" ayant grandi dans une maison de correction, avant de s'enfuir, à 15 ans, comme mousse sur un navire en partance pour les Etats-Unis où il gagna sa vie chez un épicier juif, comme soldat (des deux côtés, pendant la guerre de Sécession), orpailleur et, pour finir, journaliste aventurier, a en commun avec le bassin fluvial au cœur de l'Afrique d'avoir troqué son identité : reniant le nom hérité de son géniteur, John Rowlands, de même que sa nationalité britannique (qu'il ne reprit, anobli par la reine, qu'au soir de sa vie), il adopta celui d'un négociant de coton de La Nouvelle-Orléans dont le refus de l'adopter l'avait blessé au point de le rendre derechef orphelin.

Kinshasa, l'ex-Léopoldville fondée par Stanley en hommage au roi belge dont il fut le mercenaire, s'éloigne. De sa silhouette, on ne perçoit déjà plus que la ligne crénelée des immeubles, style "empire belge", plus massifs qu'élancés. Parenthèse de quiétude dans leur traversée, Harmagedon et les siens profitent du moment pour parfaire leur "immunité" : ils enfouissent ce qu'ils veulent soustraire à la "taxation" dans les tréfonds de leur infirmité. Les douaniers se vengeront de la répulsion que leur inspire une fouille corporelle en les "chicotant". De belles âmes occidentales s'en émouvront, s'affligeront d'un monde "impitoyable", sans comprendre qu'il vaut sans doute mieux gagner sa vie à coups de ceinturon plutôt que de dépendre d'une pitance humanitaire. Pourquoi, aussi, avoir pitié de gens qui n'ont pas pitié d'eux-mêmes, heureusement ? Les mêmes belles âmes, dans les années 1980, achetèrent ici des T-shirts sur lesquels était imprimé : "J'ai survécu à la traversée entre Kinshasa et Brazzaville." Sans honte de s'afficher rescapé au milieu d'une humanité de survivants.

L'autre rive s'approche sans découvrir Brazzaville, enfouie sous des arbres, à l'exception de la tour vitrée d'Elf - personne ici ne parle de TotalFinaElf, "ça fait rallonge, comme Mobutu Sese Seko". Une métropole de six millions d'habitants, d'un côté, et, de l'autre, une "sous-préfecture de province française", dix fois plus petite. Albert Londres nota, dès 1927, dans *Terre d'ébène* : "Brazzaville n'est qu'un village. En face, de l'autre côté du Congo, il est une ville moderne, vivante, une ville quoi ! Elle s'appelle Kinshasa... mais elle est belge !" Le passé colonial continue de marquer de son empreinte les deux villes sœurs, d'une même famille mais désunie par le fleuve qui fut l'"axe de pénétration" des conquérants européens. En 1885, la conférence de Berlin attribua la rive gauche à la France et la rive droite - sous l'ubuesque nom d'"Etat indépendant du Congo" - à Léopold II, propriétaire d'une colonie privée. Secrètement, le souverain belge promit que Stanley n'y mettrait plus les pieds.

Le débarquement à Brazzaville semble une mise en scène, en version originale, de la "ruée" sur l'Afrique à la fin du XIXe siècle... C'est la course d'obstacles déjà accomplie de l'autre côté, seulement à rebours. La botte du douanier sur le ballot de marchandises, la main du policier grappillant un billet sale ; l'euro dame le pion au dollar comme monnaie de référence ; à la place du "petit Congolais de Brazza", "l'ex-Zaïrois" sert de bouc émissaire aux agents d'autorité parce que son darwinisme social - à Kinshasa ne survivent que ceux qui "évoluent" en s'adaptant constamment... - heurte la bureaucratie, tatillonne, mais pourvue d'une chaîne de commandement que le colonisateur français a léguée comme cadeau d'adieu à "ses" Congolais. Or, sur les deux rives, les mêmes populations parlent les mêmes langues, vivent de la même façon, dansent toutes la rumba congolaise, qui est d'ailleurs née à

Brazzaville, dans la féconde confusion entre le Congo-B et le Congo-K, à qui le fleuve sert de trait d'union.

"Au revoir... *Moi, je fais seulement le petit voyage*", dit Harmagedôn. Il se lance, pédalant de ses mains, les "doublures" poussant à la roue du tricycle-chariot qu'il faut remplir à présent. Sur le bateau, pointant vers l'aval tourmenté, l'invalidé a fait remarquer que le Congo était *"le seul grand fleuve qui se cabre en mourant"*. C'est, en effet, le seul sur lequel on ne peut pas gagner la mer, le large. Obsédées par leur face-à-face, Kinshasa et Brazzaville tournent leur regard vers l'intérieur, une jungle impénétrable, sauf... sur le fleuve. Pour l'unique grand voyage, il faut partir à contre-courant sur 1 700 km jusqu'à Kisangani, où d'autres rapides mettent de nouveau fin à la navigation. "Autoroute commerciale de l'Afrique centrale", le Congo n'a ni début ni fin. C'est un immense tronçon au cœur du continent, sur lequel se renouvelle sans cesse l'angoisse de Joseph Conrad d'un voyage de trop en amont. *"Je n'irais à Kisangani qu'en classe de luxe, sur le Kamanyola"*, a lancé Harmagedôn, tout sourire canaille. A bord du *Kamanyola*, le bateau de feu le maréchal-président Mobutu ? Longtemps, on le croisait sur le Congo-Zaïre, mais, aujourd'hui, c'est le vaisseau fantôme du fleuve...

Stephen Smith

ARTICLE PARU DANS L'EDITION DU 11.08.02

Droits de reproduction et de diffusion réservés © Le Monde 2002

Quand Mobutu parlait avec l'eau

Réminiscence d'une rencontre avec le maréchal-président, en 1993, à bord du "Kamanyola", son "paquebot de luxe".

L'invitation m'a pris de court. *"Le maréchal-président vous convie à une promenade sur le fleuve. Tenez-vous prêt. Un hélicoptère viendra vous chercher."* J'avais bien demandé audience, pour une interview, mais je ne m'attendais pas à ce qu'elle eût lieu sur le *Kamanyola*, le bateau de Mobutu. Qu'en penser ? Trop tard. A peine le téléphone raccroché, l'intendant français du maître du Zaïre, Henri-Albert Buisine, passe à l'hôtel pour m'emmener dans un camp militaire de Kinshasa. L'hélicoptère, une Alouette, est prêt à décoller. C'est parti ! Après une demi-heure de vol, le *Kamanyola* - un bateau long de 90 m, large de 12, avec quatre ponts et deux moteurs de 1.250 ch chacun - est rattrapé sur le fleuve, une scintillante coulée de plomb en cet après-midi ensoleillé. L'hélicoptère se pose sur une plate-forme spécialement aménagée. Première image : Mobutu, carré dans une balancelle de couleur vive, feuillette la presse française... *"Vous voyez, je suis sportif, je vous reçois malgré tout"*, tonne-t-il en guise de bienvenue. Sa voix, grave et rocailleuse, couvre aisément le bruit des rotors. *"Je vais vous faire vivre le fleuve. Nous allons à Mbandaka. Installez-vous dans votre cabine, je vous verrai plus tard."* Mbandaka ? Mais c'est à 600 km de Kinshasa ! On n'y sera jamais avant ce soir ! La porte de "ma" cabine s'est déjà refermée... Je m'assois sur le lit, tendu de draps festonnés. Me voilà sur le *"paquebot de luxe"* de Mobutu Sese Seko. Le maître à bord n'étant pas facile à contrarier, autant se prendre au jeu. Une rumeur colportée par des opposants est sitôt infirmée : la robinetterie n'est pas en or, en tout cas dans ma salle de bains. L'exploration du navire se heurte à des obstacles. A force de tomber sur des soldats, au pied ou à la tête d'un escalier, je comprends que le périmètre de mes découvertes licites est circonscrit. Penché sur le bastingage, mon regard plonge dans le tourbillonnant activisme du pont principal, mi-caserne, mi-cuisine industrielle.

Le va-et-vient des militaires, dans le sens de la longueur du bateau, gêne l'embarquement perpendiculaire des vivres à partir des pirogues arrimées sur le flanc. D'où de nombreux conflits de préséance : sans-grade ou régimes de bananes ? Panier de poissons fumés ou officier supérieur ? Seul un boa fait l'unanimité. Il part en cuisine, sur-le-champ !

"Le président veut vous voir." Le bloc-notes s'avère inutile. Le maréchal devise "à bâtons rompus". Il se plaint de l'ingratitude de l'Occident, dont il a toujours été "l'allié sûr" - mais pas pour se faire dicter sa politique intérieure ! A plusieurs reprises, Mobutu invoque, en soupirant, la "terre des hommes", une triste planète peuplée de "faux démocrates", de courtisans traîtres et de commentateurs malveillants. On comprend vite que le "fleuve" est autrement plus intéressant. D'ailleurs, dès que la conversation bascule dans l'eau vive, le maréchal s'anime, se lève, ne tient plus en place. "Voyez cette balise-là ? Elle signifie qu'il faut serrer à la rive" ; "Ah oui, quand les villageois reconnaissent mon bateau, ils expriment leur joie"... Dans l'élan, Mobutu m'entraîne, pour un tour du propriétaire, jusque dans ses appartements privés, d'une centaine de mètres carrés. Il y flotte un nuage de Je reviens, le parfum de Bobi Ladwa. "Madame la Présidente" apparaît, serrée dans un pagne comme un rouleau de chikwange - la pâte de manioc - dans une feuille de banane. Sur le bureau présidentiel, pas de dossiers, pas même un trombone. "Je n'y travaille pas, je n'aime pas être enfermé." Sur deux étagères sont disposées, en haut, des boîtes à musique, en bas, des toques de léopard. Mobutu s'amuse, écoute des airs qui lui rappellent des souvenirs de voyage. Il suit mon regard sur les toques. "J'en ai toujours en réserve. Tu en veux une ?" - "Non... vraiment, merci bien." Il se détourne. Je sais qu'il ne me tutoiera plus.

"Vous n'êtes pas retenu pour le dîner avec le maréchal. Il s'en excuse, il a des obligations." A ce stade, j'ai appris à distinguer le bruit de l'Alouette et celui du Puma, les huissiers audienciers de cette présidence flottante. Les allées et venues d'hommes politiques, de généraux, d'ambassadeurs, sont incessantes. Mon repas est une corvée, des convives commis d'office m'égrenant la liste des "hôtes de marque" reçus sur le *Kamanyola* : Juan Carlos et la reine Sophie, le roi Baudouin et la quasi-totalité de la classe dirigeante belge, George Bush père, François Mitterrand, Nicolae Ceausescu, la plupart des présidents africains, vivants ou défunts... Je me couche tôt. Au cœur de la nuit, une vive clameur me fait tressaillir. Je saute du lit, tire les rideaux du hublot. Je vois, de dos, Mobutu, coiffé de sa toque, sa canne sculptée entre ses bras tendus au ciel. Le bateau, moteurs éteints, est amarré à une berge où des villageois crient aussi fort qu'ils enlèvent vite, pieds nus dans l'herbe haute, les "cadeaux" sortant du ventre du *Kamanyola* : de la presse à briques aux casiers de bière, en passant par des médicaments. C'est le "mythe du cargo" !

Mobutu se met à lancer des liasses d'argent, par poignées. Les billets, qui portent son effigie, volettent dans les faisceaux des projecteurs. "Mo-bu-tu !, Mo-bu-tu !" Le navire appareille. Immobile, à portée de main, la silhouette du "chef africain" se dissout dans l'obscurité. Le lendemain, un jour de ciel gris sur le fleuve, retour aux jeux de rôle. D'abord, pendant l'entretien : madré, fieffé menteur, Mobutu se dérobe aux questions, contre-attaque, conjure la menace du "chaos" au Zaïre. Ensuite, au bar du grand salon drapé de velours carmin, où la "bande des quatre" - les généraux Baramoto, Nzimbi, Eluki et l'amiral Mavua - nous a rejoints pour sabler le champagne, cuvée spéciale rosée Moët et Chandon, dès 10 heures du matin. L'ambiance est faussement décontractée. Albert-Henri Buisine m'a glissé que le

président n'était "*pas très content*". Mon départ a été avancé. Quant aux chefs des tentaculaires organes de sécurité, ils connaissent trop bien leur "*frère*" - un Ngbandi de l'Equateur, comme eux - pour se bercer d'illusions. Ici même, une coupe bien méritée à la main après avoir été félicité par Mobutu pour "*l'excellent travail accompli*", nombre de dignitaires se sont vu remettre leur "*ordonnance de renvoi*". En sortant sur le pont supérieur, je constate que, pour moi, les pales tournent déjà ...

C'était début septembre 1993. Mobutu était alors au plus bas, vivement contesté chez lui, interdit de voyages en Occident. Le 7 août, pour représenter l'ex-Afrique belge aux obsèques du roi Baudouin, Bruxelles avait invité Juvénal Habyarimana, le général-président du Rwanda... Sept mois plus tard, le génocide dans ce petit pays voisin devait conférer au maréchal-président sa dernière "utilité" internationale : pour l'accueil des réfugiés hutus au Zaïre, puis l'opération militaire française "Turquoise". La même année, 1994, Mobutu quitte le fleuve, sous la pression de son entourage familial. Souffrant d'un cancer, il se retire à Gbadolité, son palais dans la jungle. En mai 1997, Laurent Désiré Kabila, porté au pouvoir par les forces alliées de plusieurs pays voisins, entre dans Kinshasa. Cent jours après avoir fui son pays, Mobutu Sese Seko meurt en exil, au Maroc.

Né à Lisala, sur la grande boucle du Congo, scolarisé à Mbandaka, avant de "*descendre*" à Kinshasa, la capitale, feu le maréchal-président a passé sa vie au bord de l'eau. Après son coup d'Etat, en 1965, chaque fois qu'il lui fallait prendre une décision importante, il se retirait sur le fleuve. Sale temps pour l'entourage, abandonné sur la rive, tenaillé par l'incertitude ! "*On disait qu'il allait parler avec l'eau*", se souvient Zizi Kabongo, le doyen des journalistes à la radio-télévision nationale. Le refrain de l'hymne zaïrois exhortait à la construction d'une nation "*autour du fleuve majestueux*". Au plus fort du culte de la personnalité, les thuriféraires de "l'homme du fleuve" - aussi appelé "*le grand timonier*" - avaient conçu un générique pour le journal télévisé montrant Mobutu, sur un nuage, en train de descendre sur le Congo, fulminant de sa voix de tonnerre. Scandalisé par cette "*dédification*", le cardinal Malula s'était alors exclamé : "*C'est le début de la fin !*"

Le prélat a eu raison. Conspué dans les rues de sa capitale, Mobutu quitte Kinshasa, en 1990, et s'installe à demeure sur le *Kamanyola* - le nom d'un pont dans l'est du pays qu'il avait pris aux rebelles, en 1964, fusil-mitrailleur à la main et malgré une balle ayant traversé son képi... Heureuse coïncidence : au moment de la chute du mur de Berlin, qui provoque en Afrique un tremblement de terre démocratique, le bateau de Mobutu sort d'un chantier naval à Kinshasa, où l'ancien courrier colonial - le *Général- Olsen* - a été transformé, pendant deux ans, en houseboat présidentiel. Rallongé de 4 mètres, il a été équipé de radars, de communications satellite cryptées, de deux appartements VIP, d'une salle de banquet pour une centaine d'hôtes, d'un salon de coiffure, de soixante cabines, ainsi que de dortoirs pour la troupe, dont des "*plongeurs autonomes*". Pendant quatre ans, trois cents personnes vont vivre la fin de règne sur le Congo. L'exiguïté des lieux maintient l'illusion d'une concentration de pouvoirs, mais s'accompagne aussi de nuisances, y compris matrimoniales : la "*rotation*" des sœurs jumelles, Bobi et Cosia Ladwa, les deux épouses rivales du président, s'en trouve grandement compliquée.

Retourné "sur" le fleuve, coupé des réalités, Mobutu ne comprend pas à quel point le monde a changé après la fin de la guerre froide, propice aux alliances honteuses dans le tiers-monde. Encore en 1991, alors qu'il doit accueillir un Sommet de la francophonie, il rêve de grandeurs sur le bord du Congo. A Nsélé, son domaine à 40

km en amont de Kinshasa, il veut faire construire la plus belle villa pour François Mitterrand, tout en haut de la rive, et des maisons plus modestes pour les autres chefs d'Etat, à flanc de colline, le tout descendant sur le fleuve où il résiderait, lui, en contrepoint fort au "*grand chef blanc*", sur le *Kamanyola*, des bateaux-hôtels devant héberger tous les invités. "*Il prévoyait aussi une réserve animalière et un grand parc aquatique*, se souvient Henri Réthoré, alors ambassadeur de France à Kinshasa. *Le tout devait s'appeler "Nsélé-Lysée", mais le Canada s'est finalement opposé à la tenue du sommet au Zaïre..."*

Le régime a coulé, le *Kamanyola* reste à quai. Au lendemain de sa victoire, Laurent-Désiré Kabila, l'a rebaptisé du nom - *Lemera*- de la localité dans l'Est où, en octobre 1996, fut forgée l'alliance des forces qui allait le porter au pouvoir. "Kabila père" a tenu deux, trois conseils des ministres à bord du *Lemera*, l'occasion de prouver que le bateau fétiche de son prédécesseur ne lui faisait pas peur. En avril 1998, lors d'un conclave des responsables de seize services secrets d'Afrique centrale, on s'y est même affublé, se prenant en photo à tour de rôle, d'une toque de léopard et d'une grosse paire de lunettes d'écaille pour "*jouer à Mobutu*". Cependant, depuis l'assassinat de Laurent-Désiré Kabila, en janvier 2001, son fils et successeur au pouvoir n'est pas monté à bord. L'ex-*Kamanyola* rouille dans une zone de haute sécurité du port de Kinshasa. Nul ne fait plus tourner ses puissants moteurs, son étrave ne fend plus les flots cuivrés à des pointes de 30 km/h. "L'homme du fleuve" est mort, son bateau un musée interdit de visiteurs. Quant à la navigation sur le Congo...

Stephen Smith

ARTICLE PARU DANS L'EDITION DU 13.08.02

Droits de reproduction et de diffusion réservés © Le Monde 2002

Une remontée au matin du monde

Douze heures de navigation pour à peine 50 km. L'antidote contre l'ennui, c'est la vie à bord.

Tout voyage en amont passe par Maluku, créé comme "*avant-poste de la civilisation*". Aujourd'hui, ce petit port accroché à la berge du Congo, à 80 km au nord de Kinshasa, est le principal poste de contrôle du trafic fluvial. Nid des services de sécurité, il abrite, outre la police et la douane, la Direction générale des migrations, la Force navale, le 6e Bataillon des Forces armées congolaises, l'Agence nationale de renseignement et la Détection militaire des activités antipatriotiques... Chacun de ces "services" doit tamponner la feuille de route des embarcations qui partent d'ici. Ce n'est pas la seule raison de douter du progrès. Après les vapeurs à aube, puis les bateaux courrier, seuls des pousseurs de barges et des "coques motorisées" voguent désormais sur le Congo. Pour la remontée jusqu'à Kisangani, sur 1.700 km, il faut ainsi trois fois plus de temps qu'il y a un demi-siècle : cinq semaines au lieu de douze jours. Muni de tous les cachets nécessaires et, en échange, démuné de fortes sommes, Jean-Luc Bosimbo lève l'ancre à Maluku. L'armateur du *Mabé Zéro* - "jamais zéro", sous entendu : passagers - a, une fois de plus, tenu son pari : sur sa baleinière en bois d'une quinzaine de mètres, il a fait monter soixante-seize passagers, à 10 dollars par tête. Quelques tonnes de marchandises - des sacs de sel et de ciment, des barres de savon, des bassines en plastique, des miroirs et des produits cosmétiques... - ont aussi été chargées. L'occupation de l'espace obéit à un mélange de réalisme et d'humanité : la précieuse cargaison est abritée dans la

coque, de même que les femmes et les enfants qui ont le droit de s'y lover entre fûts, cartons et balluchons. La plupart des hommes, en revanche, sont exposés aux intempéries sur le toit, grossièrement charpenté, de l'embarcation. Trop nombreux, ils doivent s'y tenir debout. Seule une minorité peut s'asseoir, à tour de rôle.

L'équipage du *Mabé Zéro* est important : outre l'armateur, "Jado, le barreur", son apprenti, trois "petits" pour écoper la sentine, sous peine que l'eau n'atteigne le caillebotis sur lequel reposent les marchandises, et, enfin, un "sondeur". Celui-ci, à l'aide d'une perche de bambou, surveille la profondeur de l'eau, par crainte de bancs de sable. Jado navigue au plus près de la rive, à cause du courant. Une fesse sur la coque, à l'arrière du bateau, se penchant par-dessus bord pour guetter le meilleur passage, il oriente du pied gauche un petit moteur hors-bord. C'est la seule force de propulsion de cette arche de Noé : quinze chevaux, qui la font avancer à 4 km/h, sa moyenne à contre-courant. Dans les passages difficiles, il faut fixer un repère sur la rive pour se rendre compte d'une progression millimétrée...

Douze heures de navigation pour à peine 50 km ! Paradoxalement, à cette vitesse, on n'a pas le temps de s'ennuyer. Moins à cause du spectacle sur la berge : les collines boisées, les huttes sous les palmiers, les femmes qui battent le linge, les enfants à la baignade ou les pêcheurs dans des pirogues qui, grâce au contre-courant et un carré d'étoffe utilisé comme voile, vont plus vite que le *Mabé Zéro*... Pas tant, non plus, à cause de l'impassible figure de l'immensité qu'est le fleuve. Pour la traversée du plateau téké, qui s'étend depuis le Gabon, le Congo se fait ordinaire. Encaissé dans la roche, il est ici large "seulement" de trois ou quatre kilomètres. Sa puissance est d'autant plus grande et, par endroits, ses vagues écumant de rage font tanguer la "coque motorisée".

L'antidote contre l'ennui, c'est la vie à bord. L'animation naît du besoin : quand on est trop nombreux pour se déplacer, il faut s'organiser. Dans la coque, les femmes, ayant tenu à bout de bras leur bébé ou discrètement soulevé leur pagne, se passent une petite bassine, à vider dans le fleuve. Les hommes, eux, descendent du toit pour uriner. Ils grimpent dans la pirogue, attachée sur le flanc de la baleinière. Les jambes écartées, soucieux d'équilibre, ils se soulagent en contemplant la masse d'eau qui invite à la modestie... La pirogue, prévue pour des allers-retours vers la rive, si le bateau n'y peut pas accoster, est d'une utilité protéiforme pendant le voyage : telle une rocade à fleur d'eau, elle sert de coursive pour permettre aux passagers entassés un minimum de circulation ; on y fait la cuisine, à l'aide de braseros ; enfin, tout à l'avant ou à l'arrière, une personne - un malade, quelqu'un de "*vraiment trop fatigué*" - peut s'y étendre, dormir un peu.

A la première audition, la cassette de chants religieux a agacé, surtout le prédicateur à bord, déloyalement concurrencé. Mais, à les entendre à répétition, les cantiques, tout comme d'ailleurs les "paroles de feu" de l'homme de Dieu, se fondent dans une torpeur empesée, l'inertie ensoleillée. On se surprend même à les reprendre, à chantonner en chœur... Sur ce fond sonore, enrichi par les pleurs des enfants et le poussif hors-bord, jamais à court de ratés, des apartés s'engagent, s'élargissent parfois en tombant dans le domaine public, très exigu, ou dégénèrent en débats de société, plus houleux que le fleuve : Oussama Ben Laden, terroriste ou justicier d'un monde inique ? La guerre au Congo, vieille de cinq ans, conspiration de l'étranger ou compromission de l'élite locale ? Le célibat des prêtres catholiques, exigence de l'apostolat ou affront à la "nature africaine" ? Le plus vif succès est remporté par un fait divers : un époux-sorcier, ayant surpris sa femme en flagrant délit d'adultère, a "

fétichisé" le couple illégitime, qui est *"resté collé ensemble"*. Nul ne doute de la véracité de l'histoire. Cependant, l'époux avait-il le droit de *"venger son orgueil par ce meurtre cruel"* ? Qu'advient-il des enfants de la *"maman"* ? Enfin, comment a-t-on enterré les pécheurs siamois ? Que de questions passionnantes !

Sur le toit, à cause de la station debout, sous l'effet du vent et du soleil, les conversations sont plus feutrées. On se croirait à un cocktail, le verre en moins. Jules Minzeke est instituteur, mais il *"sèche"* ses cours depuis cinq semaines. Comme son champ de manioc avait *"bien donné"*, il a abandonné son école et ses 246 élèves. Il s'est embarqué pour Kinshasa avec quinze sacs de tubercules, pour vendre le surplus de son *"activité de subsistance"* dans la capitale, où vit l'une de ses filles. Il ne sait plus de combien de mois il est *"arriéré"* - en retard d'être payé par l'Etat - parce que son traitement *"ne suffit que pour une semaine"*. Sa femme, à 44 ans, a *"succombé à la fièvre"* il y a sept mois. De leurs huit enfants, quatre sont encore à la maison. Ils l'aident à cultiver ses champs. *"En numéraire ou par des dons en nature"*, les parents d'élèves le soutiennent *"pour la pérennité de l'enseignement"*.

La plupart des passagers sont des *"débrouillards"*, des jeunes de la capitale qui se livrent au *"trafic"*, synonyme local de commerce. Durs à la fatigue, ils se rendent dans le fief ethnique de leurs parents, quelle que soit la distance ou la disponibilité, ailleurs dans le pays, du produit recherché. *"On peut seulement trafiquer avec ses frères"*, explique Augustin Muku, diplômé de linguistique africaine. En ramenant du sésame et des arachides à Kinshasa, il peut largement doubler sa mise de 50 dollars, tous frais défalqués. *"Au village, on me nourrit"*, se félicite-t-il. Les traits tirés, les yeux rougis, il parle bas, parce que *"ici, quand on sait que vous gagnez, c'est le festin des piranhas"*. Le péril vient des serviteurs d'un Etat par ailleurs inexistant, des hommes en uniforme et, pire, en armes. Au milieu du fleuve, le racket continue : de temps en temps, une pirogue motorisée se détache de la rive, fonce droit sur le *Mabé Zéro*, deux ou trois militaires à son bord. Ceux-ci s'agrippent à la coque, font stopper le moteur et *"demandent"* quelques litres de carburant, des cigarettes, de l'argent...

Chauds, lourds, les jours se succèdent, sans souvenirs, comme engloutis dans le sillage du bateau. Il y a longtemps déjà qu'on ne s'excuse plus en écrasant un pied ou en s'endormant la tête posée sur la jambe d'un voisin. Le communisme des matelas-mousse s'est imposé, à force de corps de plomb. Même le fleuve, ce flot de conscience, semble perdre sa continuité : à chaque virage, la forêt l'enjambe tranquillement, pour barrer la route, devant, et, derrière, pour fermer le chemin d'un possible retour. Seuls les repas ponctuent encore le temps, au rythme lent de répétitives découvertes : l'inépuisable stock de pâte de manioc sert à *"saucer"* des boîtes de sardines ; en brisant l'épaisse croûte noirâtre du poisson boucané, on fait éclater dans sa fraîcheur préservée une chair blanche et ferme ; cuite à la vapeur et relevée de piment, la friture, achetée aux piroguiers, se conserve en papillotes de feuilles de banane, les *mboké*, comme une délicieuse provision de bouche individuelle.

Le *Mabé Zéro* roule jour et nuit. Au crépuscule, quand le soleil expire en retirant de l'eau son tapis rouge, le sondeur se poste en vigie, tout à la pointe de l'étrave. Une torche à la main, il transmet des signaux au barreur, l'équilibriste à l'étambot. Dans l'obscurité, que la lune rend opaline, on croit frôler la berge. Seuls le hors-bord et le hululement des oiseaux troublent le silence. Quand le moteur s'étrangle dans un gargouillement, sa bougie étouffée de calamine, la dérive est comme un abandon. Plus d'effort... Un feu de camp sur la rive, une luciole dans l'air, une grimace

illuminée sur l'eau - ce n'était qu'un piroguier pêchant dans la nuit. Le véritable danger, outre les tapis des jacinthes d'eau qui bloquent l'hélice, ce sont les grumes dévalant le Congo, quand des radeaux de flottaison se sont désagrégés en amont. Lancé comme il l'est dans sa course à l'aval, un tronc d'arbre peut empaler une baleinière et l'envoyer par le fond. Du moins à en croire Jado, dont les lambeaux de paroles se font parcimonieux à l'aube, quand le jour renaît sur le ruban brumeux qu'il suit.

"Le confort des bateaux modernes qui assurent les liaisons régulières sur le fleuve permettra de prendre quelques jours d'un repos physique agréable", peut-on lire dans un *Guide du voyageur au Congo belge*, paru en 1958. Loin semblait alors le temps des laborieux vapeurs à aube qui, auparavant, avaient sillonné le Congo en s'arrêtant toutes les six heures pour *"faire du bois"*. L'avènement des bateaux-courrier semblait ouvrir des perspectives inouïes au *"plan directeur de la colonisation"*. Celui-ci avait fixé la capitale du pays sur le fleuve, juste au-dessus des chutes infranchissables obstruant l'accès à la mer. En 1960, l'ex-Congo belge est devenu indépendant. Quarante ans plus tard, la navigation sur le fleuve n'étant plus que l'ombre de ce qu'elle fut, le choix de Kinshasa, totalement excentré, paraît, à première vue, aberrant : sur un territoire aussi vaste que l'Europe de l'Ouest, qui fixerait la capitale à ... Bordeaux ? Or, au-dessus de Kinshasa, telle une fontaine irriguant toute l'Afrique centrale, jaillissent près de 15.000 km de voies navigables. Mieux qu'aucune autre infrastructure ne pourrait le permettre, à un coût abordable, le Congo entier est rendu accessible par son réseau fluvial, le plus important du monde.

Mais les fleuves ne drainent plus que la misère. Voici le Kasai, une rivière au débit aussi important que celui de la Volga. En poursuivant la remontée vers Kisangani, l'Oubangui pique vers le nord, où cet autre affluent de taille - 2.300 km, soit la dimension du Danube - suit en parallèle la grande boucle du Congo. Celui-ci, obstinément, s'enfonce dans la jungle équatoriale, comme s'il partait à la recherche du matin du monde. Sur ses rives, distantes parfois de plus de 20 km, s'érigent des murailles de végétation, des masses exubérantes de troncs et de branches enchevêtrés, de lianes noueuses, de feuilles en feston. Dans ses larges eaux, constellées d'îlots, immobilisées dans des bras morts, il est difficile de trouver son chemin, le chenal navigable. C'est un autre monde, totalement à part, un univers tranché d'ombres et de silences, de cris stridents et de raies aveuglantes. C'est la route vers Kisangani, la grande ville sur la courbe du fleuve qui passe pour le *"cœur des ténèbres"*.

Bien avant d'y arriver, en fait, tout de suite en sortant de l'étau du plateau téké, le voyageur est intrigué par l'embouchure, large et généreuse, de l'Alima. Cette rivière a une histoire particulière, liée au destin du grand sentimental parmi les explorateurs, Pierre Savorgnan de Brazza. En 1878, celui-ci manqua de déboucher ici au Congo, de réussir sa percée en Afrique centrale. Ce qui eût, sans doute, changé la face du continent...

Stephen Smith

ARTICLE PARU DANS L'EDITION DU 14.08.02

Droits de reproduction et de diffusion réservés © Le Monde 2002

Le rêve de Savorgnan de Brazza

Avec le successeur du roi des Tékés, qui, en 1880, plaça son royaume sous la protection de la France.

Dans les derniers jours du mois de juin 1878, un homme dépenaillé, pieds nus, le pantalon griffé jusqu'aux genoux par les épineux, fit l'heureuse découverte d'une rivière. Il la décrivit ainsi : *"Ses eaux sont extrêmement limpides et le sable de son lit s'aperçoit fort bien à une profondeur de quatre hommes ; de largeur ordinaire, elle est cependant difficile à traverser à cause de sa profondeur et de la nature de ses rives marécageuses, couvertes d'une végétation tropicale, formée de palmiers, de bambous qui font deux haies tellement touffues qu'elles barrent le passage."* Avec ses compagnons de voyage, deux autres Européens, treize *laptots* - marins - sénégalais *"dressés à l'exercice du chassepot"* et ce qui lui restait alors de porteurs et de bagages, il s'embarqua sur des pirogues et descendit la rivière qu'il nommait Alima, après s'être enquis de son appellation auprès d'un autochtone, sans comprendre que la réponse de celui-ci, *"anza malima"*, signifiait, en langue téké : *"l'eau que voici"*. En deux jours, au fil de l'Alima, Pierre Savorgnan de Brazza parcourut une centaine de kilomètres. Un record ! Depuis près de trois ans, parti de la côte gabonaise pour explorer l'intérieur du continent, il avait péniblement avancé, à cause de la fièvre bilieuse, de fatigues hépatiques, de furoncles et de dysenteries, mais aussi entravé par des *"tribus différentes dont chacune a ses exigences et prétend rançonner les Blancs que la Providence leur envoie"*. Après l'audace, la faim était devenue sa meilleure compagne et menaçait de l'emporter sur son courage.

Installé sur un petit banc aux côtés de son épouse, engoncé comme elle dans son plus beau costume d'apparat, l'actuel roi des Tékés, plume de paon à la coiffe et crocs de léopard au cou, brode sur la *"résistance populaire"* qui aurait eu raison de l'opiniâtreté de l'explorateur. Le mot d'ordre en eût été lancé par son illustre prédécesseur d'il y a trois générations, le *makoko* - roi - Ilo. *"L'influence de mon arrière-grand-père s'étendait de la Centrafrique, au nord, jusqu'aux côtes atlantiques, à l'ouest, en passant par les deux rives du Congo"*, explique-t-il par le truchement d'un interprète, le regard comme fossilisé par les insignes de son pouvoir, étalés à ses pieds : une peau de panthère, une corne de buffle fourrée de gris-gris, des chasse-mouches, deux cloches, une chope de bière ébréchée, une noix de cola, un décapsuleur-tire-bouchon...

Ancien fonctionnaire d'Etat, parfaitement francophone, Gaston Ngoua Youlou règne depuis le 8 octobre 1999. Dans un Congo qui se veut moderne, il joue seulement un rôle cérémoniel, au même titre que les rois de deux autres ethnies et les chefs traditionnels en général. Tous sont conviés, comme témoins, aux grandes occasions, courtisés pendant les campagnes électorales. *"Je suis le père du royaume. Les élus du peuple sont mes fils"*, explique le monarque à propos de cette cohabitation entre l'ordre d'antan et celui d'aujourd'hui. Respectueux de la tradition, il ne quitte guère sa "capitale", Mbé, un bourg de masures aux toits de paille, situé à plus de 300 km au sud de l'Alima et une quarantaine de kilomètres en retrait du Congo. Voir le "grand fleuve" fait partie des interdits dont la transgression mettrait en péril la "puissance vitale" du souverain.

Le bon roi Gaston aime à magnifier l'histoire dynastique. Cependant, si ses sujets tékés épuisèrent Savorgnan de Brazza, celui-ci ne tourna bride que face aux Aphourous. Le 2 juillet 1878, ces maîtres du commerce sur l'Alima, aussi de l'ivoire et des esclaves, attaquèrent l'explorateur, sans craindre les ravages de sa Winchester

à répétition. L'explorateur s'irrita de cette défense armée du monopole commercial qu'il était venu briser : *"Les Aphourous n'entendaient pas qu'on naviguât sur leurs eaux, surtout avec des marchandises. Ces Noirs sont les commerçants les plus défiants et les plus impitoyables que je connaisse."*

Savorgnan de Brazza dut battre en retraite. Le 11 août 1878, il abandonna son équipée et décida de retourner au Gabon. Un chef de village lui avait appris qu'à *"quelque distance"* coulait un *"fleuve considérable"*, voie royale du commerce. Mais, à court de cartouches et de provisions, l'explorateur renonça à tenter *"une pointe hardie"*, ignorant qu'il était parvenu à moins de 200 km du Congo, quatre jours de dérive sur l'Alima. *"Je ne pouvais imaginer que le Congo roulât ses ondes majestueuses en face de moi"*, regretta-t-il, de retour en France. Entre-temps, il avait lu le récit - *A travers le continent noir* - de son grand rival, Henry Morton Stanley. Egalement en trois ans, mais bien avant lui, l'Anglo-Américain avait non seulement trouvé le Congo, mais l'avait descendu sur quelque 2 000 km, jusqu'à l'embouchure. Après 999 jours d'un périple qui lui valut le surnom de "Boula Matari" ("briseur de roches"), il y était arrivé le 9 août 1877.

Ce fut le triomphe d'une volonté brutale. Le journaliste aventurier, aux gages du *New York Herald* et du *Daily Telegraph* britannique, se vantait d'avoir livré sur son passage trente-deux *"batailles"*. En brûlant des villages entiers, il avait décimé les *"têtes laineuses"*, obstacles à sa progression, de la même manière qu'il dynamitait les monts de Crystal, verrou de l'embouchure. Des trois Européens et 356 askaris - soldats locaux - avec lesquels il avait quitté Zanzibar en novembre 1874, pas un Blanc autre que lui ne survécut, et seulement 241 auxiliaires en armes virent l'Atlantique. L'écho de cette marche forcée résonnait dans le cœur de l'Afrique. Il annonçait la fin de l'époque où la forêt équatoriale était interdite à l'homme blanc et la "course au clocher" qui, dès lors, s'engagea sur les rives du Congo.

"Par rapport à Stanley, Savorgnan nous est apparu comme le moindre mal." Le roi Gaston répète moins diplomatiquement la conclusion - *"J'ai résolu d'assurer la paix en devenant l'ami de celui qui m'inspirait confiance"* - à laquelle était arrivé, en 1880, son bisaïeul sur le trône. Avec quatre mois de retard sur Stanley, entré dans les services du roi belge Léopold II, Savorgnan entama alors sa seconde mission en Afrique centrale. Objectivement, il n'avait aucune chance. Pourvu de dix fois moins de fonds que son concurrent, qui était déjà en route depuis l'estuaire vers le cours navigable du Congo en amont des chutes, comment pouvait-il espérer atteindre, le premier, le grand axe de pénétration au cœur du continent ? Il se lança tout de même et parcourut, en deux mois, le même trajet qu'il avait mis deux ans à accomplir lors de sa première exploration. Était-ce grâce au bon souvenir de la percée *"pacifique et émancipatrice"* qu'il avait réussie avec, comme principale arme, sa patience ? Pour avoir affranchi nombre de captifs de la fourche au cou et des chaînes aux pieds, le *"père des esclaves"* voulut y croire. Mais la vérité était plus politique et moins humanitaire - un terme, déjà, à l'époque, très à la mode.

"Cette fois, le "makoko" avait donné l'ordre de laisser passer Savorgnan parce qu'il voulait nouer avec lui une alliance contre Stanley." L'actuel roi rappelle que son prédécesseur sur le trône dépêcha même un émissaire à la rencontre de l'explorateur français, qui lui demanda de le conduire d'abord au *"grand fleuve"*. Après quatre ans de quête périlleuse, son vœu le plus cher fut exaucé. *"Brûlé par le soleil, plusieurs fois égaré et me croyant perdu, relate-t-il, je commençais à menacer mon guide lorsque, à 11 heures du soir, après une dernière marche forcée, notre vue*

s'étendit tout à coup sur une immense nappe d'eau dont l'éclat argenté allait se fondre dans l'ombre des plus hautes montagnes. Le Congo, le mystérieux fleuve, coulait majestueusement à nos pieds sans que le sommeil de la nature fût troublé par le bruit de son tranquille courant." Le surlendemain, Savorgnan fut reçu en audience à Mbé et, le 3 octobre 1880, le makoko parapha d'une croix tremblée le traité qui, en échange de son allégeance et d'une station sur le fleuve qui allait devenir Brazzaville, plaça son royaume sous la protection de la France.

Aux yeux du monarque actuel, ce pacte a été renouvelé le 19 mars dernier. A cette date, l'ambassadeur de France en poste à Brazzaville a rendu visite au roitéké et lui a remis, pour l'occasion, une copie du fameux traité, ainsi qu'un tableau en faïence représentant la cérémonie de sa signature : la haute figure de Savorgnan de Brazza y fait face au digne makoko, abrité sous un parasol diapré, le pavillon français flottant sur des palmiers et paillotes. Comblé par les cadeaux, le roi Gaston -*"désormais, quoi que les Français me demandent, je ne peux plus le refuser"* - présente à ses visiteurs de marque le *"document historique"*, une simple feuille constellée de ratures. Quand, sur un geste, deux serviteurs lui apportent la lourde faïence, on découvre que celle-ci, posée contre un mur, dissimulait un litron de vin et une bouteille de gin. Et l'on se souvient que, las d'avancer sous les cris *"alugu, alugu"* ("eau-de-vie"), Savorgnan fit venir du Gabon 400 litres d'alcool fort, de toute urgence...

Tout en défendant son *"œuvre civilisatrice"* comme *"antithèse"* de la conquête prédatrice menée par Stanley, Savorgnan (qui parlait d'un développement *"à visage humain"* bien avant la Banque mondiale) était lucide quant à leur objectif commun : *"Les extrêmes se touchent, s'avouait-il, leurs sillons si différents, tracés avec la même persévérance, convergent au même but : le progrès."* Au nom du progrès, pour relier le cours navigable du Congo à l'Atlantique, deux chemins de fer furent construits : le Congo-Océan à partir de Brazzaville et, sur l'autre rive, la voie ferrée de Kinshasa jusqu'à l'embouchure du fleuve. Le premier coûta la vie à autant d'Africains qu'il compte de traverses, s'indigna Albert Londres en 1927 dans *Terre d'ébène* ; le second, 380 km de rail et 99 ponts pour contourner les cataractes du bas Congo, ne fut pas moins meurtrier. Et la "route de Savorgnan", celle qui mena l'explorateur de la côte gabonaise jusqu'à l'Alima, l'affluent du Congo aux eaux profondes et limpides ? Longtemps oublié, cet axe de pénétration vers l'Afrique centrale est à nouveau d'actualité. Ce printemps, un bateau d'un plus grand gabarit que les pinasses des commerçants traditionnels a remonté l'Alima de l'embouchure jusqu'à Lékéti, pour vérifier ce que Savorgnan affirmait : la rivière est navigable jusque-là, toute l'année.

Aussi un port fluvial devra-t-il être aménagé à Lékéti, d'où part déjà une route en voie d'achèvement, large entaille dans le couvert végétal. Grâce à cinq ponts, déjà construits, elle pourra être empruntée jusqu'à la frontière gabonaise. De l'autre côté, il reste seulement 40 km à bitumer pour la prolonger jusqu'à Franceville, point de départ du chemin de fer transgabonais, qui mène à la côte atlantique. Après la fin des travaux, prévue pour 2004, cette voie - fluviale, routière et ferroviaire - sera, malgré deux ruptures de charge, la troisième percée entre la mer et l'intérieur du continent.

"Je compris alors que la découverte de l'Alima était d'une importance considérable, non seulement au point de vue géographique, mais encore au point de vue commercial." Le vieux rêve de Savorgnan de Brazza renaît aujourd'hui, mais sa

réalisation nourrit une nouvelle et âpre rivalité : entre le nord et le sud du Congo. Depuis qu'il est sorti vainqueur de la guerre civile, fin 1997, le général-président Denis Sassou Nguesso veut mettre son régime à l'abri du sabotage, par ses opposants armés, dans le sud, du chemin de fer entre Brazzaville et l'océan. Né sur les berges de l'Alima, le chef de l'Etat a plus d'une revanche historique à prendre. Il croit, en effet, contrairement au meilleur spécialiste de la question, l'historien congolais Abraham Ndingambo, que les Mbochis, son ethnie, eussent obligé Savorgnan à rebrousser chemin. L'explorateur se serait trompé en les appelant Aphourou, en fait la déformation du mot mbochi - *avourous* - pour "étrangers". Aussi reviendrait-il à présent à l'un des leurs de faire aboutir la mission de progrès que les "résistants" empêchèrent à la fin du XIX^e siècle : l'accès au fleuve Congo, navigable jusqu'à Kisangani."

Stephen Smith

ARTICLE PARU DANS L'EDITION DU 15.08.02

Droits de reproduction et de diffusion réservés © Le Monde 2002

Kisangani, cité de "l'arrière-monde"

Le souvenir d'un film de John Huston, une visite ancienne de Naipaul, les traces de feu Kabila dans une ville fantôme.

C'est un rêve blanc, au bord du grand fleuve de l'Afrique noire : une magnifique bâtisse d'une folie un peu rococo, surmontée de frontons à escalier, flanquée de tourelles et ajourée d'une véranda à colonnades tout autour. Badigeonnée pour mieux contraster avec le vert saturé de la berge et le sombre éclat des eaux du Congo, la Villa Regina a servi de décor à l'un des plus célèbres films de John Huston. Dans la scène d'ouverture, un pasteur méthodiste et sa sœur, une vieille fille officiant comme organiste, s'évertuent à faire chanter en chœur leurs ouailles africaines, d'une hilarante indiscipline. La cacophonie prend fin sur un coup de sifflet du rafioteur à vapeur hors d'âge, *The African Queen*, duquel descend Humphrey Bogart. Sur le perron, se remémorant un reste de bonne éducation, le trafiquant amateur de gin jette son cigare. Une foule de Noirs, en pagaille, se rue sur le mégot... Pour son unique rire franc à l'écran, Humphrey Bogart obtint le seul Oscar de sa carrière. Comédie sentimentale, sur fond de première guerre mondiale dans une colonie allemande, où *African-Queen* s'engage dans un combat inégal avec le Congo, ses affluents marécageux et un navire ennemi qu'il veut faire sauter, le film doit son succès au couple que forment le vieux loup d'eau douce et la prude grenouille de bénitier, jouée par Katharine Hepburn. Celle-ci, condition de sa participation, avait exigé que le tournage se fît *in situ*, loin des studios d'Hollywood. En 1950, l'aventure fut telle qu'elle devait inspirer à la vedette féminine, trente-sept ans plus tard, un livre de souvenirs intitulé : *Le Tournage de "African Queen", ou comment je suis allée en Afrique et que j'y ai presque perdu la tête*. Aujourd'hui, si pareille équipée était concevable, elle aboutirait à un oppressant documentaire, une éphéméride du déclin. A Kisangani, dans ce qui fut l'ancien quartier européen, la Villa Regina n'est plus qu'une belle ruine. Une partie de sa façade et du toit, grignoté par la rouille, a été envahie par la végétation. Les briques rouges percent sous le crépi blanc, leur poussière et la pluie se mélangeant pour dessiner sur les murs des traces de sang. Entre les pilastres de la véranda, des fils à linge exhibent la banalité humaine. Le perron s'est éboulé sous les pas trop lourds de la marche du temps : une décolonisation talonnée de rébellions ; une restauration autoritaire suivie de

mutineries, de pillages, d'invasions étrangères... Alentour, les maisons voisines témoignent, elles aussi, d'une rage destructrice qui, en l'espace d'un demi-siècle, a enseveli tout ce qui fut érigé dans la ville-phare sur la boucle du fleuve.

En 1921, une première liaison aérienne fut établie entre l'actuelle Kinshasa et Stanleyville, fondée, quarante ans plus tôt, par l'explorateur anglo-américain au-delà des cataractes - les "Stanley Falls" - dont il est également le héros éponyme. Kisangani se situe à l'entrée du cours navigable du Congo, à la confluence triangulaire avec deux rivières. C'est dans l'une d'elles, la Tshopo, que s'est écrasé, lors de son redécollage, l'hydravion monomoteur. Il en reste seulement l'hélice en bois, conservée à la procure de l'archevêché, où une vue panoramique de l'époque met en valeur une briqueterie, la villa des frères maristes, la "gare des Grands Lacs", le tribunal, une maternité et le "village hindou". Au moins le quartier des artisans, emmenés depuis la côte orientale, est-il signalé. Ce qui s'appelait alors la "cité indigène" ne figure pas sur la carte.

Le 12 mars 1925, quand les quatre autochenilles du premier raid Citroën Méditerranée-Congo belge entrèrent dans Stanleyville, leur carnet de bord décrivit une *"petite capitale avec de ravissantes maisons coloniales à vérandas disposées de part et d'autre de larges avenues plantées de palmiers, dotée de tous les magasins, de toutes les administrations d'une grande ville, où des hommes coiffés de casques coloniaux prenaient l'apéritif aux terrasses des cafés"*. Trente-cinq ans plus tard, à l'indépendance, plus de 6.000 Européens - dont une forte communauté grecque - y vivaient et commerçaient. A l'époque, on faisait le voyage de 800 km jusqu'à Bukavu, sur la frontière rwandaise, dans la journée. Il y avait aussi le rail, sur 150 km, pour contourner les rapides et relier la ville au Katanga, la riche province minière méridionale du Congo. Cependant, les troubles de l'après-indépendance eurent raison de ces atouts, au nom d'une plus grande justice sociale. *"Il vaut mieux tuer quelques jours que mourir éternellement"*, disaient les rebelles *"simba"*, les "lions" de Gaston Soumialot. Leur règne de cent jours sur Kisangani, en 1964, y fit des milliers de victimes. Signataire des arrêts de mort, leur "ministre de l'intérieur" était Laurent-Désiré Kabila.

Le massacre d'Européens - missionnaires, femmes et enfants... - provoqua l'intervention des parachutistes belges. Le retour à l'ordre fut achevé, de façon sanglante, par des mercenaires belges, français, rhodésiens et sud-africains, après le coup d'Etat du "doux colonel", Joseph Désiré Mobutu, fin 1965. Celui-ci fit vite oublier son surnom. Mais, en deux ans, tout le pays, y compris Kisangani, la "capitale rebelle", fut pacifié. De 1967 à 1974, le taux de croissance annuel était de 7 %. C'était la belle époque : un "parc industriel" fut inauguré à Kisangani et une université implantée sur le "domaine présidentiel"; les plantations de café, fleurissaient, et de grandes exploitations forestières évacuèrent leurs grumes par le fleuve, sur lequel les vapeurs et nouvelles barges *nkoy* - "Léopard" - se multiplièrent ; il y avait trois cinémas dans une ville qui grossissait jusqu'à compter 800.000 habitants, un night-club, le Goya, et même deux casinos où les Blancs flambaient l'argent aussi facilement qu'ils le gagnaient.

En 1974, la "zaïrianisation" - la spoliation des étrangers au bénéfice des "acquéreurs" nationaux - mit fin à cette période de prospérité. La chute libre des cours du café y contribua grandement. La suite ne fut qu'une constante dégradation, l'herbe folle, puis la forêt équatoriale recouvrant des rues, des maisons et, pour finir, des quartiers entiers. Bien davantage que la Villa Regina, les mesures en torchis

abandonnées par leurs habitants sont des témoins à charge de la reculade du temps. En 1978, un visiteur, qui n'était resté que 48 heures à Kisangani, écrit : "*Le soleil, la pluie et la brousse faisaient que le site paraissait ancien, comme le site d'une civilisation morte. Les ruines s'étendaient sur une telle superficie qu'elles semblaient évoquer une catastrophe finale. Mais la civilisation n'était pas morte. C'était la civilisation dans laquelle j'existais et pour laquelle je travaillais toujours. Et cela contribuait sans doute au sentiment bizarre que j'éprouvais : se trouver parmi les ruines déséquilibrait ma notion du temps. On se sentait comme un fantôme issu non du passé mais de l'avenir. On avait l'impression que sa vie et ses ambitions avaient déjà été vécues à notre place et que l'on en contemplait les reliques : on était dans un lieu où l'avenir était vieux et avait disparu.*"

Ce visiteur fut V.S. Naipaul, écrivain issu d'une famille brahmane, né à Trinidad, d'expression anglaise, Prix Nobel de littérature en 2001. Son roman *A Bend in the River* - improprement quoique joliment traduit *A la courbe du fleuve* - brosse le portrait d'une ville africaine, jamais nommée, hypnotisée par l'icône du "grand homme" lointain, pas identifié non plus mais aisément reconnaissable sous les traits du maréchal Mobutu. Deux vagues de pillages, en 1991 et 1993, réduisent Kisangani à la mendicité. Aussi, lorsque, le 15 mars 1997, Laurent-Désiré Kabila revient en vainqueur, à la tête d'une alliance militaire régionale, les rues résonnent de l'"*indépendance tcha-tcha*", dont le second avènement est espéré après cette "libération". On aura tôt déchanté. La marche vers le pouvoir central est pavée de massacres et Kabila père sera lui-même victime d'une mort violente. Après son assassinat, le 16 janvier 2001, Kabila fils devient le maître de Kinshasa. Le pays, envahi de toute part, est divisé. A Kisangani, chef-lieu d'un mouvement rebelle qui sert de faux nez aux forces d'occupation rwandaises, on sait, depuis, qu'une toque de léopard peut cacher aussi bien la silhouette bouddhique d'un Kabila père que l'image trompe-l'œil de Pau Kagamé, l'étique général-président du Rwanda.

"*Kisangani est un trou. On n'en sort plus*", soupire Raymond Mokeni Ekopi, à la tête du syndicat patronal de la ville. Celle-ci ne compte plus guère que 300.000 habitants, dont onze religieuses européennes, six Grecs et un forestier français, Jean-Marie Bergesio, qui fait de la mécanique en attendant de pouvoir à nouveau exporter du bois... Rien, ou presque, n'est plus produit à Kisangani, pas même du courant ; depuis que la centrale fournit seulement 4,5 mégawatts, au lieu des 18 "*avant la chute*", des quartiers entiers ont été "débranchés". Les manguiers sur le bord des rues ont été coupés, pour faire la cuisine ; le carburant et le pétrole lampant se vendent à l'équivalent de 1 euro le litre, alors que les rares salariés en gagnent 20 par mois, la moitié d'un plein. L'usage du vélo s'est généralisé, aussi comme taxi, appelé *toleka* ("allez-y") ; les "tolékistes" pédalent, un passager sur le porte-bagages, en slalomant sur des "routes" pointillées de nids-de-poule, de fondrières pendant la saison des pluies. Les rails rouillent dans la jungle ; hormis un "convoi humanitaire" des Nations unies, aucune barge n'a accosté depuis cinq ans.

Tomber malade, ou entrer en dissidence, équivaut à la sentence capitale : l'unique pharmacie pourvue en médicaments s'appelle *No problem* ; c'est également ce que soufflent les soldats rwandais, en swahili, aux résistants à leur occupation qu'ils éliminent. "*Hakuna shida*", pas de problème... Kisangani est une ville fantôme de "l'arrière-monde", du *Hinterwelt* qui intriguait Nietzsche. Les hommes en armes y accaparent tous les trafics, à commencer par celui du diamant, un pactole découvert seulement à la fin des années 1980. Aux autres, les civils, s'offre comme perspective d'avenir le retour à l'âge des cavernes. A une exception : les *Wagenias*, littéralement

les "visiteurs". Petite ethnie d'immigration, aux origines disputées, ces gens du fleuve vivent au plus près du Congo, à la hauteur des rapides, sur lesquels ils ont construit de frêles échafaudages, des pals et bambous noués les uns aux autres à l'aide de lianes. Acrobates hors pair, au-dessus des torrents grondants, ils glissent dans l'eau de gros paniers coniques de branchage. En descendant les cataractes, les poissons se piègent dans ces nasses en forme de cornes d'abondance. *"La nature, c'est ce que nous avons été mis sur terre pour vaincre"*, opine, sentencieusement, Katharine Hepburn dans *African Queen*. Les Wagenias ont fait le choix inverse : ils tirent parti de la loi du plus fort, en exploitant à leurs fins la rage du fleuve. C'est ce qui leur permet de vivre, sans déchéance, en marge de Kisangani, où la nature - y compris celle de l'homme - triomphe sur tout être sans défense.

La scansion des pagaies qui plongent dans l'eau, et le chant guttural des piroguiers synchronisant l'effort pour passer les tourbillons n'ont pas dû changer depuis que Henry Morton Stanley débarqua, en janvier 1877, sur cette motte de jungle au milieu du fleuve, appelée depuis *"Stanley island"*. L'effet conjugué de l'avancée de la pirogue et de sa dérive sur le fleuve crée une déroutante illusion optique : en fixant la frondaison du plus haut arbre, l'île semble tourner sur elle-même. De la même façon, Naipaul eut l'impression que, sur le Congo, dû à une mystérieuse modification céleste, *"la lumière du petit matin recule vers l'obscurité et [que] les hommes y vivent dans une aube perpétuelle"*. Est-ce pour cette raison que, depuis sa découverte, le fleuve charrie le soupçon de mener au cœur des ténèbres ?

Stephen Smith

ARTICLE PARU DANS L'EDITION DU 16.08.02

Droits de reproduction et de diffusion réservés © Le Monde 2002

Les ténèbres du coeur

En 1890, le futur Joseph Conrad quitte le Congo, malade et sans esprit de retour. De son chemin de croix sur le fleuve, il tirera un livre-culte.

Le 13 juin 1890, un homme de 32 ans, le front haut, le bas du visage mangé par une barbe noire, le regard voilé de sombre mélancolie, débarque à Matadi, dans l'embouchure du fleuve Congo. C'est la fin d'un voyage, et le début d'une aventure, pour ce fils d'une famille polonaise noble, né en Ukraine. Des voyages, Teodor Korzeniowski en a déjà fait beaucoup. Marin à 16 ans, il a passé la moitié de sa vie à bord de voiliers hauturiers et de vapeurs, du trois-mâts au charbonnier. Des aventures, aussi, il en a connu, sur toutes les mers et dans son for intérieur. En février 1878, désespéré, s'étant tiré une balle dans la poitrine et ayant frôlé la mort, il s'est lancé un défi : devenir Britannique ou, plutôt, fils adoptif de la langue anglaise. Le choix n'était pas évident pour ce polyglotte, qui parlait couramment le français mais connaissait seulement six mots de la langue de Shakespeare. Cependant, dix ans plus tard, il a obtenu la nationalité de son choix et passé tous les examens pour devenir capitaine au long cours dans la marine marchande britannique. Teodor Korzeniowski est venu dans *"l'Etat indépendant du Congo"* - l'appellation en trompe-l'œil il de ce qui est, en fait, la colonie privée du roi belge Léopold II - pour prendre le commandement d'un vapeur à aube de 15 tonnes. Ayant rallié à pied Léopoldville, l'actuelle Kinshasa, en amont des trente-deux cataractes du Bas-Congo, le Polonais n'a cependant pas l'heur de plaire aux représentants locaux de la compagnie commerciale qui l'a embauché à Bruxelles - grâce à une tante bien placée. Le "pistonné" ne monte qu'en second sur le *Roi des Belges*, en partance pour Stanley

Falls, la "station de l'intérieur" qui deviendra Kisangani, la grande ville sur la boucle du fleuve.

La mission du *Roi des Belges* est ordinaire, dans un pays qui ne l'est pas pour les Blancs - près d'un millier - qui s'y sont aventurés sur les brisées de Henry Morton Stanley, depuis que l'explorateur a ouvert le Congo à la colonisation, treize ans auparavant : il faut remonter le fleuve sur 1.700 km, charger de l'ivoire et du caoutchouc naturel à Stanley Falls, et en évacuer un employé tombé incurablement malade. Nommé à ce poste au début de l'année, celui-ci n'a tenu que quelques mois dans la jungle. Ce qui est, aussi, banal : à cette époque, un bon tiers des Européens meurent de "fièvres tropicales" dans les deux années suivant leur arrivée... A la montée, tout se passe bien sur le vapeur, muni d'une aube à la poupe et d'une coquette cheminée derrière la cabine de pilotage sur le pont. En revanche, à la descente, le capitaine Koch tombe malade à son tour. Le 6 septembre, Teodor Korzeniowski prend le commandement, alors que s'engage une course contre la mort pendant deux semaines : Georges Antoine Klein, l'agent français que le bateau ramène, délire, crie ses hallucinations. Il succombe, cinq jours avant le retour à Léopoldville. De cet infortuné employé subalterne, sans histoires, on aura vite tout oublié, sauf son crâne parfaitement chauve bouillonnant d'une fièvre mortelle.

L'aventure se termine également mal pour le capitaine Korzeniowski, même s'il sauve sa peau. Alors qu'il n'a aucunement démérité, on lui refuse le commandement d'un autre navire de la compagnie, auquel il aspirait. Peu après, paludisme et dysenteries le terrassent. Il ne doit sa vie qu'aux soins du médecin d'une mission baptiste près de Léopoldville. C'en est assez ! Moins de six mois après y avoir mis pied à terre, l'Anglo-Polonais quitte le Congo et le grand fleuve, sans esprit de retour. Cependant, six ans plus tard, il publie une nouvelle s'inspirant de son séjour : *Un avant-poste du progrès*. Outre ses qualités littéraires, l'écrit ne manque ni de réalisme ni de charges critiques. Mais il ne frappe pas les esprits. Il en va tout autrement du texte que l'ex-marin, qui s'est entre-temps installé dans la campagne anglaise comme écrivain, adoptant comme nom de plume son deuxième et son troisième prénom, rédige au crayon entre décembre 1898 et février 1899 : *Heart of Darkness*, de Joseph Conrad, est le roman le plus lu, et le plus commenté, jamais écrit sur le continent noir.

La trame du livre - titré, en français, *Au cœur des ténèbres* - rappelle des souvenirs : le narrateur, Charlie Marlow, est envoyé en amont du grand fleuve pour ramener du "poste avancé de l'intérieur" un certain Kurtz. Personnage hors normes, celui-ci "collecte" plus d'ivoire que tous les autres chefs de poste réunis, mais, dernièrement, des échos inquiétants sortis de la jungle laissent à penser qu'il est devenu fou, qu'il a "viré indigène". Il s'agit d'étouffer le scandale. Au terme d'un aventureux voyage en bateau, sous une pluie de flèches, Marlow touche au but et découvre la vérité : Kurtz, dont la maison est clôturée par une rangée de piquets sur lesquels sont plantés des crânes d'Africains, organise des razzias meurtrières à l'intérieur du pays, avec l'aide de la tribu riveraine du fleuve qui le vénère comme un Dieu, maître de vie et de mort. Marlow parvient à embarquer Kurtz, naguère auteur d'un vibrant plaidoyer humanitaire destiné à une Association internationale pour la suppression des coutumes sauvages, auquel il vient d'ajouter un post-scriptum gribouillé : *"Exterminez toutes ces brutes !"* Délirant dans son agonie, Kurtz, la tête " lisse comme une boule d'ivoire", s'éteint avant le retour à la civilisation. Son dernier cri est un souffle d'effroi : *"L'Horreur ! L'Horreur !"*

Sous Marlow perce Conrad et, pour qui sait trois mots d'allemand, Kurtz ("court") ne saurait cacher Klein ("petit"). Mais ce n'est pas tout. Plusieurs officiers de la Force publique au Congo, que Joseph Conrad y avait rencontrés lors de son passage, se sont livrés aux exactions rapportées dans sa fiction. Massacreurs, esclavagistes de la traite du caoutchouc, pachas de harems, leurs abus ont indigné, à l'été 1890, un autre voyageur en amont du fleuve, George Washington Williams. L'Américain noir épris d'émancipation, simple soldat, puis touche-à-tout d'un redoutable talent, est à l'origine d'une campagne internationale de protestation contre le régime colonial au Congo. En août 1890, depuis Stanley Falls, il adresse à Léopold II une *"lettre ouverte"*, qui circulera ensuite, comme pamphlet, dans toute l'Europe. Trois mois plus tard, il expédie un accablant *Rapport sur l'Etat et le pays du Congo* au président américain, Benjamin Harrison. Dans une lettre envoyée au chef du Département d'Etat, il forge même une expression appelée à un funeste succès, dénonçant des *"crimes contre l'humanité"*. Bien que Washington Williams meure, à 41 ans, dès l'été suivant, sa cause gagnera en audience. Les premiers envoyés de la presse rapportent des tueries commises par Leon Fiévez et décrivent le jardin de Léon Rom, commandant à Stanley Falls en 1895, qui a ceint un parterre de fleurs de vingt et un crânes d'Africains. Dans les jours suivant la révélation de ce fait macabre dans deux publications britanniques, Joseph Conrad entreprend la rédaction de *Heart of Darkness*.

Pourquoi ne l'a-t-il pas fait avant ? En décembre 1903, dans une lettre à un ami et militant de la *"noble croisade"* contre les exactions au Congo, Conrad invoque *"des choses que j'ai essayé d'oublier ; des choses que je n'ai jamais vues"*. Il est vrai qu'il a fallu quatorze ans, de 1890 à 1904, pour que les gains du *"caoutchouc rouge"*-rouge du sang congolais - centuplent. Et c'est seulement au tournant du siècle que la possession de Léopold II est devenue la colonie la plus rentable d'Afrique.

Néanmoins, pendant ses six mois au Congo coïncidant avec le séjour de Conrad, Washington Williams, lui, a saisi la nature du régime prédateur. D'ailleurs, dès 1887, à l'Exposition universelle de Bruxelles, la mitrailleuse Maxim, ce grand outil de la civilisation magnifié par Stanley, ne figurait-elle pas aux côtés des naïves allégories célébrant le triomphe sur la *"sauvagerie africaine"* ? Conrad est à la fois plus indifférent et plus réaliste que l'Américain noir, en ce qui concerne le sort des indigènes. Entre 1880 et 1920, la moitié d'entre eux - quelque 10 millions de personnes - ont péri au Congo belge. Mais au Congo français, sur l'autre rive du fleuve, la proportion est sensiblement la même, alors que Pierre Savorgnan de Brazza voulut y reconnaître aux Africains *"la même question d'humanité"*, tout en ajoutant : *"La protection des indigènes me semble être, en ce cas, l'hygiène la plus sûre de la poule aux œufs d'or."* Pour mieux mettre la main sur l'hévéa, le "bois qui pleure", ses épigones firent fi de l'immunité des autochtones.

Brazzaville, Kinshasa, Mbandaka, Kisangani... - les villes sur le grand fleuve d'Afrique centrale sont autant de stations d'un chemin de croix permanent. Le cœur des ténèbres est une réalité : combats de milices ethniques à Brazzaville ; à Kinshasa, répression sanglante de la marche des chrétiens, sous Mobutu, appel au meurtre des Tutsis, sous Laurent-Désiré Kabila ; quand celui-ci entre victorieux dans la capitale, le 16 mai 1997, 800 réfugiés sont mitraillés au grand jour dans le port de Mbandaka ; ils font partie des 200.000 Hutus tués par les troupes rwandaises, pendant la marche au pouvoir de Kabila-père ; la plupart des corps ont été enfouis, au bulldozer, dans la forêt de Kisangani ; dans cette ville, dont le Conseil de sécurité des Nations unies exige, à répétition, la démilitarisation, quelque 200 civils congolais

viennent encore d'être massacrés, le 14 mai de cette année ; une dizaine des tués ont été décapités, d'autres coulés au fond de la rivière Tshopo, éviscérés et lestés de pierres ; l'ONU a diligenté une enquête, mais le commandant en chef - sénégalais - des casques bleus au Congo s'est empressé de déclarer qu'il n'y avait "pas de soldats rwandais à Kisangani" ; ils étaient 191 avant le 14 mai, quelque 200 de plus, le temps d'y faire régner la terreur... *Les Fantômes du roi Léopold*, le titre du remarquable livre du journaliste américain Adam Hochschild (paru, en 1998, aux éditions Belfond), ne manquent pas de compagnie sur les berges ensanglantées du fleuve de la conscience tranquille.

Au cœur des ténèbres a été publié, en 1899, sous le titre *The Heart of Darkness*, comme un feuilleton en trois épisodes dans une revue britannique, *Blackwood's Magazine*. Quand, en 1902, Joseph Conrad fait paraître le roman, il retire de l'intitulé l'article défini. Il a pris le temps de la réflexion. Bien que la campagne contre les atrocités au Congo batte alors son plein, l'auteur renonce à désigner un lieu précis comme le trou noir du monde. *Heart of Darkness* explore la géographie intérieure de la nature humaine, sous toutes les latitudes, de tout temps. "Le civilisé est violé par la brousse, mais le viol est une révélation", y lit-on. Et de Kurtz, il est dit que "le milieu sauvage lui avait murmuré sur lui-même des choses qu'il ne savait pas", que ce murmure avait trouvé "en lui un bruyant écho parce qu'il était creux au centre". L'abomination tire sa force d'un effet de miroir : Marlow est ce que Kurtz a peut-être été, avant ; Kurtz ce que Marlow aurait pu devenir à sa place... Franchie la porte de l'ombre, chacun de nous entame son voyage en amont du fleuve qui est une descente en soi. Le cœur des ténèbres n'est pas une sauvagerie ambiante, mais le moi sauvage qui s'y installe. En portant à l'écran l'œuvre de Conrad, transposée au Vietnam en guerre, Francis Coppola, a renouvelé ce message universel, en 1979 dans *Apocalypse Now*.

A chacun son destin, retors. De plus en plus dépressif au soir de sa vie, Teodor Josef Konrad Nalecz Korzeniowski - son patronyme est dérivé du mot polonais "racine" - retombe, en délirant, dans sa langue maternelle, avant de s'éteindre, le 3 août 1924. Un jour que l'ex-marin suivait les cataractes du Congo en marchant sur Léopoldville, le 12 juillet 1890, le grand cynique de l'Afrique équinoxiale, Henry Morton Stanley, descendit, tenaillé d'une gastrite qu'il appelait "l'Afrique en moi", l'allée centrale de l'abbaye de Westminster, se mariant, lui le parvenu, avec une artiste excentrique de la haute société londonienne, ultime champ de ses explorations. De noblesse native, Pierre Savorgnan de Brazza consacra son dernier voyage à une commission d'enquête, genre promis à un bel avenir, deux administrateurs coloniaux ayant fêté le 14 juillet 1903 "en faisant sauter un nègre à la dynamite". Le 29 août 1905, tellement affaibli qu'il allait mourir sur le chemin de retour, il embarqua à Matadi sur le *Ville-de-Macéio*, le navire sur lequel était arrivé au Congo, quinze ans auparavant, Joseph Conrad. "Le démon flasque, faux, à l'œil faiblard, de la sottise rapace et sans pitié", que celui-ci a dénoncé, hante toujours les bords du grand fleuve. "On souffre trop", voilà la phrase la plus souvent entendue, pendant notre voyage sur le Congo, des riverains anonymes dont le désespoir rejoint celui, né à la courbe du fleuve, de V.S. Naipaul : "Dès qu'il s'agit de l'Afrique, les gens ou bien ne veulent pas savoir, ou bien jugent au nom de leurs principes. Tout le monde se moque éperdument de ceux qui sont sur place."

Stephen Smith

ARTICLE PARU DANS L'EDITION DU 17.08.02

Droits de reproduction et de diffusion réservés © Le Monde 2002