

# L'arche du Tanganyika

Les violences politiques au Burundi font fuir ses habitants par milliers. Les réfugiés sont évacués vers la Tanzanie à bord du « MV-Liamba », un navire qui sillonne depuis un siècle les eaux du lac Tanganyika. Une nouvelle métamorphose de ce bateau de légende

« LE "MV-LIEMBA" 1200 BURUNDAIS  
JOUÉ UN RÔLE PAR JOUR  
CRUCIAL. EN DEUX VOYAGES, IL NOUS PERMET D'ÉVACUER VERS KIGOMA »  
JOYCE MENDS-COLE  
représentante  
de l'UNHCR en Tanzanie

ALEXANDRE KAUFFMANN  
ARUSHA (TANZANIE) - envoyé spécial

La silhouette effilée du *MV-Liamba* s'annonce au large de Kagunga, village tanzanien situé à 5 km de la frontière burundaise. Bastingages tordus, pont branlant, le plus vieux ferry du monde pousse la sirène du bord et jette l'ancre dans les eaux hypnotiques du lac Tanganyika. Amenés depuis le rivage par des barques de pêcheurs, près de 600 passagers burundais embarquent sur le bâtiment, qui reprend aussitôt la direction de Kigoma, son port d'attache en Tanzanie, une quarantaine de kilomètres plus bas.

Pas de temps morts : la situation sanitaire de Kagunga ne cesse d'empirer avec l'afflux massif de nouveaux arrivants. Manque d'eau, épidémies, premiers décès. Plus de 50 000 réfugiés ont déjà rejoint ce village depuis le début des violences politiques liées au coup d'Etat avorté contre le président burundais, Pierre Nkurunziza, fin avril. Beaucoup d'entre eux n'iront pas plus loin à pied : une chaîne de montagnes escarpées rend toute fuite vers le sud hasardeuse. « Le *MV-Liamba* joue ici un rôle crucial », souligne Joyce Mends-Cole, représentante du Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (UNHCR) en Tanzanie. *En deux voyages, il nous permet d'évacuer 1200 personnes par jour vers Kigoma.* »

Ce n'est pas la première fois, loin s'en faut, que le *MV-Liamba* se trouve mêlé à un conflit. Le navire a été construit à la veille de la première guerre mondiale pour asseoir la domination allemande sur le lac Tanganyika. L'empire de Guillaume II administrait alors une zone qui correspond aujourd'hui au Rwanda, au Burundi et à la partie continentale de la Tanzanie. Baptisée *Graf-von-Götzen*, en référence au premier gouverneur de l'Afrique-Orientale allemande, la canonnière quitte en 1913 les chantiers navals de Papenburg, en Basse-Saxe. Les débuts du bâtiment sont à

placer sous le signe de l'audace logistique : il est acheminé jusqu'à Dar es-Salaam, alors capitale de la Tanzanie, en 5 000 pièces détachées, dans les cales d'un vapeur.

Pour rejoindre le lac Tanganyika, à plus de 1 000 kilomètres des côtes de l'océan Indien, la « canonnière en kit » est portée à dos d'homme lorsque les lignes ferroviaires font défaut. Assemblé à Kigoma, le navire de guerre commence à patrouiller en 1915, servant à transporter du personnel et à lancer

des attaques surprises contre les forces alliées. L'année suivante, face aux progrès terrestres de l'Entente, le redouté général allemand Paul von Lettow-Vorbeck décide de saborder le *Graf-von-Götzen* pour éviter qu'il ne tombe entre les mains de l'ennemi. Déjà, le bateau exerce une emprise affective : les ingénieurs chargés d'exécuter cet ordre s'arrangent pour couvrir les moteurs d'une épaisse couche de graisse afin de faciliter un éventuel renflouement après le conflit.

## « DÉLABRÉ MAIS INDISPENSABLE »

Gisant à 20 mètres de fond, le bateau à la belle poupe ronde connaît sa première mort, prélude à une longue série de renaissances et de métamorphoses. Tirée de son tombeau lacustre par les Belges au lendemain de la Grande Guerre, l'épave est remise à flot dans la baie de Kigoma, où elle essuie bientôt une tempête qui la renvoie pour quelques années dans les profondeurs irisées du lac. Entre-temps, le traité de Versailles a redistribué les cartes en Afrique orientale. Le Royaume-Uni s'est vu confier un mandat pour administrer le Tanganyika – partie terrestre de l'actuelle Tanzanie –, tandis que la Belgique récupère le Ruanda-Urundi – aujourd'hui le Rwanda et le Burundi.

C'est aux Britanniques que l'épave doit son second renflouement, entrepris à la fin des années 1920. Rebaptisée *MV-Liamba*, l'ancienne canonnière débute une nouvelle carrière. Elle devient un simple ferry convoyant passagers et marchandises sur les eaux polychromes du lac. Le destin – déjà insolite – de ce vapeur croisant dans les « Caraïbes intérieures de l'Afrique » inspire à l'écrivain anglais Cecil Scott Forester un roman, *L'Odyssée de l'African Queen*, qui se déroule pendant la première guerre mondiale. Publié en 1935, le livre décrit l'improbable rencontre entre un

homme et une femme britanniques que tout oppose. Lui est un vieux baroudeur un peu malotru, elle a la trentaine délicate et coincée. Bien entendu, ils finissent par tomber amoureux et se lancent dans une entreprise audacieuse : couler une canonnière allemande, dans laquelle on reconnaît aisément le *Graf-von-Götzen*.

Mais c'est l'adaptation de l'ouvrage au cinéma par John Huston, en 1951, qui propulse définitivement le « vapeur du Tanganyika » dans l'imaginaire contemporain. À l'écran, le duo est incarné par Katharine Hepburn et Humphrey Bogart. Ce dernier remportera la même année l'Oscar du meilleur acteur pour

son rôle de bourlingueur séduisant.

« Aujourd'hui, le *MV-Liamba* aurait besoin d'une bonne remise à neuf », admet Titus Mnyani, capitaine tanzanien aux tempes grisonnantes, à la barre du ferry depuis plus de deux décennies. *Ce raftot est délabré, mais il reste indispensable. Autour du lac, à cause du mauvais état des routes, l'approvisionnement de trois millions de villageois repose sur son passage : sans nous, tous ces gens seraient coupés du reste du monde. J'ai vu des centaines de femmes en partance pour l'hôpital de Kigoma accoucher sur les coursives. A force de les aider, j'ai fini par acquérir des notions d'obstétrique!* »

Quand les Nations unies ne sollicitent pas les services du ferry pour des missions d'urgence, l'ancienne canonnière relie deux fois par mois Kigoma à Mpulungu, ville zambienne perdue à la pointe sud du lac. Quatre cent cinquante kilomètres jalonnés d'une quinzaine d'escalles. Il y a vingt ans, le bateau faisait le tour du lac. La vieille coque de métal rehaussée d'une ligne de flottaison rouge débutait son itinéraire au Burundi, passait par la Tanzanie et la Zambie, avant de remonter vers le nord en desservant les principaux ports de la République démocratique du Congo (RDC).

Au début des années 1990, les violences qui se sont abattues sur l'Afrique des Grands Lacs – guerres civiles et génocides – ont mis un terme à la « grande boucle » du ferry. « Nous avons rapidement évité les zones de conflit », explique le capitaine Titus. *Le MV-Liamba était régulièrement pris d'assaut par des milices congolaises armées de kalachnikovs et de grenades.* Aujourd'hui, si l'ancienne canonnière s'aventure parfois sur les rivages du Burundi ou de la RDC, c'est seulement de manière ponctuelle, pour porter secours aux réfugiés.

Entourée de collines vertes, la ville de Kigoma possède le charme engourdi des terminus. Des rues fleuries et somnolentes. Une gare datant de la colonisation allemande. Cette capitale régionale, où des zèbres s'égarer de temps à autre, semble encore chercher les raisons de son existence. Avec un mépris méthodique de la ponctualité, le *MV-Liamba* ne quitte ni ne rallie son port d'attache sans avoir quelques heures, sinon quelques jours, de retard. Le ferry est toujours précédé d'innombrables rumeurs : « Il sera là d'une minute à l'autre. » « Il est déjà passé. » « J'ai entendu dire qu'il avait coulé... »

**CHAOS DE MARCHANDISES ET DE CRIS**

Au départ de Kigoma, avant même d'avoir atteint sa première escale, le navire longe le village d'Ujiji, où l'infatigable Richard Francis Burton et son futur ennemi juré John Speke, deux explorateurs, ont « découvert » le lac Tanganyika au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. L'explorateur britannique pensait avoir identifié les sources du Nil quand il avait devant lui la matrice du fleuve Congo... La plupart des villages étant dépourvus de port en eau profonde, le *MV-Liamba* s'immobilise le plus souvent à une portée de flèche du rivage et se laisse approcher par une nuée de barques, sur lesquelles des pêcheurs survoltés s'insultent et se bousculent. Dans la fosse du navire, on entasse ananas, huile de palme, perches d'eucalyptus et sacs de *dagaa* (sardines). Un chaos de marchandises, de cordes, de cris. Près des écoutilles, des charlatans s'emploient à vendre des remèdes traditionnels, tandis que des débardeurs portent des motos sur leur dos.

On croise sur les coursives une étonnante galerie de personnages, un collecteur de taxes bégue qui écrit des romans d'amour ou encore des marchands congolais au parler fleuri, qui convoient des cargaisons de *dagaa*

jusqu'au Kasai-Occidental, une province du centre de la RDC. Des odeurs de mangue, d'épices et d'huile brûlante montent des cales. Nouveau coup de sirène. Les bœufes larguent les amarres à la hâte, pour regagner les solitudes du lac. Lorsque le ferry s'approche des villages au milieu de la nuit, entouré d'un halo lumineux, parmi les lampes à pétrole qui scintillent sur les barques des pêcheurs, il ressemble à un vaisseau fantôme surgi du fond des âges. Il est alors facile de se laisser convaincre que le *MV-Liamba* a le pouvoir d'inverser l'ordre des siècles.

D'une escale à l'autre, les passagers des liaisons régulières voient défiler la fourrure verte des monts Mahale, la baie luxuriante de Kipili – où vivent des moines bénédictins qui ne savent pas nager –, l'île paradisiaque de Manda, dont les eaux sont si pures qu'on peut les boire, et surtout les crépuscules du lac, qui comptent parmi les plus nuancés de la planète. Après deux jours de navigation, le bateau atteint sa destination finale : Mpu-lungu, où quelques fêtards zambiens gagnent le bar du pont supérieur pour s'alcooler. Ici, le capitaine a pour consigne de ne pas s'attarder, en raison des droits de port élevés :

depuis 2010, le ferry navigue à perte.

Quel est l'avenir de cette légende flottante, dont les moteurs diesel, datant de 1970, arrivent au bout de leurs rafistolages ? Les autorités tanzaniennes cherchent en Europe des financements qui leur permettraient d'échanger le vaisseau historique contre un nouveau ferry. En attendant, plusieurs associations se disputent la prochaine vocation du navire. L'une d'entre elles, basée à Kigoma, milite pour que le bâtiment reste sur le lac Tanganyika, après avoir été reconverti en hôtel de luxe ou en bateau touristique. Une autre association, allemande, souhaite que l'ancienne canonnière soit rapatriée à Papenburg, où elle a été conçue, pour en faire un bateau-musée. Quant à Joyce Mends-Cole, elle se félicite que ce rafiote de 102 ans soit encore capable de flotter. « Sans lui, confie la représentante de l'UNHCR, je ne sais pas ce que nous aurions fait. C'est quand même triste que ce ferry, qui nous avait servi à rapatrier tant de Burundais dans leur pays, soit aujourd'hui utilisé pour faire le voyage en sens inverse... » Mémoire vivante des vicissitudes de l'Histoire, le *MV-Liamba* n'en est plus à un revirement près. ■

