

LA PÊCHE MARITIME AU ZAÏRE

André LEDERER

1. PREMIÈRES EXPÉRIENCES LACUSTRES.

Au point de vue nutritif, la population africaine est normalement bien pourvue en calories, grâce aux hydrates de carbone contenus dans le manioc, mais son approvisionnement en protéines est généralement déficitaire. Il aurait donc fallu développer davantage la connaissance faunistique et ichtyologique du Congo. Etant donné les dimensions et la profondeur des lacs, médiocrement connues, leur étude pouvait être assimilée à l'océanographie (1). Dès avant la deuxième guerre mondiale, des groupes scientifiques s'étaient formés pour étudier, d'une part, le lac Tanganika et, d'autre part, le parc national de l'Upemba (2).

Pour améliorer la connaissance des richesses ichtyologiques, l'Institut royal des Sciences Naturelles organisa des expéditions aussi vers les lacs Tanganika, Kivu et Moëro. D'autres lacs, Kivu, Edouard et Albert, furent également l'objet de la mission K.E.A.

Alors que certains de ces lacs avaient été le but de recherches par les Anglais avant 1930, en 1952-1954, la mission dirigée par André Capart exécutait des sondages bathymétriques, tandis que Kufferath faisait l'étude physico-chimique de l'eau. Damas, de son côté, s'occupait du lac Edouard, alors que Capart en faisait l'étude bathymétrique et localisait les bancs de poissons (3).

Il y a lieu de signaler qu'en 1947, Kufferath et Capart déterminèrent l'extraordinaire richesse en méthane (CH₄) et en monoxyde de carbone (CO) des eaux du lac Kivu. Ce lac mesurait 2.370 km² et présentait des profondeurs atteignant 485 m pour une profondeur moyenne de 240 m. Sous une couche d'eau de 270 m, le CH₄ et le CO restaient dissouts. Or, il y avait 129,4 km³ d'eau sous 270 m; ces eaux contenaient, ramenées à la surface, 185 km³ de CO et le méthane correspondait à 36 millions de tonnes de gasoil. Capart étudia la couche supérieure de 100 m, pauvre en poissons, y acclimata le Ndakala du lac Tanganika, qui valut un apport protéique non négligeable aux riverains (4).

Les expéditions furent dirigées par Capart sur les différents lacs; les résultats et conclusions sont consignés au tableau 1 ci-après.

(1) P. STANER, La pisciculture au Congo belge, in : *Revue coloniale belge*, Bruxelles, 1949, 37, 227-234.

(2) J. SEPULCHRE, La recherche scientifique au Congo belge, in : *Revue coloniale belge*, Bruxelles, 1947, 37, 235-236.

(3) A. CAPPART et J. KUFFERATH, Océanographie, in : *Le Livre Blanc*, Académie royale des sciences d'Outremer, Bruxelles, 1962, 649-654.

(4) IIDEM, *Océanographie*, o.c., 65.

Pêche lacustre en t/an

Lacs	1 952	1 955	1 959	Potentiel
Albert	3 240	9 667	10 271	10 000
Edouard	2 000	3 020	5 715	15 000
Kivu	20	25	800	2 500
Tanganika			29 500	50 000
Moëro	7 000	8 500	14 094	25 000

Ces résultats montrent à quel point ces expéditions menées scientifiquement furent bénéfiques pour les populations riveraines des lacs (5).

2. L'EXPÉDITION OCÉANOGRAPHIQUE M'BIZI

Avant la deuxième guerre mondiale, plusieurs tentatives de pêche maritime avaient été organisées au Congo, mais aucune ne parvint à des résultats durables et rentables.

Le professeur P. Staner, administrateur général du Congo belge, fit remarquer, dès la fin de la guerre, qu'il fallait au préalable une étude scientifique pour éviter les échecs précédents. C'est d'ailleurs avec son appui que les expéditions sur les lacs de l'est du Congo avaient été lancées (6).

Pendant que Capart et Kufferath oeuvraient dans l'est du Congo, Staner formait un jeune docteur en chimie, Ch. Van Goethem, en lui faisant exécuter des stages dans les pays nordiques, relatifs à la pêche et à la conservation du poisson.

C'est l'époque où P. Wigny venait d'être nommé Ministre des Colonies et préparait un *Plan Décennal de Développement économique et social du Congo*. Dès qu'il fut question de renouveler les expériences de pêche maritime, les milieux industriels et financiers exigèrent une prospection préalable avant d'engager des capitaux dans cette industrie.

Il fallait donc un chalutier d'une taille suffisante pour se rendre de Belgique au Congo et remonter le fleuve jusqu'à Matadi pour desservir un marché assez grand.

Le Ministère des Colonies loua le chalutier *Noordende III* immatriculé 0-320 en Belgique, mesurant 35 m de long, ayant une cale à poisson d'une capacité de 55 t et un moteur de 300 ch (221 kW); il comportait un équipage de 6 pêcheurs d'Islande. Le chalutier dut être transformé pour une mission sur la côte d'Afrique: cale avant aménagée

(5) A. LEDERER, Histoire de la connaissance hydrographique du bassin du Congo, in : *Collectanea Maritima III*. Kon. Acad. Wetensch. Lett. en Sch. Kunsten van België, Bruxelles, 1987.

(6) P. STANER, *La pisciculture*, o.c., 227-228.

en laboratoire, équipement scientifique dans la grande cale, échosondeur permettant de travailler en continu et une station météo (7).

Pierre Staner donna tout son appui pour la réussite de l'exploration scientifique. Il acquit le concours financier de grosses sociétés coloniales, mais surtout celui de l'Institut royal des Sciences Naturelles. Le chef de la mission scientifique était André Capart qui cumulait les fonctions d'océanographe, de météorologue et de cinéaste. L'ichtyologue était Max Poll, tandis que Charles Van Goethem était chargé des analyses chimiques et des propriétés physiques de l'eau, en collaboration avec Jean Kufferath.

L'expédition fut baptisée *M'Bizi*, ce qui veut dire poisson en lingala (8).

Après un voyage d'essai en mer du Nord, le *M'Bizi* appareilla le 3 juillet pour le Congo. Enfin, le 24 juillet 1948, le *M'Bizi* mouillait à Matadi, après avoir passé une nuit à Banana et remonté l'estuaire du Congo, long de 150 km, avec ses deux fosses profondes, séparées par la zone divagante. Le *M'Bizi* franchit sans difficulté le *Chaudron d'Enfer*, actuellement appelé *Mbenga-Mbenga*, là où le fleuve rebondit sur une paroi rocheuse verticale en formant un angle droit, 3 km à l'aval de Matadi.

Après prise de contact avec la direction portuaire de l'Otraco, un accostage fut désigné et un magasin attribué pour entreposer le matériel de pêche (9).

L'expédition *M'Bizi* était prête désormais à entreprendre les deux explorations inscrites à son programme. Elle engagea six Congolais qui furent joints aux Européens du *M'Bizi*, si bien que le chalutier dut naviguer avec un équipage de 17 personnes, au lieu de 6 en mer du Nord. C'est dire le peu de confort dont on jouissait à bord (10).

En sortant de l'estuaire, le *M'Bizi* vira vers bâbord pour entamer la reconnaissance du plateau continental angolais et les premiers coups de chalut furent effectués le 3 août 1948 au large de Moita Seca, un peu au sud du Sao Antonio, sur des fonds de 50 à 100 m de profondeur. Le chalut ramena des dorades, des mérus et même des requins. Un coup de chalut de deux heures ramenait environ 1,5 t de poisson, ceux trop petits étant rejetés à la mer. On prit même une dorade de 12 kg. Les prises étaient mesurées et des échantillons d'eau prélevés pour analyse et contrôle de la température et de la transparence.

Après Moita Seca, le chalutier travailla au large d'Ambriz, d'Ambrizette et de Dande. Dans les eaux brunâtres à des profondeurs de 10 à 20 m, on recueillait de grandes soles et des raies pesant jusqu'à 200 kg. Le problème pour la commercialisation provenait du fait que les autochtones refusaient de manger certains poissons, les raies par

(7) A. CAPPART et J. KUFFERATH, *M'Bizi*, expédition océanographique belge dans les eaux africaines de l'Atlantique sud, in : *Revue coloniale belge*, Bruxelles, 1949, n° 99, 732; C. VAN GOETHEM, *La Pamarco*, s.l., 1971, 2-3.

(8) C. VAN GOETHEM, *La Pamarco*, o.c., 2-4.

(9) A. LEDERER, La pêche maritime au Congo/Zaire, in : *Acad. r. des sc. Outremer*, Bruxelles, 1993, bull.; A. LEDERER, *Histoire*, o.c., 109-117.

(10) C. VAN GOETHEM, *La Pamarco*, o.c., 6-7.

exemple, sous prétexte que leur consommation rendait l'homme stérile.

Vers le 15 décembre 1948, le professeur Van Straelen, directeur de l'Institut royal des Sciences Naturelles, rejoignit l'équipe scientifique, se montra satisfait des résultats obtenus et octroya à tous dix jours de congé bien mérités (11).

Pendant l'année 1948, on avait pêché dans des eaux relativement chaudes, car on n'était pas descendu plus bas que Lobito. En 1949, l'exploration se dirigeait plus au sud, jusqu'à Mossamédès, 16° lat. sud. Sous l'influence du courant du Benguela, les eaux se refroidissent, le plancton abondait, ainsi que le poisson; cependant, la faune se modifiait et on trouvait surtout la merluche, fort appréciée en mer du Nord.

Au droit du rio Cunene, la température s'abaissait encore; au large de l'actuelle Namibie, de nombreux poissons flottaient le ventre en l'air et l'atmosphère sentait l'hydrogène sulfuré. L'analyse de l'eau du fond révéla le manque d'oxygène dissout. Un échantillon remonté du fond était une boue verdâtre et fétide.

A Walvis-bay à 23° de latitude sud, de petits baleiniers norvégiens s'étaient réfugiés, ne pouvant continuer à travailler dans une telle atmosphère.

Le 1er février 1949, le *Noordende III* fit escale à Saint-Paul-de-Loanda; puis, Capart désirant couvrir une aire suffisante du plateau continental, fit remonter le bateau jusqu'à Port-Gentil, à l'estuaire de l'Ogooué.

Au début juin, après 10 mois passés au dessus du plateau continental, l'expédition *M'Bizi* retourna vers la Belgique et parvint à Ostende le 2 juillet 1949, où le professeur Staner l'attendait.

Il apparut que les résultats étaient très positifs; Capart avait contribué à considérablement améliorer la connaissance du fond marin, de nombreuses données scientifiques et 350 échantillons d'espèces différentes avaient été rassemblés. Au droit des côtes, de petits courants d'une grande importance biologique ont été repérés et il apparut clairement que le courant du Benguela cessait à 16° de latitude. Un grand nombre de stations furent effectuées, le bateau étant à l'ancre, ce qui permit d'étudier le milieu marin. Grâce à la récolte de nombreux renseignements, les financiers et les industriels disposaient de données sûres, avant de se lancer dans l'industrie de la pêche maritime (12).

(11) IDEM, *La Pamarco*, o.c., 7-11.

(12) IDEM, *La Pamarco*, o.c., 12-20.

3. DE LA NAISSANCE DE PEMARCO À SON EXPLOITATION RENTABLE.

De retour à Ostende, les jeunes scientifiques étaient prêts à retourner au Congo. Staner dut s'employer à modérer leur enthousiasme, car il fallait avant tout rédiger des rapports scientifiques sur base desquels le Ministère des Colonies jugerait de l'opportunité de créer une société de pêche avec le concours de privés.

Van Goethem, qui n'avait pas encore de place fixe, ayant passé son doctorat juste avant le départ de l'expéditions *M'Bizi*, fut envoyé en stage dans les pays nordiques, tandis que Capart et Kufferath rédigeaient leurs rapports, en contrôlaient les données.

Van Goethem fut envoyé dans divers pays nordiques, puis au Maroc à un congrès ayant pour objet la réduction de la famine dans le Tiers-Monde. Il en revint estimant que bien trop d'hommes parlaient mais qu'il manquait d'industriels et d'hommes d'action. Il fut également frappé par l'importance des sèchoirs à poissons inconnus au Congo.

Grâce aux renseignements sérieux contenus dans les rapports de la mission *M'Bizzi*, *Pêcherie Maritime au Congo*, en abrégé *Pemarco*, put être constituée le 27 décembre 1950, au capital de 36 millions de francs, sous l'égide du Ministère des Colonies, qui y était représenté par le biais de l'Otraco.

Paul Charles, président de l'Otraco et gouverneur de la Banque du Congo belge, fut nommé président de *Pemarco*, le directeur en Belgique était René Goeman, de la Banque du Congo belge, le directeur au Congo était Charles Van Goethem, tandis que le service technique de l'Otraco prêtait son concours à *Pemarco* (13).

Deux sièges étaient possibles pour *Pemarco* au Congo, soit Banana, soit Matadi. Le premier présentait l'avantage de ne pas devoir remonter le courant du Congo, mais, à Banana, il n'y avait aucune installation technique, ni ateliers. A Matadi, on disposait d'ateliers bien équipés, le port était en pleine expansion, on y travaillait partout et puis il fallait remonter le fleuve et traverser le terrible *Chaudron d'Enfer*.

Dans le port même de Matadi, les installations de *Pemarco* étaient estimées trop gênantes pour le trafic général: aussi, il fut décidé de l'installer à l'extrémité de la voie, à 11 km en aval de Matadi, juste contre la frontière de l'Angola, près du poste portugais de Noqui.

Pemarco eut recours à un ingénieur spécialisé en installations frigorifiques pour étudier l'usine à poisson d'Ango-Ango (14).

(13) A. LEDERER, Histoire de la navigation au Congo, in : *Musée r. Congo belge, sc. Histor. n° 2*, Tervuren, 1965, 320; C. VAN GOETHEM, *La Pemarco, o.c.*, 24-26.

(14) A. LEDERER, *Histoire, o.c.*, 329; C. VAN GOETHEM, *La Pemarco, o.c.*, 28-31.

	Victor Billet	Noordende	R. Goeman P. Staner
Longueur entre p.p.	30,00 m	35,00 m	40,00 m
Largeur hors membr.	7,50 m	6,90 m	7,30 m
Creux	3,20 m	3,60 m	3,90 m
Jauge brut en t	112 t	154 t	180 t
Capacité des cales à poisson	32 t	55 t	80 t
Puissance en ch	250 ch.	300 ch.	440 ch.
Vitesse en noeuds	10	11	12
Equipage européens	3	3	3
congolais	12	12	15

Pendant ce temps, des armements ostendais contribuèrent à la constitution de Pemarco par l'apport de chalutiers dont les caractéristiques sont données dans le tableau ci-dessus.

Caractéristiques des chalutiers.

Les chalutiers furent envoyés au Congo au fur et à mesure des besoins (15).

Pendant que les chalutiers exécutaient leurs premiers voyages, Van Goethem dut lancer les adjudications pour l'usine à poissons d'Ango-Ango, qui fut attribuée à Safricas, et pour les maisons pour Européens à Matadi, qui furent construites par Trabeka.

Le premier chalutier adapté pour la pêche sous les tropiques fut le *Noordende III*. Le débarquement du matériel donna lieu à difficultés, vu l'encombrement du port et il fallait, en outre, faire face aux chicaneries de la douane qui voulait faire payer des taxes sur du matériel du chalutier, normalement exempt de douane.

Il fallait également recruter et former les équipages africains (16).

Les premiers voyages furent difficiles, car les chalutiers avaient été pourvus de chambres isothermes qu'il fallait remplir de glace provenant de Profrigo; de même pour le voyage par chemin de fer de Matadi à Léopoldville, on remplissait de glace et de poissons des wagons avec isolation thermique. Lorsque tout se passait bien, en une nuit le transport était effectué et le poisson arrivait en bon état. Si un déraillement ralentissait l'acheminement, la glace fondait et le poisson arrivait en état douteux.

Le premier voyage du *Noordende III* eut lieu le 22 octobre 1951 et fut volontairement

(15) A. LEDERER, *Histoire*, o.c., 329; C. VAN GOETHEM, *La Pemarco*, o.c., 30-32.

(16) IDEM, *La Pemarco*, o.c., 26-28.

limité. Dès l'arrivée à Matadi en janvier 1953, du *Noordende II*, le *Noordende III* fut envoyé à Ostende pour carénage et installation d'un groupe frigorifique, afin de réduire la fonte et le volume de glace à charger. Le *Noordende II* était déjà pourvu de cet équipement qui rendait son exploitation plus aisée et plus rentable. Il en fut de même des wagons isothermes, qui furent aussi équipés de groupes frigorifiques.

En outre, Yves de Brouwer remplaça son frère Wilfried dans le conseil de la Pemarco. Il fit adopter le système de primes à la production; le rendement s'améliora considérablement et Pemarco devint une affaire rentable (17).

L'usine d'Ango-Ango fut inaugurée le 13 novembre 1953, devant les autorités de Matadi. L'isolation avait été réalisée au moyen de plaques de liège et trois compresseurs frigorifiques Lebrun assuraient la production quotidienne de 20 t de glace.

L'usine comportait un rez-de-chaussée, un étage et une mansarde. Elle avait été conçue de façon fonctionnelle et facilitait la tâche des exploitants; les ennuis du port de Matadi furent bien vite oubliés. Cependant, le déchargement des blocs de glace au moyen de glissières donnait des chocs violents sur les surboux d'écoutille. On y porta remède par l'acquisition d'un broyeur à glace et d'un tapis roulant pour envoyer la glace pilée dans les cales et remonter les paniers (18).

An.	unité n	tonnage t	Résultat brut F.B.	Amortissement F.B.	Résultat net
1951	1	60	991 000	87 000	1 318 000
1952	1	352	1 447 000	485 000	2 352 000
1953	3	-	1 397 000	1 417 000	534 000
1954	3	1 886	3 438 000	3 438 000	
1955	3	3 063	9 954 404	6 872 761	3 123 000
1956	3	3 470	11 170 000	9 101 000	2 069 000
1957	4	4 457	17 004 169	11 249 755	4 574 000
1958	4	5 370	22 599 862	15 533 000	5 067 000
1959	5	6 020	22 157 889	15 169 197	5 989 000
1960	5	5 575	15 247 929	13 799 616	1 448

(17) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 32-35, 37.

(18) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 38-39.

4. LA PRÉ-INDEPENDANCE

Devant la bonne marche des affaires, Pemarco acquit le *Victor Billet* de l'armement de *Zee* et commanda à Beliard et Crighton, à Ostende, deux chalutiers plus importants, les *Pierre Staner* et *René Goeman*. Les résultats de Pemarco avant l'indépendance sont consignés au tableau 3 de la page précédente.

Les affaires de Pemarco prospéraient; chaque fois que René Goeman voyait Ch. Van Goethem, il lui disait qu'il fallait produire. Donc il fallait vendre. On institua un concours d'affiches représentant un beau poisson. En outre, on confectionna des T-shirts avec l'inscription bilingue: "Mangez du poisson -Kudia mbizi ya maza".

Les affiches et les T-shirts furent abondamment répandus à Boma, Matadi, Thysville et Léopoldville, les quatre marchés principaux pour Pemarco. Le capital avait été porté à 80 millions FB. pour acquérir de nouveaux chalutiers et faire face aux besoins (19).

La vente du poisson donna lieu à des démêlés avec la douane. Pour tout le poisson vendu à un organisme d'État, Force Publique, Police ou autre, Pemarco devait signer une attestation comme quoi il avait été pêché dans les eaux territoriales belges. Comme les bateaux pêchaient jusqu'à Mossamédès, il était évidemment impossible de faire le tri pour répondre à une demande aussi imbécile et, sans aucun scrupule, les dirigeants de Pemarco ont toujours signé ces attestations incontrôlables.

D'autre part, les Africains refusant toujours de manger les raies et les soles, vu le danger de devenir impuissants, les Européens faisaient leurs délices de ces excellents poissons.

Comme les Africains étaient habitués à manger du poisson séché vendu par les Portugais, Pemarco s'équipa de séchoirs à poisson. Notamment, l'Otraco paya la *pocho* (partie du salaire payée en vivres) en poisson séché. L'État intervint, car c'était considéré comme du paternalisme. Il fallut bien se soumettre à cette directive (20).

Un problème important apparut en 1954; l'exploitation des chalutiers exigeait un entretien permanent et de réparations périodiques. Pour l'entretien permanent et les petites réparations, les ateliers de Matadi et l'usine à poisson d'Ango-Ango suffisaient largement. Cependant, Pemarco était démuné lorsqu'il s'agissait de carénage ou de grandes réparations. En effet, le seul dock flottant existant sur 6.000 km de côtes entre Dakar et Le Cap était celui de l'État de Boma; il était réservé en priorité pour les dragues et les baliseurs du service des Voies Maritimes de l'État, puis pour les bateaux de l'Otraco. Pemarco ne venait qu'en troisième lieu en ordre de priorité; aussi, au moindre incident, l'usage du dock de l'État pour les chalutiers était retardé de façon indéterminée.

(19) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 41-42, 75.

(20) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 43-44.

Un incident survenu en 1955 précipita les décisions en matière de moyens de réparations et d'entretien. Les coques des chalutiers *René Goeman* et *Pierre Staner* subissaient une détérioration prématurée du côté tribord, celui contre le quai d'amarrage à Ango-Ango.

Comme l'Otraco, à la même époque pour ses barges, Pemarco fit remorquer le *Noordende III* jusqu'à Pointe-Noire, où les Chantiers de la Loire venaient d'ouvrir un nouveau chantier avec dock flottant.

Cependant, la remorque en mer d'un bateau non auto-propulsé n'était pas sans danger. On remarqua, notamment, que l'hélice du *Noordende III* s'était détachée et heureusement, avait été retenue à cheval sur l'étambot. Le problème de l'entretien et des réparations fut résolu, car l'Otraco lui-même était gêné par le manque de disponibilité du dock de l'État, alors qu'il assurait un service important dans l'estuaire.

L'Otraco érigea un chantier de réparation à Boma, juste à l'aval de celui de l'État.

A cette fin, il commanda à Beliard et Crighton à Ostende, un dock flottant de 72,20 m de long et de 16,90 m de largeur entre murailles. Il fut mis en service en 1958. A partir de ce moment, la capacité des chantiers du Bas-Congo permit d'assumer la réparation de bateaux de tiers (21).

Un autre problème devait être résolu: l'intérim de Van Goethem pendant ses congés. Après quelques hésitations, René Goeman désigna Jacques Lombard, ingénieur commercial diplômé de l'Institut Solvay, et secrétaire de Pemarco à Bruxelles. Le choix s'avéra excellent et l'intérimaire s'intégra bien vite à l'équipe qui oeuvrait en Afrique. Après l'indépendance, il succéda même à René Goeman comme administrateur délégué de *Pemarza*, nouvelle dénomination de Pemarco, après que le Congo devint le Zaïre en 1967 (22).

Au moment où le Zaïre se séparait de la Belgique, Pemarco possédait treize maisons pour son personnel européen à Matadi et environs. Neuf de celles-ci étaient groupées en ville près du cinéma Palace. La maison du directeur trônait au sommet d'une colline, avec une vue inoubliable sur le *Chaudron d'Enfer*. La maison du mécanicien d'armement était située à flanc de coteau de la colline sur la parcelle de l'usine près de la frontière et au delà du Camp Militaire de la Défense avancée du Bas-fleuve. L'adjoint du directeur habitait la Ville Moyenne, non loin de l'hôpital de Kikanda (23).

(21) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 42-43; A. LEDERER, *Histoire, o.c.*, 320-321.

(22) C. VAN GOETHEM, *La Pemarco, o.c.*, 47.

(23) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 28.

5. INDÉPENDANCE ET EXPANSION.

A l'approche de l'indépendance du Congo, on pouvait craindre des troubles et une chute du rendement de la pêche. D'ailleurs, le directeur Van Goethem le redoutait lorsqu'une délégation des équipages sollicita de le rencontrer. Comme ce n'était pas l'heure à laquelle il recevait des visiteurs, il leur demanda d'attendre l'heure où il recevait, ce que fit la délégation des pêcheurs.

Voici le sujet de l'entrevue. Il faut savoir qu'à bord de chaque chalutier, le patron, un pêcheur belge, disposait d'une carabine pour tirer sur les requins qui sautaient après les filets sortant de l'eau lors d'une prise; ils les déchiraient et on perdait ainsi près de 20% de poissons pêchés.

Les Africains craignaient qu'un raciste ne se trouvât parmi des Belges et ne tirât sur eux. Ils demandaient qu'on supprimât la carabine à bord des chalutiers. Après discussion, ce fut accordé. Et voilà comment les requins devinrent les bénéficiaires de l'Indépendance (24).

Les résultats de l'exploitation dépassaient les espérances nées de l'expédition *M'Bizi*. Il fallut commander deux chalutiers plus puissants, dont les caractéristiques sont données au tableau 2, ci-avant.

Le m/b *René Goeman* entra en service le 16 octobre 1956, tandis que le m/b *Pierre Staner* était réceptionné à Ostende le 12 janvier 1959 (25).

Les ventes à la clientèle progressaient, surtout depuis que l'Otraco, en 1956, avait mis en service sur le Congo et le Kasai, 16 unités dont les chambres froides totalisaient 1.384 m³ et sur les affluents 49 unités comportant 158 m³ de chambres froides. Sur la ligne Matadi-Léopoldville, l'Otraco possédait 2 wagons totalisant 90 m³, plus 9 conteneurs isothermes d'une capacité totale de 500 m³; Pemarco possédait en propre 10 wagons d'une capacité totale de 500 m³ et, le secteur privé, 7 wagons totalisant près de 350 m³. Le secteur privé avait en commande 6 wagons de ± 45 m³ de capacité chacun. Le B.C.K. disposait de 33 wagons d'une capacité de 955 m³ et avait en commande 20 wagons totalisant 460 m³. Le C.F.L. possédait 5 wagons d'une capacité totale de 108 m³ et avait en commande 3 wagons totalisant 114 m³ (26).

Les poissons amenés de Matadi à Léopoldville étaient surgelés dans les installations de la Profrigo avant d'être embarqués à bord des bateaux de l'Otraco, si bien qu'on pouvait manger du poisson de mer sur la plupart des affluents, sur le Congo et le Kasai; les grands courriers disposaient de chambres froides de 180 m³ dont une par-

(24) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 49-50.

(25) A. LEDERER, *Histoire, o.c.*, 323-331; J. LOMBARD, La pêche maritime au Congo, in : *Revue coloniale belge*, Bruxelles, 1957, 169, p. 582; C. VAN GOETHEM, *La Pemarco, o.c.*, 49-50, 55-56.

(26) G. LEUTARD, *La chaîne du froid au Congo, comptes-rendus des journées d'études des transports au Congo belge*, Bruxelles, Ministère des Colonies, 1956, 460-461.

tie était transbordée aux embouchures des affluents. Ainsi, on trouvait du poisson de mer dont le marché s'était entendu, jusqu'à Coquilhatville, Lisala, Kikwit, Banningville, Dima, Port-Francqui.

Pendant un congé de Van Goethem, Yves de Brouwer avait acquis un chalutier ultra-perfectionné, le m/b *Narval*. Comme il déçut les espérances, après bien des avatars, il fut vendu aux Argentins et coulé par la Royal Navy en 1982, lors de la guerre des îles Falklands (27).

C'est l'époque où un coelocanthe vivant fut pêché près des îles Comores en Afrique du Sud. Or, on ne connaissait cet animal qu'à l'état fossile. Comme il arrivait souvent que des espèces inconnues soient capturées et rejetées à la mer, désormais instruction fut donnée aux pêcheurs de les ramener à Ango-Ango, de les conserver dans du formol et de les emballer dans de l'étamine pour être envoyées au Musée de Tervueren, où on les identifiait. Ainsi, plusieurs espèces nouvelles enrichirent les collections du Musée (28).

6. L'INDÉPENDANCE

A l'approche de l'Indépendance, la situation devenait plus nerveuse et pas mal de Belges étaient défaitistes. Le manque de compréhension des politiciens belges vis-à-vis du Congo écoeurait les coloniaux; par exemple, la libération de Patrice Lumumba par le ministre Van Hemelryck, alors qu'il purgeait une peine de prison pour détournement de 40.000 F à la poste de Stanleyville, dont il était employé. Dans le Bas-Congo, l'Abako de Kasavubu se distinguait par son agressivité.

Pendant la Conférence de la Table Ronde tenue à Bruxelles, Pemarco continuait à travailler comme par le passé. Van Goethem fit même acheter un crevettier, le Z 513, qui traînait à Boma, médiocrement exploité.

Le 30 juin 1960, date de l'Indépendance, René Goeman et Jacques Lombard étaient venus en Afrique pour soutenir le moral de leurs hommes qui oeuvraient au Congo. Un problème fut réglé à ce moment. Les bateaux de Pemarco étant immatriculés en Belgique, naviguaient sous pavillon congolais ; dorénavant, les bateaux de Pemarco navigueraient sans pavillon, bien que ce fût contraire à toute la législation maritime.

Deux jours plus tard, René Goeman et Jacques Lombard retournaient par avion en Europe. L'avenir était lourd de menaces. A Matadi, les bateaux à destination de l'Europe étaient pris d'assaut par les familles de coloniaux quittant le pays.

Jusqu'alors, rien n'avait troublé Matadi. Cependant, la mutinerie de la Force Publique qui avait éclaté à Léopoldville et à Thysville, le 6 juillet, s'étendit à Matadi le 8 juillet

(27) C. VAN GOETHEM, *La Pemarco, o.c.*, 59-61.

(28) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 55-58.

1960. Presque tous les Blancs furent arrêtés et conduits à la prison d'où les femmes furent assez rapidement conduites à l'Hôtel Métropole pour y être enfermées. Les hommes, après fouille systématique, suivirent le même chemin. Pendant ce temps, toutes les maisons étaient fouillées. Quelques femmes trouvées à domicile, ayant échappé à la raffle, furent malmenées.

Van Goethem, qui était vice-consul de Suède, put circuler et embarquer quelques personnes sur les bateaux en partance pour l'Europe.

La foule se délectait du spectacle des Européens prisonniers au Métropole. Le Président Kasavubu et le Premier Ministre Lumumba accoururent à Matadi pour juger de la situation. Van Goethem réussit à les rencontrer et discuter au nom de tous les prisonniers. Kasavubu et Lumumba leur firent savoir qu'ils étaient libres de quitter le pays s'ils le désiraient.

A ce moment, le seul chalutier à quai à Ango-Ango était le m/b *Rene Goeman*, les autres étant en mer. Par la radio de l'Algérie *De Moor* de la Force Navale, Van Goethem donna ordre aux chalutiers de se rendre à Pointe-Noire, où lui-même se rendit avec les membres des familles de pêcheurs en s'embarquant sur le m/b *Thysville* de la C.M.B. qui quitta Matadi nuitamment, de façon à traverser le *Chaudron d'Enfer* sans être vu des soldats armés pour tirer sur les bateaux quittant le Congo avec ceux qui fuyaient ce pays, à l'avenir incertain (29).

Van Goethem débarqua le 13 juillet à Pointe-Noire où se trouvaient déjà les 3 chalutiers, tandis que le m/b *Thysville* continuait sa route vers Anvers avec des centaines de réfugiés. Les familles des Ostendais furent renvoyées en Europe par voie maritime ou aérienne, via Brazzaville ou Kinshasa.

L'équipage du Z 513, en carénage à Boma, put également rallier Pointe-Noire.

La première tâche fut de récupérer le m/b *René Goeman*, resté à quai à Ango-Ango. Il fallait y parvenir via l'Angola et Noqui. Pour ce faire, il fallut accomplir 400 km en taxi de Loanda à Noqui par des routes, ou plutôt des chemins en état exécrable.

A ce moment, Van Goethem apprit la mort d'André Ryckmans et d'Emmanuel Kervyn de Merendrée, en représailles de celle de Patrice Lumumba.

Un homme de *Pemarco*, G. Martin, décida de rejoindre Ango-Ango, où il retrouva des pêcheurs africains de *Pemarco*.

Pendant que Martin rédigeait une lettre à destination de Van Goethem encore à Loanda, quatre soldats armés, d'origine marocaine, arrivèrent. Ces derniers embarquèrent sous

(29) IDEM, *La Pemarco*, o.c., 58-61.

bonne garde, les cinq Belges et les mirent au cachot au camp militaire de Matadi, les ayant malmenés et les menaçant de fusillade. Deux heures plus tard, un officier suédois, accompagné de deux officiers marocains, les délivra et les conduisit à l'Hôtel Métropole.

Le lendemain, les quatre pêcheurs ostendais furent conduits par avion O.N.U. à Léopoldville, d'où ils rejoignirent la Belgique.

Finalement, Van Goethem rejoignit Bruxelles en avion le 30 juillet 1960 et, une semaine plus tard, après avoir examiné la situation avec René Goeman, Jacques Lombard repartait pour Matadi afin de remettre Pemarco au travail.

Le 10 août, Lombard récupéra les chalutiers restés à Pointe-Noire avec des Africains. Le *O 311* pêcha quelques tonnes de poissons pendant ce voyage, ce qui leur valut un bon accueil, car la ville était privée de vivres frais et la pagaille y régnait (31).

6. LE DÉVELOPPEMENT ET L'IRRÉSISTIBLE ASCENSION.

Depuis sa fondation, Pemarco avait connu une ascension continue; tout au plus, un petit fléchissement en 1960. Pendant les premières années, un grand tournant s'est amorcé, et Pemarco connut une progression rapide à cause du manque de vivres. Tout était bon à vendre, même le menu fretin, autrefois rejeté.

année	unité n	tonnage t	Résultat brut FB.	Amortissement FB.	Résultat net FB.
1960	5	5 575	15 247 929	13 799 616	1 448
1961	6	7 310	24 140 000	17 516 372	806 300
1962		7 054			
1963	9	10 063	22 531 772	18 874 186	4 765 486
1964	10	10 166	53 771 932	24 525 604	30 828 935
1965	11	10 897	45 354 912	25 915 539	23 805 992
1966	12	12 012	114 146 827	25 016 704	91 464 146
1967		12 407	384 137	114 594	9 196
1968		13 386	640 720	299 081	1 047 266
1969		15 000			1 083
1970		14 701			70 255

1 Zaïre = 100 FB

(31) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 63-65.

La population croissait rapidement; à Léopoldville, elle avait triplé en 10 ans en passant à un million d'habitants.

Le tableau 4 de la page précédente donne la progression des résultats de Pemarco.

Les secousses dues à l'Indépendance ne durèrent que quelques semaines. Pemarco progressait avec un conseil d'administration mixte, composé de quelques Africains et d'anciens du Congo.

Une perte sensible fut la mort de René Goeman le 13 août 1961, au cours d'un voyage au Congo (31).

A partir de 1962, une nouvelle usine à glace fut achevée, de façon à porter la production de glace de 20 à 40 t par jour, pour suivre les besoins de la flotte qui avait acquis de nouveaux chalutiers; en 1964, elle comptait 10 unités.

Van Goethem, pendant ce temps, dut chercher de nouveaux patrons de pêche, car les Congolais ne voulaient plus des *Flamands* qui les avaient commandés à la période coloniale.

En 1965, le commandement de m/b *Sanzala*, chalutier de 19,20 m de long, avec un moteur de 165 ch et une capacité de 12 t, fut confié à un Congolais prénommé *Michel*.

En Afrique du Sud existaient de nombreux pilchards. Monsieur Lombard avait participé à un voyage sur un bateau qui prenait ce poisson en pêchant à la senne et non au moyen d'un chalut. Dans la région de Walvis-bay, en quatre heures, il avait pêché 80 tonnes de poissons. Comme les bancs à la côte de l'Angola s'appauvrirent, il fallait pêcher dans la région de Walvis-bay.

En 1964, avec une flotte de dix chalutiers, les installations à terre durent être agrandies. Un vaste bâtiment fut édifié à Ango-Ango autour de l'usine primitive; le déchargement mécanique du poisson fut doublé pour répondre à la pêche de 10 bateaux. Deux chambres à basse température pour entreposer du poisson acquis à d'autres bateaux de pêche, furent édifiées. La longueur du quai fut triplée.

On érigea en outre un vaste atelier de mécanique bien outillé : de chaudronnerie, d'électricité, un vaste entrepôt, une cabine d'électricité et une cabine de sablage. Un pipe-line raccordait la Socopétrol aux tanks de Pemarco pour hâter le chargement de mazout par gravité.

(31) IDEM, *La Pemarco*, o.c., 65-67.

Etant donné l'importance de la pêche pélagique, il était temps que Pemarco s'intéressât à ce mode de prise qui ne pouvait se faire par chalutier.

En 1966, Pemarco souffrait de l'insuffisance des ateliers, de la difficulté de recrutement de personnel navigant européen et du manque de pièces de rechange.

Pemarza (ex-Pemarco) mit encore en ligne le *Nzadi* entré en service en 1969, ainsi que deux unités de grande capacité et grande vitesse, le *Princesse Paola* et le *Princesse Marie-Christine*, loués aux *Pêcheries à vapeur* avec un contrat *Bare boat*.

Ces bateaux étant sous pavillon belge ; pour les mettre en ligne, il fallait détruire chaque fois un autre chalutier antérieur. C'est ainsi que sous la surveillance du consul de Belgique, les m/b *René Goeman* et *Pierre Staner* furent coulés sur les bancs de pêche en face de Banana, constituant une gêne pour les chalutiers ultérieurs. Il en fut de même du *O 320* qui avait servi à l'expédition *M'Bizi*, ceci afin de bénéficier d'une prime de reconstruction du gouvernement belge, car ces bateaux étaient sous pavillon belge (32).

7. LE DÉCLIN, LE NAUFRAGE ET L'AGONIE.

Apparemment, tout allait pour le mieux à Pemarco, dont le tonnage de pêche ne cessait de croître; les constructions étaient payées partiellement par autofinancement; le capital avait été porté à 180 millions de zaires; mais que valait une monnaie en perpétuelle dévaluation ?

On engagea un ingénieur technicien, un conseiller scientifique, un capitaine au long cours pour organiser la pêche scientifiquement. Marcel Dermont, un dirigeant de Profrigo, qui était bien introduit dans les milieux financiers et conseiller de *Pemarza*, fut tué dans un accident sur la route de Matadi en 1981.

Le comble fut atteint lorsque l'administrateur délégué, Gérard Martin, fut destitué et remplacé par Litho, un "oncle" de Mobutu. Les livraisons n'étaient plus payées. Les filets devaient passer d'un bateau à l'autre. Des directeurs zairois défilaient l'un après l'autre jusqu'au moment où il n'y eut plus de filets, ni rechanges, ni mazout.

Les Belges rentrèrent l'un après l'autre et, en 1977, on considérait la Pemarza comme virtuellement morte, d'autant plus que l'Angola et l'Afrique du Sud avaient porté la limite de leurs eaux territoriales à 200 miles (33).

Une lettre du 14 avril 1990, d'un ancien de Pemarco, désirant conserver l'anonymat, nous apprend qu'après le départ de Gérard Martin, deux Européens, un Grec, M. Sergiou, puis un Français, M. Giovanelli, ancien de la Légion Etrangère, revendiquèrent, en 1978-1980, la direction de l'entreprise dont ils avaient amélioré le rendement.

(32) IDEM, *La Pemarco, o.c.*, 67-70.

(33) E. ENGELBRECHT, *Bedrijfseconomische studie van de kongoleze Zeevisserij*, K.U.L.

M. Giovanelli, ayant mis tout son coeur à ce redressement, se surmena et mourut quelques mois après, suite à une hémiplegie.

En renouant les relations avec le Zaïre, il me paraît qu'un devoir impérieux de la Belgique est de faire renaître Pemarco, quitte à renvoyer au Zaïre une algérienne avec des instructeurs pour former les capitaines, les mécaniciens et les pilotes des bateaux de pêche.

Une aide devrait être accordée à une entreprise privée pour reconstituer une flotte de pêche, en utilisant les acquis scientifiques des prédécesseurs, de façon à procurer au plus vite des protéines aux populations des centres urbains du Bas-Zaïre, puis du pays, lorsque le réseau de transport sera remis en ordre. Il s'agit d'une mission urgente et de longue haleine.

SAMENVATTING

Pemarco (Pêche Maritime au Congo) werd gesticht in 1957 door bestuurders van Otraco om in zee en in de monding van de Congostroom de visvangst te beoefenen. Aanvankelijk bezat Pemarco slechts één trawler. Vijf jaar later werd een kleine vissershaven gebouwd met een visfabriek en een kraan (ca. 1967). Pemarco had dan tien vissersschepen en maakte goede winsten. Wanneer Pemarco staats eigendom wordt komt de maatschappij in de rode cijfers zodat het jaarlijks onderhoud niet meer mogelijk is en uiteindelijk de zeevisserij omstreeks 1975 werd beëindigd, een duidelijk verlies voor de ravitaillering van de bevolking van Boma, Thysstad en Leopoldstad.

SUMMARY

Pemarco was founded in 1957 by members of the staff of Otraco. The aim was fishing in sea and in the mouth of the river Zaïre. In the beginning Pemarco just owned one trawler. During the following 10 years the company made great profits. When the State took over Pemarco lost so much money that any maintenance was further impossible and finally no more ship could navigate. This was the end of Pemarco which was furthermore a real loss for the people of Boma, Thysville and Léopoldville.