

Acad. Roy. Scienc. d'Outre-Mer
Biographie Belge d'Outre-Mer,
T. IX, 2015, col. 423-429

WARNIMONT (*Félicien Justin Joseph*) (dit José), Capitaine au long cours, Directeur de la Marine au Congo (Behêne, Luxembourg belge, 28.02.1909 – Watermael-Boitsfort, Bruxelles, 22.08.1996). Fils de Justin Joseph et de Kabers, Marie Augustine Adélaïde; époux de Willemart, Berthe.

Aîné d'une famille de neuf enfants, José Warnimont naquit à Behêne, petit village aux environs de la forêt d'Anlier, le 28 février 1909, au sein d'une famille d'agriculteurs. Son père, Justin Joseph, travaillait également le bois en tant qu'artisan menuisier. Les dures conditions de vie dans une ferme modeste modelèrent dans un premier temps son caractère, sa résistance physique et morale. Très tôt, il comprit que son avenir ne serait pas rural mais rien ne le destinait précisément au métier de marin. Et pourtant...

«Il y a trois sortes d'hommes», disait Aristote:

*Les vivants, les morts,
Et ceux qui vont sur la mer.*

José Warnimont fit partie de ces derniers.

C'est muni de quelques sous et d'une lettre l'autorisant à embarquer avant l'âge légal de quinze ans qu'il «monta» seul à Ostende et entama sa carrière de marin, à bord du «Ville d'Anvers», petit aviso transformé en navire-école lors de missions de garde-pêche. Cela se passait en juillet 1923. Il se retrouvait seul à bord, le plus jeune — quatorze ans — et le plus petit — 1,45 m! Mais il venait de franchir volontairement un premier pas.

De 1923 à 1935, Warnimont allait naviguer sur toutes les mers du globe, à bord de nombreux navires, visiter de très nombreux ports et vivre de multiples aventures.

En décembre 1924, il fait partie de l'équipage de «L'Avenir», un quatre-mâts barque en acier de 3 600 t, navire gréant 3 550 m² de voiles, prédécesseur du navire-école bien connu «Mercator» que l'on peut admirer encore aujourd'hui, amarré dans le port d'Ostende. C'est à ce moment que la grande aventure commence pour Warnimont, la navigation au long cours remplaçant les missions de garde-pêche, fort instructives mais moins enthousiasmantes. En quelques années, de 1924 à 1929, il sera en Floride, en Australie, aux Indes, en Méditerranée et dans les deux Amériques.

Le plus long de ces voyages, et le plus éprouvant, fut celui qu'on appela le voyage des trois caps, rejoignant l'Australie par le Cap de Bonne-Espérance et revenant en Europe en contournant le Cap Horn; il dura onze mois et quatre jours; c'était en 1925-26 et à bord d'un voilier!

Tous se souviennent encore des redoutables dangers auxquels étaient exposés les navires franchissant, ou le plus souvent tentant de franchir, le Cap Horn et tout spécialement les voiliers de l'époque; d'ailleurs, même aujourd'hui, la navigation en ces eaux tumultueuses reste dangereuse; il n'est donc pas surprenant que tous les anciens ayant réussi cette performance se soient regroupés en une association internationale dénommée «Amicale des Capitaines au long cours cap-horniers» dont le siège est à Saint-Malo. José Warnimont participa à toutes ses activités jusqu'à un âge avancé.

De 1930 à 1934, c'est vers le Congo que le service appelle Warnimont; à dix-sept reprises, il fera la traversée aller-retour, comme jeune officier, mais le plus souvent quartier-maître, voire simple matelot; les temps étaient durs à cette époque. En 1935 enfin, ses derniers voyages au loin furent trois allers-retours vers l'Amérique du Sud; il terminait ainsi une série de prestations totalisant près de quatre-vingts mois de navigation effective.

Pendant cette carrière de marin, Warnimont compléta sa formation et acquit successivement son brevet de lieutenant au long cours et diplôme d'aspirant officier en 1930 et le brevet de capitaine au long cours en 1935. Si l'on se remémore qu'il quitta l'école à quatorze ans et la difficulté des études à l'Ecole supérieure de Navigation à Anvers, on ne peut qu'être admiratif devant ses réussites, obtenues tout en étant en exercice à bord d'unités navigantes.

C'est en 1935 que la carrière de José Warnimont prend une nouvelle direction; à ce moment la crise économique mondiale se résorbe lentement et la colonie du Congo belge recherche des candidats pour le développement de ses services de navigation; l'Etat venait de reprendre la plupart des sociétés de transport en faillite suite à la grande crise des années trente et désirait recréer les conditions de sécurité qui laissaient à désirer depuis quelque temps. Warnimont pose sa candidature qui est acceptée après qu'il eut suivi les cours de la section supérieure de l'Ecole coloniale de Bruxelles. Il arrive au Congo en tant que fonctionnaire pour la première fois le 27 mai 1936.

Ici commence une nouvelle carrière qui sera des plus remarquables par sa durée, sa fécondité, sa consistance et son influence.

La durée, c'est plus de trente-sept années de service, tout d'abord vingt-sept ans en tant que fonctionnaire

belge au service des voies navigables de la Colonie et du Congo indépendant à partir de 1960, ensuite dix ans en tant qu'expert en voies de communication par eau pour les Nations Unies, jusqu'en 1973.

La fécondité, c'est un ensemble de missions d'études et de travaux les plus divers: levés hydrographiques, balisage des passes de navigation, travaux de dragage et de déroctage, «desnagages» (enlèvement des arbres morts), curages, construction de balises, mise en route d'un balisage fluorescent permettant la navigation nocturne, le tout dans la plupart des rivières du réseau fluvial congolais, depuis les grands axes du Lualaba, du Kasai et du Congo jusqu'aux affluents les plus divers tels que le Luapula, la Luvua, l'Itimbiri, la Mongala, le Kwilu, la Fimi et d'autres encore, ainsi que les lacs Kivu, Tanganika et Moero. Il est peu d'endroits accessibles à la navigation fluviale qui ne virent pas passer José Warnimont.

La consistance, c'est avant tout le résultat d'une bonne formation de départ reçue de ses prédécesseurs et qu'il aura transmise à ses successeurs. C'est aussi l'application sérieuse et critique des recettes de métier, une mise en pratique de tous les jours en conservant toujours la possibilité d'y remédier en fonction des circonstances. Dans les passes divagantes, ce sera la recherche des zones non pas nécessairement les plus profondes, mais plutôt celles dont l'évolution ultérieure sera la plus sécuritaire; dans les passes rocheuses, ce sera l'absolue interdiction d'ouvrir une région à la navigation sans avoir auparavant vérifié sur la «totalité» de la surface l'absence de tout écueil dangereux; il fut réellement un expert et un promoteur en ces matières; ces travaux prenaient beaucoup de temps, ils alliaient observations de terrain et intuitions intellectuelles d'une part, rigueur indispensable et précision pointue d'autre part; quand on connaît le caractère capricieux et divagant de beaucoup de rivières congolaises, l'action de Warnimont fut absolument exemplaire; longtemps après, les compagnies de navigation en étaient toujours convaincues et reconnaissantes.

L'influence de Warnimont sur les transports fluviaux congolais fut donc reconnue dès sa période d'activités, elle reste aujourd'hui encore importante; son nom est synonyme de puissance de travail, de précision et de sécurité dans la recherche de nouvelles passes, de bonne organisation et de compétence sur l'ensemble des facteurs qui les régissent.

En effet, à côté des travaux habituels du service des voies navigables, tels que l'hydrographie, le balisage, les dragages, José Warnimont s'est aussi attelé à d'autres moins traditionnels. Il fut également inspecteur de la navigation; sous ce vocable, on désignait le fonctionnaire faisant office de ministère public dans tous les

procès mettant en cause les navires et leurs équipages; cette fonction requerrait des connaissances juridiques assez spécialisées et un sens de l'humain alliant justice et fermeté. Il procéda aussi à la délivrance des permis de naviguer pour les équipages et des certificats de navigabilité pour les bateaux, préalables obligatoires avant de pouvoir embarquer ou naviguer; les jaugeages des unités fluviales et lacustres aboutissant à la délivrance de certificats de jaugeage furent également de son ressort à certaines époques; ce sont ces certificats qui constituent le document de référence pour les taxes de navigation.

En 1963, après une carrière complète comme fonctionnaire de la Colonie et de la Coopération belge, Warnimont est engagé par les Nations Unies pour faire partie de la mission d'assistance technique alors en place à Kinshasa.

Il est désigné comme expert principal pour l'ensemble des voies navigables et des transports par eau au Congo; c'est le début d'une troisième carrière de dix années qui se terminera en 1973, à sa demande. La grande expérience de José Warnimont et les relations nombreuses et amicales avec la plupart des responsables, congolais ou expatriés de ces transports, rendent la collaboration entre les Nations Unies et le Congo beaucoup plus aisée dans ce domaine que dans beaucoup d'autres.

Cette période permet aussi à Warnimont de se familiariser avec les méthodes de travail des organisations internationales de développement, beaucoup plus confuses et moins directes que celles de l'administration coloniale belge.

En 1964-65, il fait partie de la délégation congolaise aux pourparlers de Bujumbura consécutifs aux inondations provoquées par la montée des eaux du lac Tanganika; en 1965-66, il est l'expert en voies navigables lors d'une mission d'étude des transports de surface dans toute la région d'Afrique centrale; sur base d'un financement belge, cette étude visait à une meilleure coordination et une certaine standardisation de tous les transports terrestres dans cette région; en 1969, il participe à la mission de la République du Congo qui négocie à Washington les premières interventions de la Banque Mondiale dans le domaine des transports congolais; en 1970, il fait partie d'une mission d'étude franco-belge, préparatoire à une étude de projet pour la construction d'un port en eau profonde à Banana, à l'embouchure du fleuve Congo. Il participe activement aux négociations entre la Belgique et le Congo qui aboutissent à une collaboration de plus de vingt ans, de 1967 à 1988, dans le contrôle et l'entretien des passes de navigation du Congo maritime.

C'est également à la même époque que Warnimont entreprit un dernier travail de longue haleine, l'élaboration finale, la mise en concordance et l'adaptation au

statut d'indépendance de la République du Congo des projets d'ordonnances-lois constituant les Codes de la navigation maritime et de la navigation fluviale et lacustre. Ils sont toujours d'application aujourd'hui.

Ce qui précède démontre à suffisance que le travail de José Warnimont a été et reste des plus bénéfiques pour la République du Congo mais il est impossible de retrouver la totalité des actions de la carrière coloniale et postcoloniale de José Warnimont; leur diversité et leur impact sur la navigation au Congo sont tels que cela mérite quelque explication. Puissance de travail, mémoire remarquable, analyse rigoureuse et esprit de synthèse, en sont les caractéristiques principales; la durée de sa carrière et la permanence de son activité dans le même service pendant près de quarante années lui ont certainement facilité la besogne, tout au moins pendant la dernière période. Mais cela ne suffit pas; il faut aussi posséder des qualités rares: abnégation, courage physique et moral et choix des meilleures opportunités sont également nécessaires.

Naviguer de longues années sur les rivières congolaises n'est pas très confortable, surtout avant l'arrivée des nouvelles unités de l'après-guerre; rester en service lors des remous de l'indépendance congolaise — il fut le seul fonctionnaire supérieur des voies navigables à le faire — est symptomatique; se rendre à Matadi désertée par tous, dès juillet 1960, et traverser la ville à pied pour rejoindre seul le port était courageux; aller à Kindu en pleine période de troubles postcoloniaux pour y remettre le service en activité pouvait être qualifié de téméraire. Warnimont y est passé et cela fut fort apprécié par les nouvelles autorités; cela lui permit de rédiger et défendre les conseils qu'il jugeait les plus appropriés devant toutes les autorités qui se sont succédé au Congo-Zaïre, sans jamais dévier jusqu'à la fin de ses services en ce pays, en 1973.

En 1942, Warnimont avait épousé Berthe Willemart, native de Boma, fille d'un magistrat colonial; très souvent son épouse l'accompagna durant ses missions à l'intérieur du Congo. Ils n'eurent pas d'enfants.

C'est à bord du «Kananga», dont c'était le voyage inaugural, que les Warnimont rentrent en Belgique en 1973; le commandant de ce navire, le plus beau fleuron de la nouvelle compagnie maritime congolaise, se souvint d'avoir été de ceux pour lesquels José Warnimont avait obtenu des bourses d'étude pour l'Ecole supérieure de Navigation à Anvers, dès les premiers mois de l'indépendance congolaise; inutile de dire combien l'accueil fut chaleureux et le voyage de retour agréable.

Après cette très longue carrière, José Warnimont méritait un repos et une vie plus calme; il s'installe à Schaerbeek et se consacre à la lecture de nombreux livres dont beaucoup relatifs à la navigation; il met

aussi un peu d'ordre dans l'énorme documentation ramenée du Congo et il reçoit chaleureusement les anciens collègues venant lui faire «rapport» sur leurs activités. Mais le démon de l'aventure le reprend de temps à autre; étant connu des organismes tels que les Nations Unies, la Banque Mondiale, la Coopération technique belge, il est sollicité à plusieurs reprises pour effectuer diverses missions en Belgique et à l'étranger.

On le retrouve pour les Nations Unies au début de 1975 dans le cadre d'une étude globale des transports par eau en Guinée-Bissau et, de mars à juin 1975, pour une étude des perspectives d'amélioration de la navigation et des installations portuaires sur le fleuve Sénégal. A cette dernière occasion, malgré son âge, il accomplit, accompagné d'un collaborateur, une randonnée de plusieurs milliers de kilomètres tout le long du fleuve Sénégal jusqu'au terminus de navigation en République du Mali; le Secrétaire général de l'OMVS (Organisation de Mise en Valeur du fleuve Sénégal) dira à leur retour: «Au moins, vous êtes, pour une fois, des experts allant sur le terrain». Appréciation ô combien méritée.

On le retrouve encore à Kigoma en République de Tanzanie, dans le cadre d'un projet d'extension des installations portuaires, projet qui fut partiellement réalisé. Pour la Coopération belge, Warnimont fut sollicité à plusieurs reprises mais la seule activité effective fut la rédaction d'un cahier des charges pour la construction d'un bateau baliseur-desnagueur destiné à la République de Bolivie; les conditions de travail imposées par l'administration belge furent cause de l'arrêt d'une collaboration qui aurait pu être bénéfique, compte tenu de l'expérience unique de José Warnimont dans le domaine des transports par eau; on ne peut que le regretter.

A partir de 1985, la santé de José Warnimont se dégrada assez rapidement; atteint par la maladie d'Alzheimer, les dernières années de sa vie furent très pénibles pour lui et son épouse; sa robustesse physique lui permit d'atteindre l'âge respectable de quatre-vingt-sept ans; sa disparition fut ressentie par tous ceux qui l'avaient connu comme une perte énorme, anciens collègues et subordonnés, en Belgique et au Congo, même si les contacts étaient rendus impossibles par suite de son état de santé.

C'est un chapitre exceptionnel de l'histoire de la navigation congolaise qui s'est fermé le 22 août 1996.

10 juin 2000.

J. Charlier (†).

Affinités: Jean Charlier a rencontré José Warnimont pour la première fois en octobre 1951; il l'eut ensuite comme chef de service entre 1952 et 1954. En tant que collègues, ils furent en constante relation jusqu'en 1960. Après une interruption de six années, une nouvelle collaboration s'est

établie entre eux sous forme de missions d'étude et de conseil sous les auspices de la Coopération belge, du Programme des Nations Unies pour le Développement, de la Banque Mondiale. Seule la retraite de l'intéressé en 1975 y mit fin. Il n'y a aucune référence biographique disponible concernant José Warnimont; les sources sont une interview accordée par l'intéressé et les entretiens et observations directs de l'auteur.