



Ce bateau fluvial du Congo ne perd pas une minute. Il pousse deux péniches et tire en même temps deux coques de bateaux transformées pour contenir de l'huile de palme.

LES BATEAUX A ROUE

naviguent sur le Congo

par Lyn HARRINGTON - Photos de Richard HARRINGTON

DESCENDANT des montagnes vers les sinuosités des marais du Congo Belge, le Fleuve Congo forme le plus important réseau de voies fluviales de toute l'Afrique, avec un volume de navigation supérieur à celui du Nil lui-même. Avec ses affluents, le Congo offre près de 14 500 km d'eaux navigables, dont 3 200 sont accessibles aux vaisseaux de plus de 2 000 tonnes.

Dès qu'un bateau s'approche du rivage, des congolais l'envahissent pour vendre les fruits et les légumes chargés dans leurs canots formés d'un tronc d'arbre creusé.



Des bateaux et des péniches fluviales transportent des passagers et du fret vers l'intérieur des terres, et en ramènent d'autres passagers et des produits tels que des concentrés minéraux, de l'huile de palme et des productions forestières.

Entre Léopoldville et Stanleyville, soit 1 735 km de fleuve, le Congo décrit un grand arc qui traverse deux fois l'équateur. Aux points où la navigation est interrompue par des rapides, un chemin de fer transporte les chargements autour des eaux tumultueuses du Congo supérieur.

« L'Otraco » (Office des Transports Coloniaux) est l'organisme qui dirige la navigation sur le réseau fluvial avec la traditionnelle efficacité belge. De puissantes grues électriques chargent et déchargent le fret dans les ports du fleuve. Les bateaux sont équipés de postes de radar et de radio à ondes courtes et voyagent jour et nuit grâce aux puissants projecteurs installés sur leur passerelle. Un service hebdomadaire est assuré sur la remontée du Congo de Léopoldville à Stanleyville et des services moins fréquents fonctionnent sur des affluents tels que l'Oubangui et le Kasai.

Le Congo est une voie fluviale très fréquentée, avec de gros vaisseaux à quatre ponts propulsés par des roues à aubes en poupe entraînées par des moteurs diesel, et poussant devant eux des péniches qui transportent le fret. A part les canots des congolais, creusés dans des troncs d'arbres, on rencontre très peu d'autres embarcations sur le grand fleuve. Sur plus de



Vers la fin de la saison des pluies, le Congo inonde le porche des maisons construites au long de ses rives, et les familles qui les habitent conservent leurs canots amarrés aux pilotis des habitations afin d'être prêtes à s'en servir. A la saison sèche, des crocodiles font leur apparition sur les bancs de sable.

Un vieux bateau à roue à l'arrière fait une pause sur le Congo pour embarquer un chargement du bois qui lui sert de combustible. L'équipage de ce bateau est entièrement congolais. A l'arrière-plan : Une plantation productrice d'huile de palme.





Le « Baron Liebrechts » accoste à Lulonga pour décharger son fret et ses passagers. Le long du Congo, les escales sont de très courte durée.

1 600 km celui-ci serpente et s'agrandit à l'intérieur de ses rives.

Le volume d'eau du Congo ne varie jamais dans de fortes proportions, bien que, vers la fin de la saison sèche, des bancs de sable se découvrent, généralement agrémentés de crocodiles et d'hippopotames.

Il arrive parfois qu'un bateau à roue passe si près des maisons indigènes que ses passagers peuvent voir ce qui se passe à l'intérieur de celles-ci. En d'autres endroits, la rivière prend une largeur de plus de 30 km. Des Africains amènent à la pagaie leurs bateaux creusés dans des troncs d'arbre jusqu'au bateau, pour vendre des fruits et

de la farine de manioc à l'équipage et aux passagers de deuxième classe, ou pour acheter des poissons fumés aux marins.

Sur le cours inférieur du fleuve, le navire rencontre des îles flottantes de jacinthes aquatiques, plantes qui furent introduites au Congo vers 1950. Celles-ci s'embrouillent dans les hélices et sont devenues une véritable entrave à la navigation. Des spécialistes de leur destruction sont maintenant au travail sur tous les affluents et, à Lisala, chaque bateau et chaque chaland sont examinés pour s'assurer qu'ils n'emportent pas cette espèce de plante nuisible plus haut sur le cours du fleuve.

Des Congolais sont employés chaque fois que possible dans la navigation fluviale, et il leur arrive de devenir capitaines de bateaux.

Cette vendeuse déterminée apporte de la cassave, ou farine de racine de manioc, enveloppée dans des feuilles de bananier, pour la vendre à l'équipage du bateau.

