

## Une enfance au Congo Belge

• [Accueil](#) • [Remonter](#) • [avant 1946](#) • [1946 à 1949](#) • [1950 à 1953](#) • [1953 à 1956](#) • [college](#) • [1956 à 1959](#) • [Scoutisme](#) • [après 1959](#) • [adresses](#) •

## ...et la guerre terminée,

### Le voyage sur le fleuve Congo.

**Aloubè est né le 12 mai 1943. Il est l'aîné de trois garçons.**

Il précède son frère Filipi (Philippe en congolais) de 16 mois. Pol, le dernier, naîtra au Katanga en 1950. Son papa est d'origine liégeoise, sa maman est ardennaise. Lui, il est...congolais dans l'âme. Son histoire est intimement liée à la carrière de son papa militaire.



**...au début de l'année 1946, le papa d'Aloubè décide, après mûres réflexions, de s'établir au Congo.**

Ceci ne va pas sans l'incompréhension des familles et des parents proches. Après toutes les craintes connues pendant la guerre, est-il vraiment opportun de courir de nouveaux risques ? Ne peut-on savourer la paix revenue tranquillement auprès des siens ? Tant de scrupules ont du ronger les parents d'Aloubè. La première tâche consiste donc à apaiser l'entourage, à convaincre les peureux, à se conforter soi-même dans son choix, à taire les sentiments de culpabilité à laisser derrière soi des parents. On peut très bien perdre en étant si loin d'eux. **Le cœur déchiré, la décision est prise.**

La Belgique, aidée par sa colonie en temps de guerre, croit fermement à son essor et engage des candidats coloniaux. En témoigne ce texte édifiant :

### **Voulez-vous faire carrière au Congo ?**

**"La revue coloniale belge" explique à tous ceux qui voudraient tenter l'aventure, les critères de sélection de l'administration coloniale.**

Pour elle, les blancs doivent être des éducateurs pour civiliser les congolais. L'administration a donc besoin de meneurs d'hommes...

*Le Congo représente un beau champ d'activité pour les jeunes belges qui font partie de l'élite laborieuse du pays, c'est-à-dire les intellectuels et les artisans, pleins d'énergie et d'endurance, qui recherchent pour eux et leur famille une meilleure rémunération de leurs capacités et qui aspirent à mener une vie plus large, plus active, plus indépendante que celle à laquelle ils sont accoutumés en Belgique. L'industrie et le commerce au Congo ne recherchent pas d'apprentis, pas de manœuvres, pas d'illettrés, mais des hommes ayant la vocation coloniale, qui désirent donc élever le niveau matériel et moral des indigènes, leur apprendre un métier et les faire participer ainsi aux bienfaits de notre civilisation. Ces hommes doivent nécessairement posséder une haute valeur professionnelle, tant pratique que théorique, et des qualités morales exemplaires, puisqu'ils sont tous des éducateurs de noirs. Le champ des activités européennes dans le Congo n'est cependant pas en rapport avec la superficie formidable de notre Colonie et ce serait une erreur de croire que le Congo est ouvert à toute l'élite belge... Depuis la libération, une propagande intense se fait dans toute la Belgique en faveur de la Colonie et a pour objet d'attirer de nombreux candidats vers les carrières coloniales. L'intention de ces propagandistes convaincus et enthousiastes est très louable, mais nous craignons que les résultats ne soient pas aussi féconds que les apparences pourraient le faire croire. En effet, développer sur une grande échelle l'esprit colonial, créer la vraie vocation coloniale, ce serait parfait s'il y avait abondance de situations à la Colonie, mais ce n'est pas le cas et il est dangereux d'éveiller des désirs et des espérances impossibles à satisfaire. L'on risque, en effet, de décevoir la masse et de la détourner de la Colonie, voire même de la lui rendre hostile... Les natures veules, timorées, timides, qui doivent être conduites pour agir, ne conviennent pas pour la Colonie. Tant de qualités ne se trouvent pas souvent réunies chez un même candidat et trouver ceux qui les possèdent n'est pas aussi aisé qu'on pourrait le croire a priori. En effet, sur 3.070 demandes d'emplois reçues depuis la libération par une grosse Société Coloniale, une centaine d'engagements seulement ont pu être conclus, 650 dossiers de candidats ont été constitués en vue de prochaines vacances d'emplois, et le reste ne répond pas à la spécification des qualités requises pour les emplois normalement à conférer.(...)*

H. Mantanus, Chef du service de recrutement du Personnel de l' Union Minière du Haut Katanga, in *La Revue Coloniale belge*, N° 2 , 1er Novembre 1945, p. 7.

Ce texte réparti du discours démagogique, flatteur, prônant l'élitisme, l'effort récompensé, le paternalisme d'alors... Une véritable démonstration ! Quoi d'étonnant, alors, qu'il ait eu un certain impact sur la jeunesse active au sortir de la guerre ? C'est avec l'honnête conviction du devoir à accomplir, des sacrifices à endurer mais récompensés par un avenir prometteur que de nombreux futurs coloniaux se sont inscrits au Ministère des Colonies. Le papa d'Aloubè en faisait partie. Jeune officier d'active, il était promis à une vie monotone de caserne. Cette perspective ne lui plaisait pas. Il a pris l'alternative... pour le plus grand bien des siens.



### **Le casque colonial, symbole d'un nouveau statut social.**

Rien n'évoque mieux le nouveau statut (recherché) d'un belge aux colonies que le casque colonial. Dans ses souvenirs , le journaliste congolais Paul Masseke rapporte la forte impression que lui a laissée le casque colonial au début de son enfance, en 1950 :

*L'image du Blanc que j'avais, c'est le Blanc qu'on voyait dans les films, donc toujours bien habillé, la dame avec une belle robe, très belle robe, souvent à fleurs, et le monsieur, lui, avec son casque colonial. Et vous voyez tout de suite que c'est un homme autoritaire, un homme qu'on aimerait bien imiter, un homme qui menait une vie à laquelle on devait normalement aspirer.*

**En août 1946, il faut passer trois jours en avion pour atteindre Léopoldville, capitale du Congo Belge.**

C'est toujours une expédition et cependant, on est loin de la première liaison aérienne entre la Belgique et le Congo. Exécutée au printemps 1925, elle a duré un mois et demi ! Les services réguliers entre la Belgique et le Congo ne voient cependant le jour qu'à la fin de 1931. Ils sont assurés par la **Sabena**. En 1936, la durée du vol raccourcit à 3 jours. Pendant la guerre de 40-45, seules les liaisons aériennes depuis le Congo vers le Caire et Cape Town subsistent. Après la guerre, la Belgique envoie des avions pour y ouvrir un réseau de lignes intérieures. Une *plaine d'aviation* coûte moins cher qu'une ligne de chemin de fer et est mise en place beaucoup plus rapidement. Ainsi, on trouvera déjà en 1927, six aérodromes et plus de 70 pistes aménagées en brousse. Elles seront appelées "plaine d'aviation".

**Un site pour en parler :** <http://users.skynet.be/chst/posteaerienne1.htm> - voir plus loin, un site référencé Sabena à 1950-1953/retour 2e terme.

Les liaisons maritimes entre la Belgique (Anvers/Antwerpen) et le Congo (Matadi/Banana) existent depuis la fin du 19e siècle et sont assurées par la **Compagnie Maritime Belge**, entièrement belge depuis 1911. Elles le seront jusqu'en 1961, peu après l'Indépendance du Congo.



< **Alex Van Opstal**, cargo mixte de la Compagnie Maritime Belge qui gagne le Congo régulièrement Il fait partie de la flotte de la CMB comprenant plusieurs navires récupérés des transports de troupes pendant la dernière guerre mondiale.

Un site sur ce cargo-mixte : [http://users.skynet.be/chst/vanopstal\\_2.htm](http://users.skynet.be/chst/vanopstal_2.htm)

Comment prendre le frais en haute mer ? Aloubè est callé dans le fond du transat. >



**Pour ses enfants, maman préfère la sécurité.** Elle embarque à Anvers quelques mois après l'arrivée de papa au Congo ! C'est à cette occasion qu'Aloubè manque de perdre son frère. Un méchant roulis dans le Golfe de Gascogne le fait chuter sur le pont du bateau. Il roule dangereusement vers un bastingage largement ouvert. Il doit la vie à la présence d'une passagère qui, au même endroit, le voit passer par dessus bord et n'a que le temps de le saisir par la cheville avant le plongeon dans la mer ! Question sécurité, on pouvait espérer mieux !

**Après seize jours en mer**, les côtes sont en vue à **Banana**, le plus ancien port congolais flanqué d'un cimetière en guise de bienvenue. Un remorqueur accoste et un pilote monte à bord. Le cargo remonte alors lentement l'embouchure du fleuve Congo large de 17 km. Les rives sont boisées et le cours encombré d'îlots sur 200 km. On atteint enfin le débarcadère du port moderne de **Matadi**. Dernières formalités au bureau de l'immigration. Les amitiés nouées pendant la traversée se défont doucement. Il faut passer la nuit à l'hôtel. Le "**Train Blanc**" du matin effectue en onze heures les 365 km qui mènent à Léopoldville. Il y arrive au soir de cette ultime journée de solitude. Les retrouvailles sont émouvantes.



< **Le train à crémaillère des origines** de la ligne Matadi - Léopoldville. Locomotive inaugurale sur le quai de la gare de Léopoldville. Écartement des voies : 75 cm !

**Matadi** - vue sur le fleuve. Les constructions datent de 1890 >



Le repos obligé à l'**hôtel Régina** permet de s'accoutumer lentement au climat chaud, lourd et humide. Le séjour en mer est déjà oublié. Les exigences de l'Administration satisfaites, toute la famille embarque au "beach" pour une croisière sur le **fleuve Congo**, vers **Inongo**. 🇨🇩 Congo  
Le décor est planté.

**L'histoire d'Aloubè au Congo peut maintenant commencer !**

**Le Régina** à Léopoldville.

## Le voyage sur le fleuve Congo.

Inongo est séparée de la capitale du Congo par une distance d'environ 450 km à parcourir sur le fleuve Congo et ses affluents. Avec ses 4 700 km de long, et malgré les rapides infranchissables qui isolent les capitales Léopoldville et Brazzaville de la haute mer, le fleuve Congo est la principale artère commerciale de l'Afrique équatoriale. Il fut également la voie privilégiée des explorateurs du 19e siècle, le long de laquelle ces aventuriers intrépides entreprirent, une fois qu'ils eurent remonté son cours jusqu'à Stanleyville, la colonisation d'une promesse d'Eldorado africain. Il forme un magnifique réseau de voies fluviales navigable de près de 13.000 km sillonnés par 1.300 unités jaugeant quelque 200.000 t.

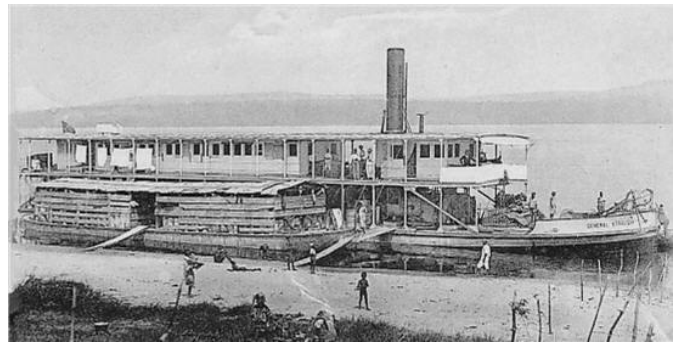
**Voyager sur le fleuve Congo en 1946 est une expérience inoubliable**, mainte fois décrite par ceux qui ont pu effectuer une remontée jusqu'à Stanleyville sur le "Reine Astrid" ou le "Général Olsen" les deux bateaux effectuant cette ligne régulièrement (10 jours aller, 7 jours retour). Plus modestement, nous prendrons le "Général Strauch"(\*), une unité plus petite mais non moins confortable pour effectuer notre voyage. Nous sommes encore loin des croisières modernes, mais à l'époque, rares étaient les privilégiés qui pouvaient raconter leur expérience de la vie sur le fleuve.

(\*) **Maximilien Charles Strauch** (1819 - 1911) général, premier gouverneur général du Congo et président de l'Association Internationale du Congo" (1878).



< le  
**Général  
Olsen**  
remonte  
le fleuve  
Congo de  
Léo à  
Stan

le  
**Général  
Strauch**  
>  
de Léo à  
Inongo et  
au delà.  
Il "fait du  
bois" à  
une  
halte.



avec la  
collaboration  
de Georges  
Dehassé -  
Merci.

Les steamers sont du type "Stemwheels", bateaux dont le coque présente un creux assez réduit. Tous les aménagements sont disposés sur le pont principal ou sur les ponts supérieurs. Ce moyen de propulsion permet de naviguer avec un tirant d'eau minimum de 1,40 m sur le fleuve Congo. Nous emprunterons un des bateaux à roue à aubes arrière de l'Otraco. Il effectue la ligne du lac Léopold II (Léopoldville-Kiri) tous les 21 jours. Il est amarré au beach et nous attend. Le départ a lieu à 8 heures du matin. La passerelle de bois est glissante et la papa d'Aloube perd l'équilibre et a fort à faire pour ne pas le lâcher.

*"C'est un trajet lent que nous effectuons en dix jours, avec quatre escales. Il est inutile de vouloir occuper sa cabine pendant la journée, la chaleur la rend insupportable. Les passagers tuent le temps en buvant force rafraîchissements, prenant le frais sur la partie ouverte du pont où des sièges sont à leur disposition. Un des passagers disposant d'un tourne-disques le met à disposition des autres pour écouter les derniers 78 tours à la mode. La visite de la timonerie avec ses cuivres et son mobilier en acajou ainsi que la salle à manger au plancher doublement bombé (concave sur la longueur et convexe par le travers) intéressent les enfants. De puissantes odeurs d'huile de palme, de manioc et d'épices montent du pont inférieur. Là, grouille une vie intense et bariolée. C'est un véritable commerce ambulante où s'échangent des paniers entiers de fruits ou de victuailles, où s'effectuent des lessives à même le pont, le fleuve pourvoyant à tous les besoins en eau pratiquement au niveau du pont. Des chants montent pendant les moments creux tandis qu'une grande effervescence naît à chaque approche d'escale. Pour le fonctionnement de sa chaudière, le navire est obligé de charger régulièrement du bois à brûler. Parfois, le bruit du tam-tam se répercute sur l'eau, annonçant probablement notre venue au poste suivant. Des pirogues aux rameurs musclés luisant de sueur et d'eau tentent parfois d'aborder le bateau en grands coups de pagaies. Ils s'accrochent au pont inférieurs, aidés par les passagers et, avec de grands éclats de rire, échangent ou vendent des produits de la forêt et vivres frais.*

*Tous les soirs, le bateau accoste à un poste prévu pour la circonstance : on ne voyage pas de nuit. Parfois, les jacinthes d'eau obligent le timonier à une recherche de passage plus aisée. Un grand noir armé d'une perche est posté à l'avant du navire et sonde régulièrement le fond devant le bateau pour éviter que celui-ci n'échoue sur un banc de sable ou dans la vase. Dès que le bateau est arrêté, il fait l'objet de l'attaque en règle de millions de moustiques voraces. Il faut alors s'enfoncer rapidement dans sa cabine et tirer les voiles moustiquaires. Pendant que le bateau se repose, des ouvriers chargent le bois de chauffage pour alimenter la machine à vapeur, notre force motrice".*

### Voyager aujourd'hui...

Il y a quelques années, à l'époque de gloire du Président Mobutu, le journaliste Stephen Smith a eu l'occasion de voyager sur le fleuve, sur le plus beau navire fluvial qui ait jamais emprunté ses eaux majestueuses : le Kamanyola. Il en relate son expérience et les conclusions amères qui en découlent.

*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...*

*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... 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 "... 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...

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 " déification ", 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 soeurs 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'État, 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'écaïlle 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...

Le Monde, août 2002



[retour à Aloube](#)



[aller à 1946 à 1949](#)