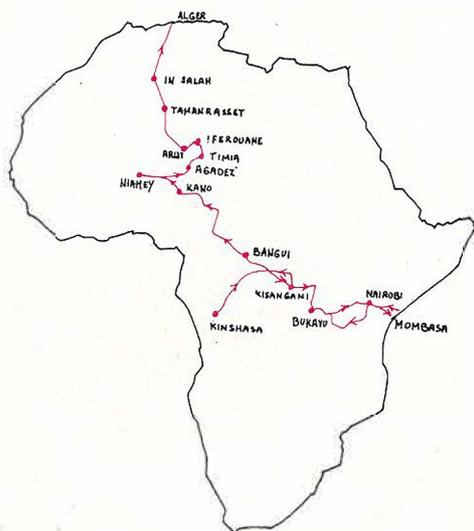


DIAGONALE AFRICAINNE

www.legends-yamaha-enduros.com



L'idée d'effectuer ce voyage Kinshasa-Bruxelles nous est venue alors que nous remplissions nos obligations militaires comme coopérants au Zaïre. Résidant pendant ces deux années à Kinshasa, nous n'avions pu découvrir qu'une partie infime de l'Afrique mais suffisante toutefois pour nous donner envie de connaître le reste du continent. Nous conçûmes donc de rentrer en Europe par la route. De plus, attirés par l'Est Africain, nous avons finalement ébauché un itinéraire comprenant une boucle en Tanzanie, Kenya, Rwanda et Est du Zaïre. Mais rêver d'un voyage ou regarder une carte n'est pas suffisant pour prendre le départ. La préparation de ce périple nous mit principalement face à l'obligation de prévoir de la façon la plus précise nos besoins en cours de route.

D'abord, quels véhicules employer ? Parmi les voitures tout-terrain disponibles à Kinshasa, c'est-à-dire Toyota Land Cruiser, Land Rover essence et diesel et Range Rover, notre choix s'est porté sur la Land Rover diesel « long châssis ». En effet, étant au nombre de quatre, la version « long

châssis » nous a semblé indispensable ; d'autre part l'option diesel fut choisie pour deux raisons : l'autonomie beaucoup plus grande et le carburant théoriquement plus facile à trouver puisqu'il est utilisé par les camions qui sillonnent les routes de brousse. Nous verrons que, sur ce dernier point, nous nous étions lourdement trompés.

Appréciant beaucoup les plaisirs de la moto tout-terrain, nous avons décidé d'emporter un « trail-bike ». Le choix en fut facile car le seul modèle vendu à Kinshasa était à l'époque la Yamaha 250 DT3.

Le choix des véhicules décidé, il restait à savoir ce qu'il fallait emporter pour un voyage dont la distance prévue était de 16 000 km : trousse à outils, pièces de rechange, jerrycans eau et carburant, matériel de cuisine et de camping, plaques de désensablement, pelles, haches, carnets de passage en douane, visa, carnets de vaccination, cartes, pharmacie, etc. La liste des pièces de rechange pour la voiture fut établie en questionnant l'importateur zaïrois et les nombreux



RAIDS & VOYAGES

utilisateurs de Land-Rover vivant au Zaïre. Celle de la Yamaha fut dressée par M. Thielemans, importateur belge, qui nous fournit d'ailleurs gratuitement toutes les pièces. Qu'il trouve ici l'expression de notre gratitude.

tout prévoir...

Pour le nombre de jerrycans, nous avions compté de la manière suivante : 1 000 km d'autonomie à consommation élevée (17 l) pour la Land, plus 50 % de réserve : les 1 000 km correspondant à peu près à la distance Agadez-Tam et les 50 % de réserve en prévision d'éventuelles erreurs d'itinéraire ; pour la moto, nous avions compté 1 000 km d'autonomie à consommation élevée (7 l), sans réserve, estimant qu'en cas d'erreur, nous pourrions toujours charger la moto sur le toit de la voiture. Nous avons donc au total 325 l de carburant à emporter, ce qui compte tenu du réservoir de la Land (70 l), correspondait à 13 jerrycans de carburant. Pour la partie saharienne, nous avions en plus besoin d'une grande quantité d'eau.

... pour le ravitaillement...

Estimant à 4 jours maximum la plus grande étape entre deux points d'eau et à 5 l la consommation journalière d'une personne, plus une réserve de 20 l par personne, cela porte à 8 le nombre de jerrycans consacrés à l'eau. Ajoutons immédiatement que l'expérience nous a vite appris qu'il faut absolument utiliser des jerrycans métalliques neufs. Les jerrycans d'occasion sont à proscrire si l'on n'est pas sûr de leur qualité. Quant aux jerrys plastique, nous n'en parlerons même pas.

... et les vaccins !...

Pour la partie administrative, soulignons que le carnet de passage en douane est indispensable dans la plupart des pays d'Afrique. Les vaccinations obligatoires varient d'un pays à l'autre mais, avec les vaccins anti-cholériques, fièvre jaune et variole, on peut entrer partout. Ajoutons-y le vaccin antitétanique, non obligatoire mais utile en cas d'accident. La pharmacie, que nous avait prescrite un médecin de Kinshasa habitué aux maladies africaines, contenait de quoi prévenir la malaria et donner les premiers soins quant aux maladies intestinales de toutes sortes, aux fièvres typhoïdes, aux infections, aux piqûres d'insectes, morsures de scorpions et de serpents, et bien entendu aux blessures externes.

des papiers magiques

Quant aux cartes, les Michelin sont largement suffisantes pour l'Afrique Noire ainsi que pour la piste In Salah-Tamanrasset-Agadez. Mais comme nous comptions, au départ d'Agadez, parcourir le massif de l'Ain, nous nous sommes procurés les remarquables cartes de l'IGN relatives à notre itinéraire. C'est un achat que nous

n'avons vraiment pas regretté : bon marché, ces cartes sont très utiles lorsque l'on s'écarte des grandes pistes.

Ajoutons à cela le petit livre « Transahara », édité par le Touring Club de Suisse, qui décrit une vingtaine d'itinéraires africains. Vivant au Zaïre depuis deux ans, nous savions que nous pouvions rencontrer deux sortes de problèmes dans l'intérieur du pays : ravitaillement en carburant et rapports difficiles avec les autorités locales notamment au passage des frontières. Aussi nous sommes-nous adressés à la direction de Pétrozäire et au Commissariat général au tourisme, leur demandant de patronner la partie zaïroise de notre voyage. La Pétrozäire, société qui importe et distribue les produits pétroliers au Zaïre, nous assura un ravitaillement gratuit en huiles et carburants dans tous ses dépôts, même en cas de pénurie. Le commissaire au tourisme, le citoyen Njoli, nous délivra une lettre demandant à toute autorité civile ou militaire de nous apporter assistance si nécessaire. Cette lettre fut un véritable papier magique sur le territoire zaïrois.

du troc dans la bonne humeur

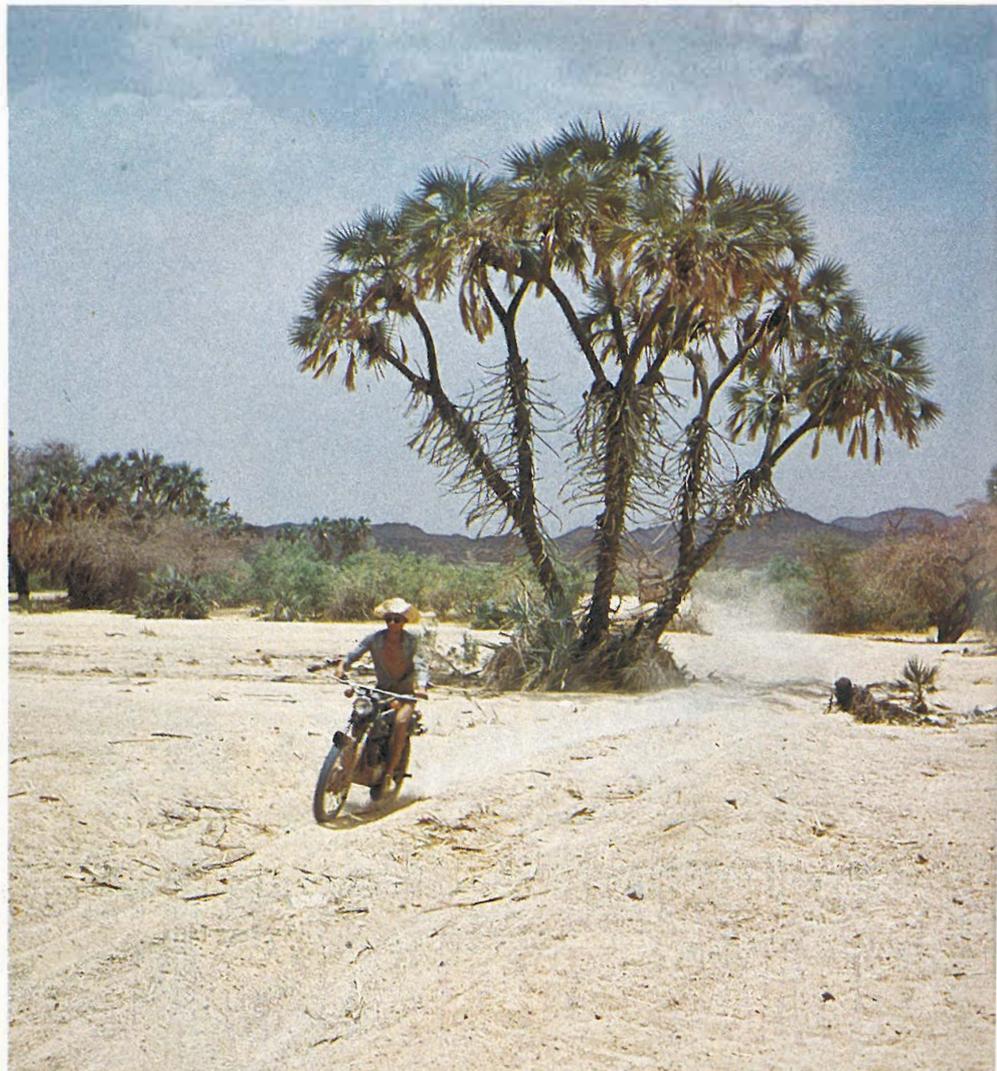
C'est dans la soirée du 3 mars que nous nous embarquâmes sur le bateau « Major Vangu » qui doit nous conduire de Kinshasa à Kisangani : 8 jours sur un bateau délabré avançant à 8 km/h, cela aurait pu être monotone, mais notre embarcation et les 4 barges qu'elle poussait furent durant toutes ces journées le cadre d'un marché extraordinairement animé. Les riverains abordent le bateau en pirogue amenant avec eux poissons, crocodiles, singes frais ou boucanés, chenilles et fruits les plus divers. Les passagers ont emporté de Kinshasa des marchandises telles que médicaments, tissus et surtout casiers de

www.legends-yamaha-enduros.com

bière, unique bienfait de la colonisation belge. L'échange se fait avec la verve et la bonne humeur propre aux Zaïrois. Nous avons fait connaissance à cette occasion avec le délicieux vin de palme, dit Malagu, autre produit amené par les piroguiers. Bref, cette « croisière » ne manquait pas de distractions et elle nous a permis d'avoir des relations très directes et très amicales avec les Zaïrois.

l'enfer du Poto-Poto

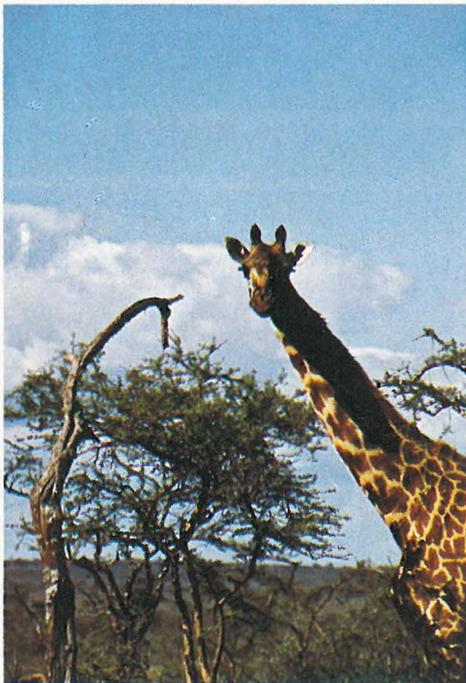
Après Kisangani, ce fut le Kivu avec les montagnes, les volcans et le lac, le Rwanda, la Tanzanie et le Kenya avec leurs parcs nationaux où nous avons rencontré tous les spécimens de la faune africaine. La région du Ngoro Ngoro Crater et du Serangeti Park, en Tanzanie, est particulièrement spectaculaire et nous avons pu l'admirer à deux reprises grâce à l'étonnante distraction de l'un d'entre nous qui, au moment où il dut faire prolonger son visa tanzanien, s'aperçut qu'il avait égaré son passeport. Nous étions à ce moment à Seronera, station centrale du Serangeti Park. Après avoir consciencieusement vidé et fouillé la voiture, nous avons fait des recherches grâce à la radio de la direction du parc et, après 24 heures d'attente, nous apprîmes que le passeport se trouvait au poste frontière Kenya-Tanzanie à quelque 500 km de Seronera. D'où, notre seconde traversée du Serangeti Park et du Ngoro Ngoro Crater. Ajoutons cependant que nous n'avons gardé envers notre infortuné compagnon aucune acrimonie tant la région était belle.



De retour au Zaïre et après une mémorable, car épuisante, ascension du volcan Nyaragongo (3 471 m), nous avons dû affronter la saison des pluies et les pistes boueuses défoncées par les eaux. C'est ainsi que nous avons passé une nuit entière englués dans un bourbier d'apocalypse. Cela se passait au-delà de la petite ville d'Aketi dans le Nord. Les gens du pays nous avaient pourtant prévenus. « A la sortie de la ville, disaient-ils, il y a du « poto-poto » sur 10 km environ. Vous aurez beaucoup de difficultés à le franchir. » Tenant compte de cet avertissement, nous avançons

en sondant les éventuels passages à pied ou à moto. La boue était si profonde et si gluante que la moto elle-même resta bloquée dans un trou, enfoncée jusqu'à la selle. Nous ne fûmes pas trop de trois pour la sortir de ce cloaque. Au bout d'une dizaine de km parcourus en 2 heures, la route redevint tellement convenable que nous abandonnâmes toute précaution. Hélas, une dernière mare de boue nous attendait et nous l'abordâmes suffisamment vite pour nous retrouver bloqués au milieu, la voiture reposant sur les deux ponts sans possibilité de reculer ni d'avancer. Après avoir tenté sans succès

de la sortir au cabestan, nous choisîmes de renforcer le sol en glissant des rondins sous les roues, la voiture reposant sur le cric. Ce fut très long car les rondins s'enfonçaient sous le poids de la voiture dès que le cric était relâché. Après une dizaine d'heures d'efforts itératifs, ils se stabilisèrent enfin et nous pûmes placer nos plaques de désensablement. La Land sortit alors facilement. Au total, nous avions mariné dans cette boue immonde de 6 heures du soir à 6 heures du matin. Quelques jours plus tard et après bien des détours dus à des bacs coulés, nous étions en vue de Bangi dont nous n'étions plus séparés que par les quelques centaines de mètres de la rivière Ubangi. Mais que ces mètres furent longs à franchir ! Le bac étant basé à Bangi, nous y allâmes en pirogue, laissant nos véhicules au Zaïre. Ce fut pour apprendre que le moteur du bac ne fonctionnait plus et qu'il fallait trouver un bateau pour pousser le bac. Bien entendu, le pousseur dépend d'une autre administration et il semble difficile en République Centrafricaine que deux fonctionnaires d'administrations différentes soient présents dans leur bureau le même jour. Bref, après deux jours de patientes recherches, le bac et le pousseur furent réunis. Nos misères n'étaient pourtant pas finies car les habiles pilotes du pousseur parvinrent à échouer le bac sur un banc de rochers au milieu de l'Ubangi. Là dessus, éclata un orage violent peu fait pour stimuler les ardeurs déjà quelque peu vacillantes de nos concitoyens. Mais en Afrique, il ne faut jamais se faire de soucis, on finit toujours par se tirer des mauvais pas sans trop savoir comment. Que se passa-t-il pour que le bac soit libéré ? Nul ne le sait, surtout pas son équipage. Le comble est que nous avons dû payer non seulement pour le pousseur, ce qui est normal, mais aussi pour le bac au même tarif que s'il fonctionnait normalement. (à suivre)



DIAGONALE AFRICAINNE



Suite du n° 2254

De Bangi, nous avons rapidement traversé la R.C.A., le Cameroun, le Nigéria et le Niger pour nous retrouver à pied d'œuvre à Agadez pour la traversée du Sahara via le massif de l'Air, Arlit, Tamanrasset et In Salah. Pour la deuxième fois, en huit mois, j'allais traverser le Sahara avec une moto et un véhicule théoriquement plus sûr (voir Paris-Dakar 74) et, comme la première fois, ce fut le véhicule accompagnateur qui tomba en panne. Une défaillance d'un injecteur (qui ne casse jamais aux dires de la British Leyland) nous immobilisa 150 km avant Tamanrasset. C'est piteusement remorqué par un camion que nous avons fait notre entrée dans cette ville, paradis des mécaniciens sans scrupules. Nous eûmes

la chance d'en rencontrer un, honnête et compétent (tout arrive) qui nous répara notre injecteur.

C'est sans autres incidents que nous sommes arrivés à Alger le 1^{er} juin après avoir parcouru 19 500 km. Si l'on peut faire un bilan des difficultés que nous avons rencontrées au cours de ce voyage, disons qu'elles sont de quatre ordres : la nature des pistes, le ravitaillement en carburant, la mécanique et les formalités aux frontières. Les pistes les plus difficiles sont, sans contestation possible, celles du Zaïre, bosselées, caillouteuses et très boueuses. Elles méritent un oscar. Nous accorderons toutefois une palme de consolation à la piste Cyangungu-Butare en Rwanda. Elle a été empierrée en vue d'un asphaltage qui n'est jamais venu, faute d'argent paraît-il. C'est du plus bel effet pour les pneus, les suspensions et les bras du pilote de moto. La piste Agadez-

Arlit-Tamanrasset-In Salah est très bien balisée et ne comporte pas d'autres difficultés que la tôle ondulée. Dans l'Air, les pistes ne sont pas balisées, mais il y a peu de possibilités de se perdre surtout avec les cartes de l'IGN. Elles comportent une difficulté de taille, cependant : une petite côte d'une vingtaine de mètres, d'un pourcentage tel que la moto l'a franchi en première et la Land à la limite de la première crabotée. Cette côte est suivie d'un oued très sablonneux que l'on emprunte durant les 8 km que dure la traversée de Timia. Nous avons eu des problèmes pour trouver du carburant en Tanzanie, au Rwanda, au Nigeria et surtout au Zaïre. Le gas-oil, plus demandé que l'essence et d'un approvisionnement irrégulier est l'objet de spéculations : dès que du gas-oil est livré à une station, des particuliers amis du pompiste achètent toute la livraison et on retrouve

ce gas-oil cinq fois plus cher au marché noir (parfois mélangé à de l'eau !). Du point de vue mécanique, nous n'avons pas eu énormément de difficultés, hormis la panne de la Land Rover au Sahara. Pour la moto, signalons simplement une chaîne cassée, un segment cassé et un piston rayé, ce qui est vraiment très peu de choses compte tenu de la distance parcourue, de la qualité des pistes et de la température. En ce qui concerne le passage des frontières, nous avons eu beaucoup plus de problèmes que les Français que nous avons rencontrés car nous avons besoin de visas pour presque tous les pays d'Afrique. Notamment, nous avons dû faire un détour de plus de 1 000 km par Niamey pour nous procurer un visa algérien. Il n'y avait aucune ambassade



algérienne sur notre itinéraire. Les frontières du Zaïre, actuellement fermées, étaient déjà très difficiles à franchir et notre recommandation par le commissaire au tourisme nous fut indispensable pour y parvenir. Pour les autres pays, il suffit de s'armer de patience et de bonne humeur. Après un tel voyage, il semble utile de tirer quelques conclusions. Affirmons d'abord que traverser l'Afrique en voiture ou à moto n'est pas un exploit, contrairement à ce que voudraient faire croire certains « raiders ». Il s'agit tout au plus d'un voyage à caractère sportif, exigeant sur les plans physique et nerveux. Des précautions sont à prendre pour qu'il ne se termine pas en catastrophe mais il faut bien se dire que le temps de la Croisière Noire est révolu. L'attrait d'un tel voyage serait plutôt la découverte de l'Afrique. Nous

reconnaissons volontiers avoir voulu voir une trop grande partie du continent en un laps de temps trop court. Quelque soit la région où il vit, il est intéressant de rencontrer un Africain, noir ou arabe et de connaître son mode de vie, sa mentalité et ses traditions. Pour lui, se nourrir et subsister ne sont pas des choses évidentes et, au-delà d'un certain fatalisme, on découvre un ascétisme, une organisation et des valeurs morales transmises de génération en génération. Malheureusement, dans tous les lieux où la civilisation européenne a pénétré, ces valeurs n'ont plus cours et il en résulte des déséquilibres terribles, par exemple la misère encerclant les quartiers riches des grandes villes, la surpopulation, etc... Le lamentable chaos d'une ville comme Kano (Nigéria) contraste singulièrement avec la vie pauvre mais paisible et régulière du montagnard de l'Aïr, vie rythmée par

les récoltes de ses petits jardins et palmeraies. Et, pourtant, l'attrait de la ville et de notre mode de vie est présent, chez l'éleveur tanzanien, le Targui du Hoggar ou le cultivateur du Kivu. En fin de compte, il serait souhaitable que touristes européens et paysans africains puissent comprendre par leurs contacts que les valeurs de la civilisation occidentale ne sont pas les seules admissibles et que nous avons beaucoup de leçons à recevoir de nos anciens « colonisés ».

Après l'homme, on peut aussi découvrir la nature et l'Afrique est particulièrement riche de paysages les plus divers, d'une faune et d'une flore exceptionnelles. La Tanzanie, plus que le Kenya, nous a beaucoup plu pour ses parcs nationaux. Le pays le plus étonnant que nous ayons traversé est le Zaïre. Citons quelques attraits touristiques particuliers à ce pays : les gorilles de Bukavu que l'on peut observer à quelques mètres en pleine forêt, les volcans en activité, le Ruwenzori et sa flore très particulière et le lac Kivu dont les rives pourraient inspirer tous ceux qui rêvent d'un petit coin de paradis (mais emportez tout de même un petit coin de parapluie). De notre traversée du Sahara, nous retiendrons surtout le massif de l'Air, montagnes arides sillonnées de vallées où quelques épineux rabougris peuplent des oueds asséchés, et petites oasis où le temps semble s'arrêter (mais peut-être s'arrête-t-il vraiment).

Toutes ces considérations sur les attraits de ce voyage m'amènent à vous dire combien la moto et la voiture nous ont paru complémentaires. L'utilité de la voiture n'échappe à personne : transport de l'intendance. Mais la moto a quelques supériorités sur les engins à quatre roues. D'abord au niveau de l'agrément : après avoir été secoué dans une Land Rover, c'est avec grand plaisir que vous enfourchez votre bécane. De plus, rapide et maniable, elle vous permet de vous arrêter partout où vous trouvez un pôle d'intérêt : village, paysage ou autre attraction pittoresque ; la voiture est, de toute façon, loin derrière et vous ne retardez pas l'expédition. Pour terminer, je voudrais à l'intention de ceux qui sont tentés par de tels divertissements, dévoiler notre budget. Nous avons consacré à ces trois mois 180 000 FB (soit 14 000 NF) par personne. Cela peut paraître cher mais il faut ajouter que ce chiffre tient compte de l'achat des deux véhicules à l'état neuf. D'autre part, nous n'avons pas été particulièrement économes, étant tous quatre de joyeux disciples de Rabelais et Brillat Savarin.