

MOTO CRAMIPONS



LE GUIDE DU TRAIL

53 MODELES POUR CHOISIR

COMPARATIF Twin ou mono ?

TOUR DU MONDE Le mode d'emploi

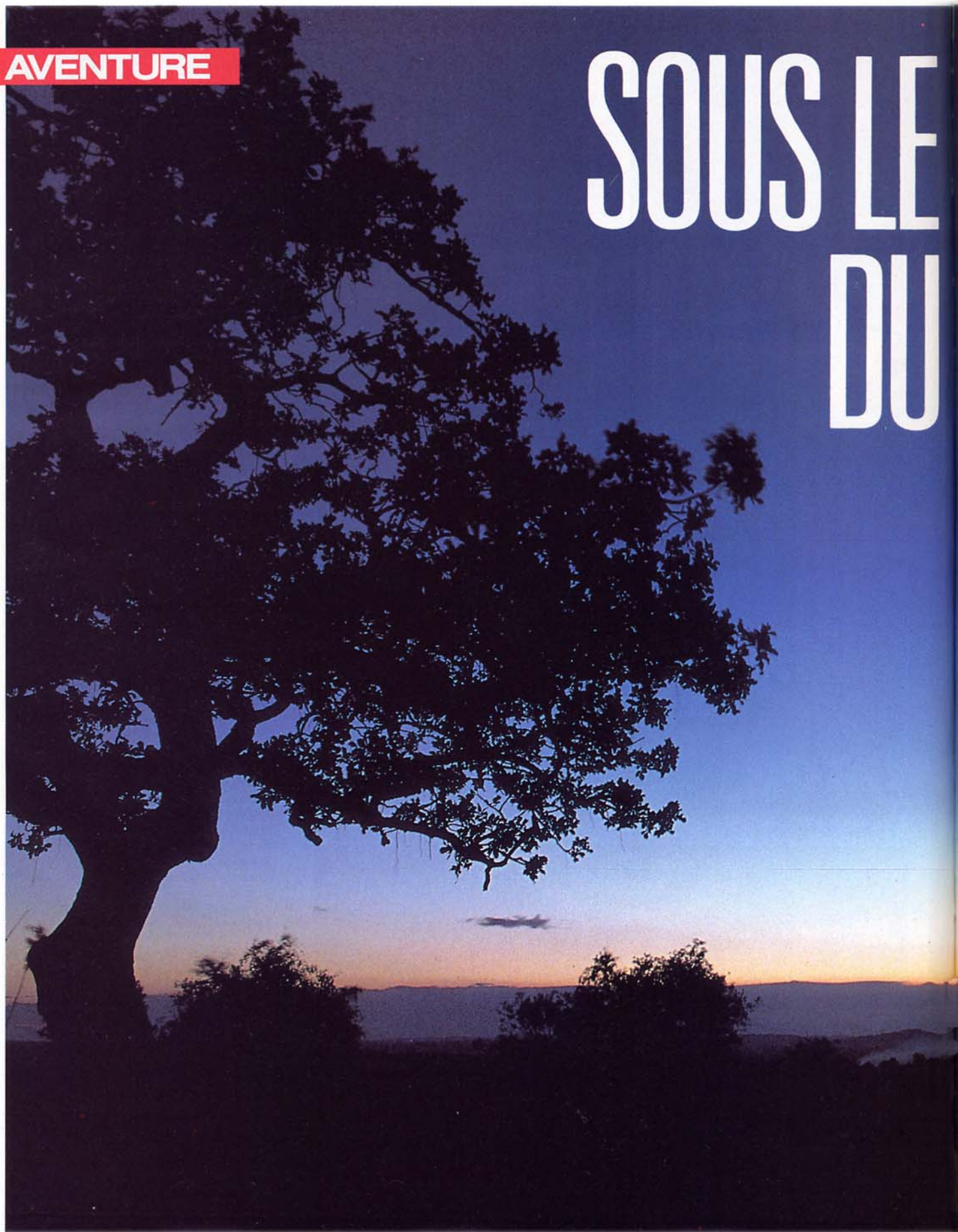
HORS SERIE

M 2456 - 3 H - 30,00 F-RD



AVENTURE

SOUS LE DU



SIGNE MZOUNGOU

Kenya, Ouganda, Rwanda, Ethiopie, Somalie.

*Cinq contrées exotiques pour un trip de
17 000 kilomètres en Afrique de l'Est.*

*« Au niveau du vécu », on fait difficilement mieux,
comme a pu le constater en direct et pendant
six mois notre globe-trotter et sa fringante 500 XT...*

Par Philippe Bovet



Mombasa, le 8 avril 1988. Encore un employé des douanes, un registre, un autre registre, des signatures, des tampons... Quelle lenteur! Mais malgré tout, je sens qu'aujourd'hui, enfin, après quatre jours d'effort, je vais réussir à obtenir la moto. Quatre jours interminables dans les méandres de la paperasserie africaine, dans la jungle des tampons et du bakchich, dans les sables mouvants des employés véreux. Quatre jours pour rassembler les huit tampons salvateurs. Il m'a fallu tout faire moi-même : trouver le container, le faire transporter, ouvrir, halier un chariot élévateur, chercher les douaniers... Un intermédiaire se serait fait un plaisir de dédouaner pour moi mon XT, mais au prix fort évidemment. Et j'aurais alors manqué un superbe cours d'économie africaine!

A la mi-février 1988, j'avais envoyé la moto par bateau depuis Brême en RFA, jusqu'à Mombasa. J'habitais alors Berlin, et Brême était pour moi le port le moins onéreux. Le bateau est arrivé au Kenya avec quatre semaines de retard. Comme la moto est en caisse, je dépends de la section marchandise. Mais le contenu de la caisse étant un véhicule, je dépends aussi de la section automobile. Ces deux départements sont à l'opposé l'un de l'autre et distants de quatre kilomètres!

Imbroglie douanier

Pour l'heure, il me faut encore trouver l'ultime « superviseur », qui bien sûr est introuvable. Et lorsqu'il réapparaît enfin, c'est pour me dire que mes papiers sont mal écrits et non tapés à la machine, que cela ne se fait pas, que cela va me coûter une amende à payer au bureau des douanes à l'autre bout du port et que... Et là, je ne tiens plus, je le noie dans tout le baratin possible, enrubbanné du plus beau sourire : « C'est dur de « douaner » tout seul, je ne suis pas d'ici, c'est beau le Kenya, vous avez un port très moderne... » Tout y passe. Et enfin, il cède : « C'est bon, voici votre bulletin de sortie ! » Je dois encore courir après un chariot élévateur, donner dix shillings au chauffeur, qui sinon, s'en désintéresse, faire amener la caisse au camion, que j'ai dû louer ce matin, car tout ce qui rentre dans le port en caisse, doit en sortir en caisse. Impossible d'ouvrir la boîte, de déballer et de mettre les gaz. La caisse est enfin dans le camion, et l'air pincé des derniers plantons me laisse froid.

Enfin, dans une ruelle de Mombasa, sous l'œil de nombreux enfants, qui se massent autour de moi en disant « mzungou, mzungou, how are you ? » (mzungou signifiant blanc en swahili, la langue de l'Afrique de l'Est), en ce 8 avril 1988, après quatre jours d'efforts, mon vieux 500 XT de 85.000 kilomètres redémarre. Cette fois, dans l'hémisphère Sud.

Ce soir, pour me remettre de mes émotions, je vais me détendre près du vieux port, où de vieux boutres de bois sont ancrés. Des enfants jouent avec une pirogue fatiguée, d'autres nagent entre les bateaux, pendant que des queues de porteurs, pliés sous leurs

500 XT surchargée sur fond de coucher de soleil au Kenya. Le départ d'une aventure de dix-sept milles kilomètres en Afrique de l'Est.

charges, serpentent inlassablement, chargeant et déchargeant les boutres, sous l'œil avisé des marchands. Au loin, l'océan indien fait claquer ses rouleaux au pied du vieux fort. De gros cumulus poussés par la douce brise des alizés traversent un ciel d'azur. Encore une noix de coco et je serai aux anges.

Nairobi, la britannique

Le lendemain, je me lance sur la route de Nairobi. Attention, on roule à gauche, Afrique anglophone oblige. Le climat tropical humide de la côte cède la place à la lourde chaleur des steppes. Des zèbres broutent au bord de la route. Au fil de quatre-cent-quatre-vingts kilomètres, on passe du niveau de la mer à 1 700 mètres d'altitude, pratiquement sans s'en rendre compte. Quelques gibbons traînent sur la route, et fuient dès qu'un véhicule apparaît, les petits s'accrochant au ventre de leur mère. Un Masai marche, superbement, le long de la route avec la grâce et la légèreté du nomade. Le paysage est vaste, la vue porte loin. Déjà les tours de Nairobi dessinent leurs silhouettes de béton.

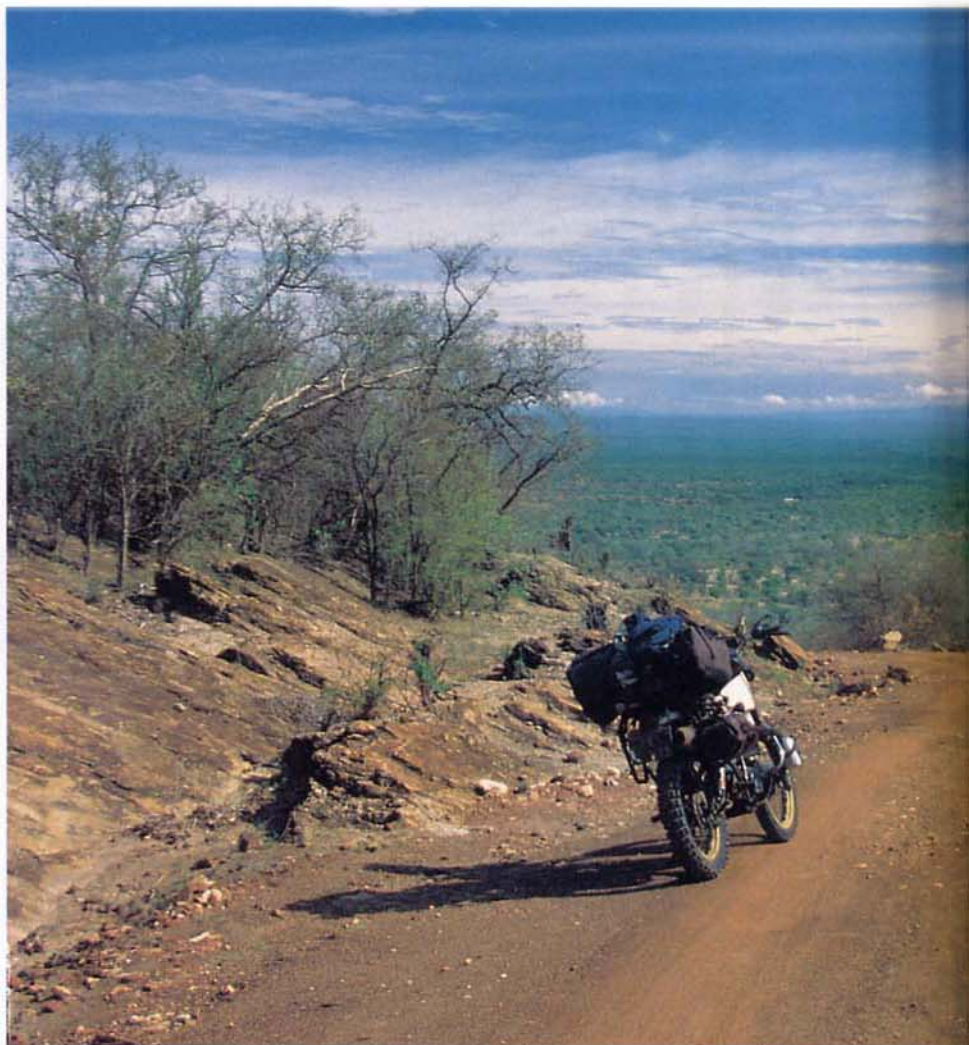
Dans la capitale kenyane, de nombreux détails rappellent le passé anglais : du « bacon and eggs » du petit déjeuner, aux cabines téléphoniques rouges, en passant par le thé, les écoliers en uniforme, les cimetières aux croix celtiques et les cuvettes en fer des toilettes estampillées « made in Manchester ». Après l'inactivité des semaines passées, je ne reste que deux jours à Nairobi, juste le temps de vérifier la mécanique.

Quatre-vingts kilomètres après Nairobi, la route longe la Rift Valley, ce fossé d'effondrement qui s'allonge de l'Asie à l'Afrique. La vue me saute à la gorge. Un volcan accroche les nuages. A son pied, un lac est coloré de rose, du fait de la présence de nombreux flamands. Plus loin, au détour d'un virage, un panneau indique que l'on vient de passer dans l'hémisphère Nord. De lourds nuages gris roulent dans le ciel d'avril. La pluie se fait menaçante. C'est la saison !

Au pied du mont Elgon, je reste une semaine dans un petit village, non loin de la frontière ougandaise : Kakaméri. Les gens qui y vivent sont des Tessos, une population nilothique, c'est à dire descendue le long du Nil au fil des siècles. Ces anciens nomades se sont aujourd'hui sédentarisés et sont devenus des agriculteurs. De leur nomadisme subsiste leur amour pour leurs bêtes, qui portent toujours un nom. Le soir, dans la pâle lueur des lampes à alcool, les gens se regroupent autour d'un pot de bière de millet, brassée maison. Et les conversations agrémentées de musique vont bon train. La vie est tranquille au pied du mont Elgon. Le village vit au rythme lent des marchés, de l'école et du moulin à grain, c'est à dire des détonations d'un vieux moteur diesel, qui peut démarrer à 5 heures du matin pour éviter les fortes chaleurs de la journée.

Baroud en pays pokot

Plus au nord, cinquante kilomètres après Kitale, la piste descend le long d'un escarpe-



ment. C'est le bush aride et sec du pays Pokot. Un autre mode de vie. Les gens sont des nomades et vivent uniquement de leur bétail, qui est à la fois signe de richesse et moyen de paiement. Ici la piste, très sablonneuse et avec une forte tôle ondulée, mène au nord du Kenya en passant pendant quelques kilomètres par l'Ouganda. Mais, depuis que le climat est tendu entre les deux pays, il n'est pas conseillé de la remonter. Alors je reste en pays Pokot. Un après-midi je prends une piste sablonneuse et assez droite, marquée de petits oueds asséchés. Après quelques kilomètres, je m'arrête pour goûter l'ombre d'un acacia parasol.

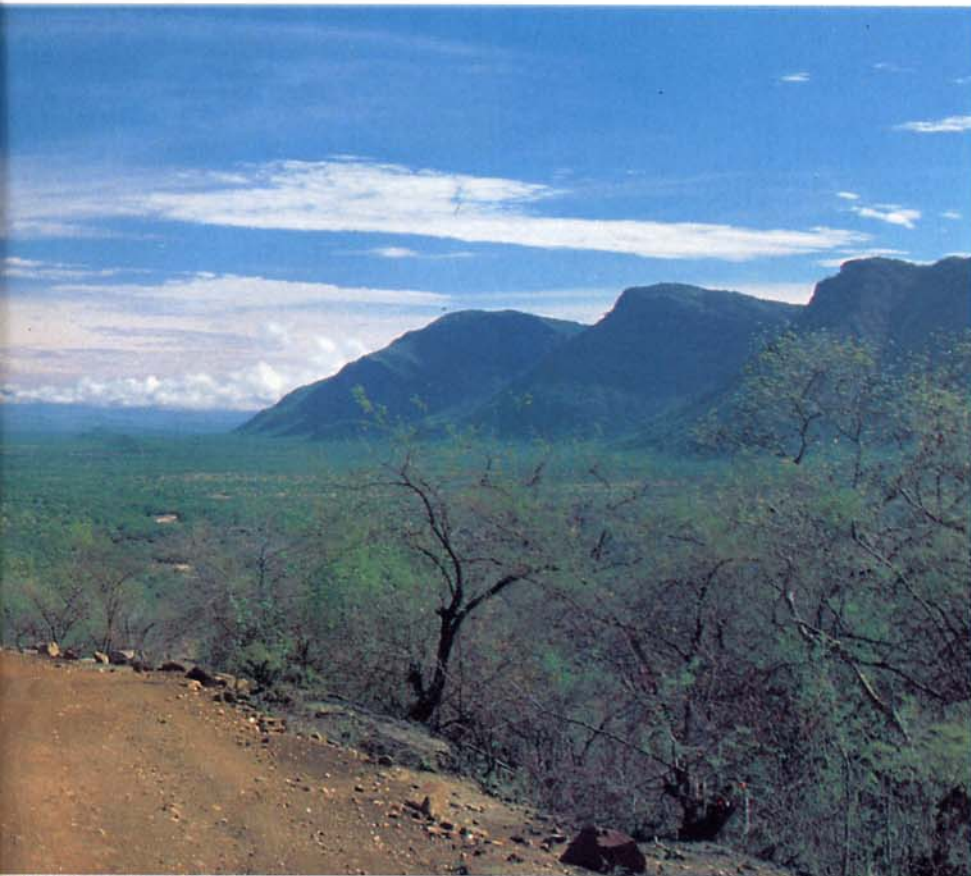
Tout est calme et reposant. Au loin, deux Pokots traversent la piste et viennent dans ma direction. Simplement vêtus d'une étoffe passée autour de la taille, ils tiennent dans une main un long bâton, dans l'autre, un petit tabouret qui leur sert pendant la journée de siège et pendant la nuit d'appui-tête, pour s'isoler du sol et se protéger le visage des insectes. Dans leurs cheveux est planté un peigne de bois. Bâton, tabouret et peigne sont les trois ustensiles, que tout guerrier pokot se doit d'avoir constamment avec lui. Tous deux s'approchent de moi, me saluent et s'installent aussitôt sur leur tabouret face au XT. Ils regardent et commentent inlassablement. Eux, longilignes et élancés, marcheurs effrénés, parfaitement adaptés à la vie du bush. C'est le choc de deux mondes !



Quand le sélecteur prend du jeu et veut jouer les filles de l'air, un simple bout de fil de fer permet de ne pas le laisser sur une piste kenyane ou ougandaise.

Plus loin, dans un champ, un groupe d'enfants ramassent des termites. C'est un des plats préférés des autochtones. Des gués larges et secs sont encombrés de nombreux arbres déracinés, marque de la violence potentielle des pluies. Pour passer ces gués, il suffit de rouler un peu plus sur le couple pour bien sortir du sable.

Une femme tient son enfant dans une peau de mouton nouée sur son dos. Elle est accroupie dans le sable de la rivière. Elle vient de creuser un trou pour y trouver de l'eau, et boit maintenant de grandes gor-



Descente vers le pays Pokot au nord-ouest du Kenya. Un paradis perdu pour motard en mal d'espace, où les dernières pluies emportent parfois le béton du gué de la piste.

gées. Toutes les pistes de la région Pokot sont peu fréquentées, mais en bon état du fait du passage du bétail. A l'ombre d'un arbre, un Pokot garde son troupeau. Il tient une lance dont la pointe métallique étincelle dans la lumière.

La piste grimpe le long de la montagne en de petits virages serrés, dans lesquels le pneu arrière dérape à souhait. Après plusieurs kilomètres sur un long plateau, j'arrive dans un village, où je me rassasie d'une assiette de haricots rouges et de maïs, puis je repars vers mon paradis perdu de pays Pokot. Des enfants jouent tout nu dans des flaques d'eau. Ils ont déposé près d'eux, leurs vêtements, leurs arcs et leurs flèches. Plus loin, un garçon muni de son arc et de ses flèches,

garde un troupeau de plus de cinquante chèvres. Une femme qui marche pieds nus, porte ses chaussures sur sa tête. Des hommes assis à l'ombre d'un grand arbre savourent la quiétude de l'après-midi. De gros nuages menaçants se concentrent dans le ciel. Il va à nouveau pleuvoir pour quelques heures.

Histoire de gués

Je laisse le pays Pokot et file maintenant vers le sud, vers le lac Baringo, réputé pour ses flamands roses. A Sebit, le pont a été emporté par la dernière pluie. C'est le premier gué d'une longue série... Au fil de la journée, je traverse à pied les gués pour en

MECANIQUE : PEU DE SOUCIS

Globalement, malgré une machine de 85.000 kilomètres, il ne m'est pas arrivé grand chose. J'avais moi-même ouvert et refait le moteur pour la première fois à 82.000. Les seules pièces alors changées furent : chaîne de distribution, piston, segments, cames et arbres à cames. Pour les gros problèmes rencontrés en Afrique de l'Est, comme les amortisseurs, j'ai eu... la baraka. Et pour les roulements de bras oscillant, Yamaha-Kénya en avait en stock...seulement deux !

Autres problèmes rencontrés

Crevasion arrière due à une tête de rayon trop lâche, qui est venue percer la chambre.
Perte répétée du sélecteur due à une usure des dents de l'arbre de sélection. Remède : une soudure.
Multiples crevaisons du pneu avant à cause des épineux. Les bombes sont en général efficaces.
Attention : les épines tendent à casser et à rester en partie dans le pneu. Bien vérifier l'intérieur du pneu, en y passant plusieurs fois la main.

juger la profondeur. Ça passe, souvent en désordre, mais ça passe. De nombreuses femmes parées de colliers, de bracelets d'argent aux bras comme aux chevilles, de plumes plantées dans les cheveux, sont assemblées sur la place d'un village.

L'après-midi avance. Ma fatigue augmente. Le XT est lourd avec les bagages et l'essence. Dans un gué assez pierreux, je m'emêle les pédales, là où je n'aurais jamais dû aller. Sur la piste, un Pokot me fait signe : « *tu es bientôt à Tot. Le gué y est profond* ». Et il me montre de la main son genou, pour m'indiquer la profondeur. En effet, juste avant Tot, le pont gît bêtement dans la rivière. Le courant semble fort. Des gens traversent et ont de l'eau jusqu'à... la taille. La pluie menace. Il ne va pas falloir traîner. Quelqu'un me fait signe que je dois passer plus haut. Là, en effet, il y a des traces de pneus et la rivière se divise en deux bras. Debout sur les repose-pied, je m'aventure doucement et passe le premier bras avec de l'eau jusqu'au bas moteur. Je ne vais pas vérifier la profondeur du second et poum, poum, poum... blouk. Tout est sous l'eau. Seuls les compteurs émergent. Le courant est très fort, je suis à la limite du déséquilibre. De gros galets bloquent la roue, il m'est impossible de pousser. Les bagages sont sous l'eau. Je tiens la moto et défais les bagages, que les gens portent sur la berge. Une fois la moto délestée, nous arrivons à la pousser hors de l'eau. Ces quelques minutes me semblent avoir duré des heures. Pour couronner le tout, il pleut maintenant.

Il y a, autour de moi, une quinzaine de personnes qui regardent le mzungou, dans la splendeur de sa perplexité. Mais après une heure de séchage de bougie, de contacts d'allumage et de vidange de carburateur, le moteur accepte de tourner régulièrement. Ce qui, au bout du compte, m'étonne même, après ces longues minutes passées à jouer au sous-marin. Le lendemain, je rentre sur Nairobi, afin de faire sécher mécanique et matériel, et de prendre mon visa pour l'Ouganda.

Ouganda ou le calme revenu

Ouganda, Mbale, mi-mai. Le carrefour du centre-ville donne l'impression d'être en Chine. Les voitures sont rares, il n'y a que des vélos. Une cacophonie de bruits de chaînes et de sonneries se répand. Certains livrent, d'autres sont des taxis. L'Ouganda a le charme très personnel d'un pays en ruine, qui renaît à la vie après vingt ans de guerre civile. Sur les routes, les road-blocks (les barrages routiers) sont fréquents. On vous demande à chaque fois de montrer votre passeport et le contenu de vos bagages. Mais il est aisé de distraire les militaires avec un passeport étranger riche en tampons. On devient vite copain, et ils vous laissent filer sans rien débâiller.

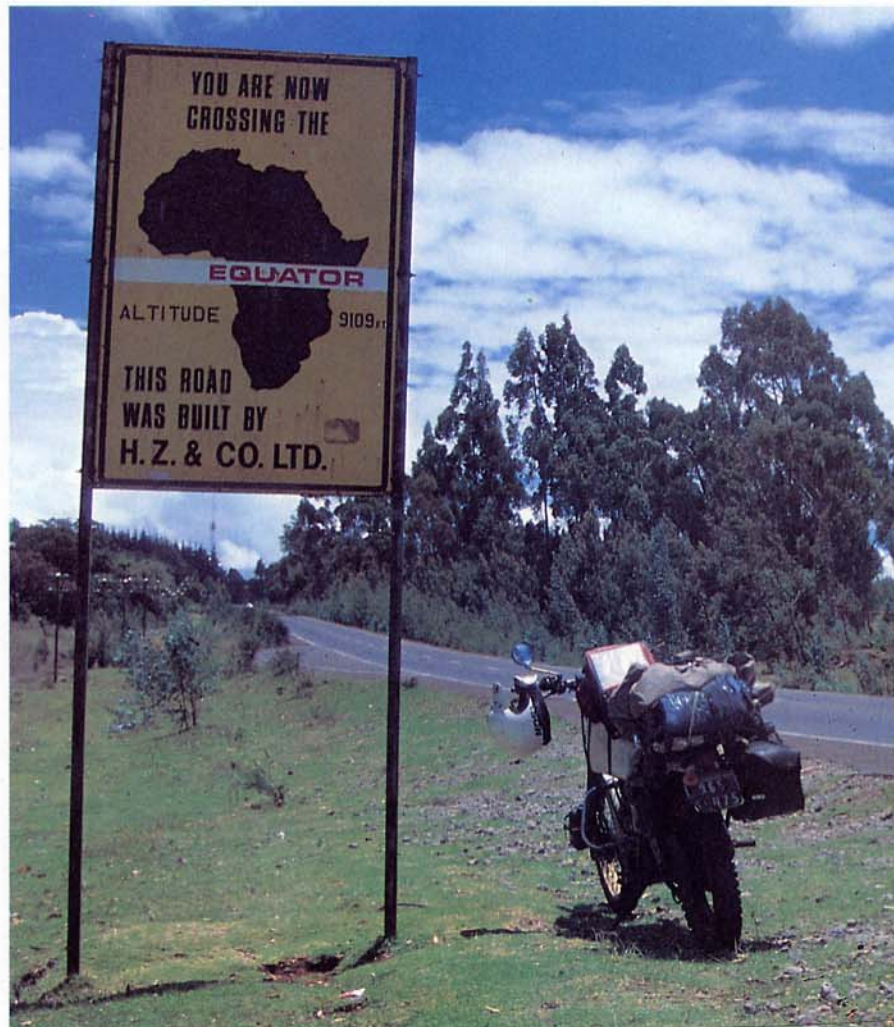
C'est par une vieille autoroute quatre voies, que l'on pénètre dans Kampala, la capitale dont on dit qu'elle est, à l'image de Rome, bâtie sur sept collines. Le centre est dans le milieu de la cuvette, et la chaleur y est étouffante. De gros marabouts planent sur la ville. Le grand temple sikh (les hindous sont nombreux en Afrique de l'Est) détache sa silhouette ciselée de pièce montée. Dans cette cuvette du centre-ville, il est aisé de s'imaginer les violences des années précédentes : les voitures qui dévalent les rues, les fusillades aveugles... Aujourd'hui, les gens gouttent le calme revenu.

140 kilomètres après Kampala, la route devient vraiment mauvaise. On dirait une piste d'aviation bombardée. Tout n'est que trous. Les combats aux mortiers ont dû faire rage dans la région. Le slalom entre les trous est inutile ! D'un coup, tout cesse. La route longe le vert clair de grandes plantations de thé et escalade les premiers contre-forts des monts Ruwenzori. Mais un petit bruit régulier m'arrache à ma béatitude contemplative. Je m'arrête et inspecte. Un maillon de la chaîne est fendu. A allure réduite cela devrait tenir ! Au loin, un orage montre le bout de ses sombres nuages. Ici, le soleil brille encore. Les enfants en uniforme rose sortent de l'école et inondent la route. D'un coup, la chaîne casse. Et les enfants submergent le mzungou qui doit réparer.

La route descend. Dans la lumière du couchant apparaissent le lac George et le lac Albert. Des pêcheurs en pirogue remontent leurs filets. La piste d'entrée du parc national du Ruwenzori, la seule que je sois autorisé à prendre, longe le bleu des eaux. Des troupeaux de gazelles et d'impalas gouttent la fraîcheur du soir.

Rwanda, la Suisse de l'Afrique

Quelques jours plus tard, je quitte l'Ouganda et passe au Rwanda. Je m'étonne de pouvoir rouler pendant des heures sur d'excellentes routes, et surtout sans road-block. On appelle souvent le Rwanda, la Suisse de l'Afrique. Une affirmation qui a du vrai : le pays est petit, vert, soigné et montagneux. Le Rwanda se nomme lui-même, « le pays des 1 000 collines au printemps éternel ». Dans la région du lac Kivu, les terres plongent à pic



dans le lac, se reflétant dans la profondeur de ses eaux bleues. La côte est tellement découpée, que l'on a affaire à un labyrinthe d'eau et de collines, où la piste tente au mieux de se frayer un chemin. Les pêcheurs du lac Kivu travaillent souvent de nuit à la lueur de leurs lanternes. Ils attirent ainsi le poisson. La nuit, les eaux se peuplent de petites lumières vacillantes, desquelles montent des palabres et des chants.

Le Rwanda est un pays surpeuplé, chaque colline est cultivée. Il y a du monde partout. Les enfants grouillent dans tous les coins et crient sur mon passage. Les plats les plus courants au Rwanda sont les patates, haricots, brochettes et bière (excellente, le Rwanda est une ancienne colonie belge). Mais aujourd'hui, le patron du restaurant n'a ni bière, ni brochette. Il me tend alors sa propre bouteille d'alcool de bananes fait maison. Avec sa paille. Attention, l'essuyer serait une impolitesse !

Dans le nord-est du pays, les collines s'aplanissent. C'est le pays où la rivière Akagera étend ses méandres. Mais le temps me manque pour y flâner à souhait. Dans quelques jours, je dois retrouver David à Mbale, à l'est de l'Ouganda.

Hostile Karamoja

Le Karamoja, au nord-est de l'Ouganda, est une région instable, redevenue calme depuis



Astuce pour emmener une gourde et un bidon d'huile : les installer sur les tubes de fourche.

peu. David, un Ougandais, y travaille pour le compte de l'Eglise d'Ouganda. Nous y faisons route en convoi, lui, avec son Land Rover. Cette région est connue pour la férocité de ses guerriers, les Karamojongs, et les problèmes qu'ils engendrent avec les voisins kényans, les Turkanas. Ces deux groupes se moquent des frontières, et se volent du bétail depuis la nuit des temps. Avec la guerre civile, les arcs et les flèches furent remplacés par des kalachnikovs. Tout devint plus violent. Le gouvernement ougandais vient de signer un accord avec le Karamoja.



▲ **Au nord de Nairobi, l'équateur ou comment passé de l'hémisphère Nord à l'hémisphère Sud, une ligne que devait certainement croiser l'un des trains de l'East African Railways, dont certains vestiges sont encore visibles...**



On parle de paix. De toute façon, j'ai une réelle confiance en David.

Je roule en tête pour éviter la poussière, mais aussi pour créer un effet de surprise, le cas échéant. Les motos sont rares sous ces latitudes. Les road-blocks sont plus impressionnants qu'ailleurs. Mais David a toujours l'art et la manière. Il semble d'ailleurs connaître tout le monde. Les restes d'anciennes maisons jalonnent la piste. Un groupe de soldats attend au pied d'un grand arbre. Le fusil lance-grenades sur l'épaule. De quel bord sont-ils ? Je raleptis légèrement, je salue de la main. Ils répondent. Nous sommes passé.

Lorsqu'après deux cent trente kilomètres, Moroto apparaît, je sais que le plus dur est fait. Il ne restera que le retour, sortir du Karamoja. Toute cette région est verte, les pistes sont belles et très roulantes. A Kaabong, la savane se peuple de cactus et de gros rochers ronds, empilés dans des positions défiant les lois de l'équilibre. Le Soudan n'est plus qu'à quatre-vingts kilomètres. On dit qu'ici, les gens sont des chercheurs d'or. Sur la route du retour, la piste Moroto-Soroti n'est ouverte que depuis deux semaines. On traverse des villages au style très britannique, mais endommagés par la guerre. Il y a beaucoup de soldats. La piste est longtemps

Voici un spectacle que l'on rencontre assez souvent au Kenya, un lac quasi-totalement investi par des flamands roses.

un simple remblai sur un marécage. Des enfants se baignent en sautant d'un pont. Des hommes debout dans des petits troncs d'arbres évidés, pêchent dans une position instable. En arrivant à Soroti, je souffle un grand coup. Sans David, ces deux semaines auraient pu être bien différentes, sans son tact et ses connaissances de la région. Je quitte avec quelques regrets l'Ouganda, et retourne sur Nairobi.

Back to Nairobi

Soixante kilomètres avant Nairobi, mes amortisseurs Fournales explosent sur un ralentisseur. L'un est en deux morceaux et perd son huile, l'autre est bloqué en haut. Et c'est dans cette inconfortable position, que je fais les derniers kilomètres restants. Vers 17 heures, j'arrive enfin. Je tente de me faufiler dans les bouchons de la fin d'après-midi. Une XT me double. Le type me salue, je lui réponds et lui fais signe de s'arrêter : « tu sais où trouver des amortisseurs de 500 XT ? Regarde les miens ! »

BIEN S'ÉQUIPER

Voilà ce que j'ai emmené avec moi :
 une sacoche réservoir de bonne taille.
 Une grosse sacoche de cuir pour le côté arrière droit.
 Un jerrican de vingt litres pour le côté gauche.
 Une petite sacoche en cuir pour les outils.
 Un sac de marin qui se ferme avec un cadenas : ne craint pas les chocs, est peu encombrant et pas cher à l'achat.
 Deux gourdes posées dans des porte-bidons fabriqués maison, fixés eux-mêmes à l'aide de colliers sur le bas de la fourche. Pratique et met du poids en bas.

Essence et huile

Réservoir de dix-huit litres, jerrican de vingt, petit bidon de cinq litres. Ce dernier est bien pratique en cas de panne d'essence, lorsqu'il faut partir à pied chercher du précieux liquide. Avoir une bonne réserve d'huile avec soi : il peut être difficile d'en trouver, comme en Ouganda.

« hmmm ! Yamaha n'en a sûrement pas. Tu es où ce soir, vers 8 heures ? »

Le soir même à 8 heures, j'ai des amortisseurs d'occasion en excellent état. Il venait de me refiler sa propre paire de rechange. Quand la chance vous sourit !

Armé de mon visa pour la Somalie et de nouveaux roulements de bras oscillants, je mets le cap au nord-est. La Somalie connaît quelques troubles au nord, mais le sud du pays semble être totalement épargné et calme. Au poste frontière de Liboï, les douaniers des deux pays parlent français. Mais le jeune douanier somalien est grincheux, et me met vite dans l'esprit de méfiance qu'affichent tous les officiels somaliens à l'égard des étrangers. Et ce surtout, en cette période de troubles. Mes premiers kilomètres en Somalie virevolte entre les arbres et les flaques d'eau. D'immenses troupeaux de chameaux traînent sur la piste. Ils sont très durs à doubler, car ils s'affolent vite. A en juger par la profondeur des traces de boue, maintenant craquelées par la chaleur, ça ne devait pas être un régal, il y a encore quelques semaines pendant la saison des pluies. Après Belesc Cogani, à un carrefour, je ne sais pas quelle piste prendre. Il n'y a personne à qui demander. Je me décide pour celle qui a le plus de traces, cela me semble logique. Des séries d'ornières parallèles se sont formées pendant la saison des pluies. Rouler au milieu est comme de la haute voltige. Au détour d'un buisson apparaît une girafe.

Je demande aux rares gens que je rencontre, si je suis bien sur la piste menant à Kisimayo. Ils me le confirment. Entre ces tranchées je n'avance pas bien vite. Je jette régulièrement un regard au compteur, me disant que Kisimayo devrait arriver, quand un road-block apparaît au pied d'un baobab géant. Un militaire me dit dans un italien parfait, que je n'ai plus que trois kilomètres. Et l'océan indien se dessine au loin. Après ces longues et épuisantes journées de pistes, c'est pour moi comme une arrivée d'étape du Dakar à Saint-Louis du Sénégal. Il m'aura fallu six heures pour ces cent cinquante kilomètres depuis Belesc Cogani. Pour la peine, je reste trois jours à Kisimayo pour me remettre et oublier cette piste qui déjà me hante. Car du fait de la guerre civile au nord, il n'est pas question de remonter vers Djibouti.

Influence italienne

La place centrale de Kisimayo est rectangulaire, avec une église et des bâtisses, qui rappellent l'influence passée de l'Italie. Tous les taxis sont des Fiat. En fin d'après-midi, les terrasses des cafés s'emplissent. On boit du « tcha », du thé, et on regarde le spectacle de la rue. De Kisimayo à Mogadishio, la capitale, il y a cinq cent trente kilomètres que j'avale d'un coup. Je ferai halte au retour dans les autres villes. A Brava, je m'arrête pour prendre de l'essence :

« Tu en veux combien ? »
« Vingt litres ».

Et le pompiste revient avec un sceau plein et un tuyau. Il tient le sceau en hauteur et le siphonne vers le réservoir.

A Mogadishio, une chose est certaine, les Somaliens roulent comme des cochons. Le style africain sous haute influence italienne donne un mélange détonant. Dans la capitale, peu de choses se passent. Tous les jours, de midi à 4 heures, la Rome des tropiques sommeille. Les marchands dorment ou jouent aux cartes à même le trottoir. Mais aujourd'hui, en ce début d'août, les files de voitures s'allongent devant les stations services. Je me mets dans la queue et récolte... trois litres. Le rationnement général dans tout le pays est décrété. A Merca, superbe vieux port sur la route de Zanzibar, situé cent kilomètres au sud de Mogadishio, j'obtiens dix litres, grâce à une autorisation de la police. C'est maigre. C'est pendant cette quête pour le sacré combustible, que mon compteur se remet à zéro. Mon XT a cent mille kilomètres ! Mais pour quitter la Somalie, il me faut le plein de mes quarante trois litres. Et Kisimayo est à sec. Ce seront Somalifruit et l'Unesco, qui me donneront l'essence nécessaire. Qu'ils en soient encore remerciés.

Je dois rentrer par la même effroyable piste qu'à l'aller. Car elle est aussi la plus courte. Au road-block du grand baobab, un militaire me dit que le chemin que j'avais pris à l'aller n'était pas le bon. Seulement quatre heures par la nouvelle piste, au lieu des six à l'aller. Quel soulagement !

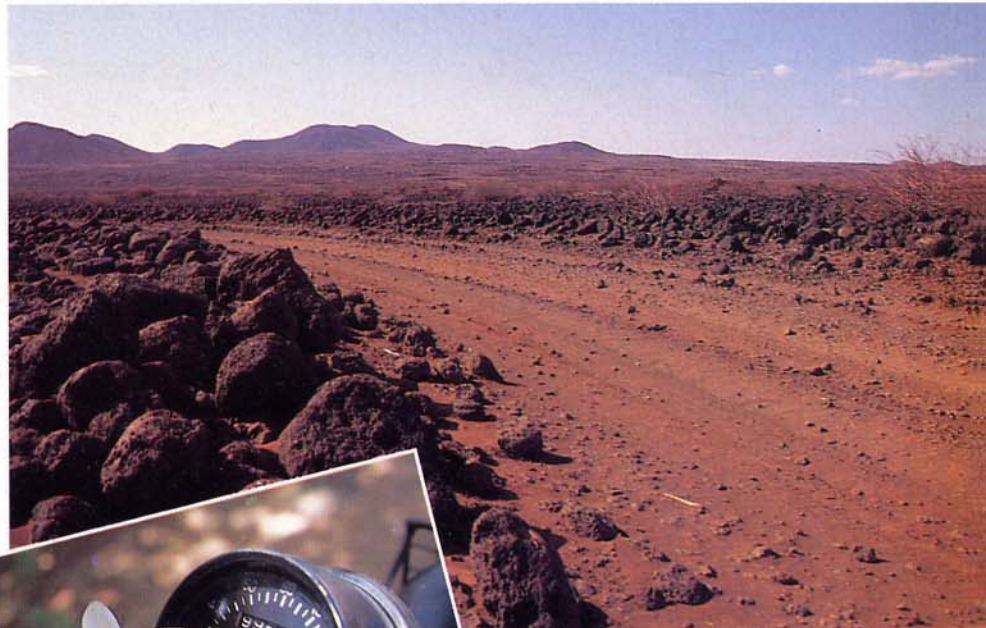
Dernière péripétie

15 août 1988 : je laisse la fière Somalie derrière moi. A un des road-blocks kényans, entre Liboi et Garissa, je remarque sur le livre de passage, que je suis le trente troisième véhicule à passer depuis le début de l'année ! Nairobi est à six cents kilomètres. Mon voyage touche bientôt à sa fin. Mon pneu arrière aussi. Il a fait toute la balade. Et il est lisse comme une anguille. D'un coup, en roulant sur de la forte tôle, je sens comme un léger flou, comme une impression bizarre que le pneu arrière va me doubler. Je me rends à l'évidence. Le pneu arrière est déchiré sur vingt centimètres. Tranquillement, je m'assieds, mets mes méninges en marche, quand :

« tu vas où ? »

« Nairobi, et vous ? »

Un camion vient d'arriver, et s'arrête. Il est vide, et en moins de temps qu'il ne le faut



Une des nombreuses pistes empruntées durant ce périple par miss 500 XT qui passera le cap des 100 000 bornes en Somalie.

Sur la route de Kampala, rencontre avec un motard local chevauchant fièrement une vieille Matchless, et un transporteur cycliste de régime de bananes.



pour le dire, la moto est dedans. Pour mes derniers kilomètres, c'est peu héroïque, mais rudement efficace. Le chauffeur me laisse à l'entrée de Nairobi. Il ne me reste plus que quelques kilomètres à faire, sous le regard étonné des enfants, qui se demandent bien pourquoi ce « mzungou » gesticule tant. A un carrefour, un type légèrement éméché me tape sur l'épaule et me dit : « very big machine, mister. Yamaha, good, made in London ».

ET LE TRANSPORT ?

A l'aller, par bateau de Brême (RFA) à Mombasa. J'habitais alors Berlin. Ce port allemand était pour moi la meilleure solution. La moto doit être obligatoirement en caisse. L'avantage est que l'on peut y mettre tout ce que l'on veut : bagages, casque... car les tarifs de fret bateau sont en général calculés en volume et non en poids. Prix du transport, caisse comprise : 4 000 francs. On peut faire moins cher en obtenant une caisse d'un concessionnaire moto. Mais alors, il faut trouver une camionnette pour amener le tout au port.

Au retour, par avion de Nairobi à Paris, avec Air France Cargo. Excellent service, prix 1 500 francs. Air France est la seule compagnie, qui ait accepté de prendre la moto sans caisse. Vous protégez les compteurs et les feux, montez un pare-cylindre, et le tour est joué. Merci Air France.