

Lomé-Ouagadougou: «Y'a pas de problème!»

par Yovo-Yovo (*)

Tout commence à Lomé, au Togo, lundi dernier vers 19 heures. Avec 2 heures de retard sur l'horaire annoncé, le car de la compagnie burkinabè TSR dans lequel j'ai pris place, quitte le centre-ville. En bon Européen, j'étais arrivé vers 16h30! En une demi-heure on a le temps de faire charger ses bagages et surtout de réserver une place au centre du premier rang, seule place où l'on peut étendre un peu les jambes, à côté du levier de vitesses, et d'où l'on voit bien la route.

Bref, c'est parti! Un peu lentement à cause des embouteillages et de la nuit tombante, mais dans la bonne direction, celle de Ouagadougou au Burkina Faso.

À peine atteints les faubourgs de Lomé, premier arrêt, sur ce que l'on pourrait appeler une station service. Ouverture du capot, grande discussion entre le chauffeur, l'aide chauffeur et un type de l'endroit qui semble connaître les gros moteurs. Il est décidé de compléter le niveau d'huile, décrété trop bas par le spécialiste qui a lui-même essuyé la jauge entre deux doigts avant de la plonger tel un toréador dans les entrailles noires du véhicule. Il fait déjà nuit et ma lampe de poche (l'unique du car?) contribue certainement à avantager le moteur par rapport au châssis et au sol dans une distribution d'huile assez généreuse!

Une fois hors de ville, le trafic devient assez fluide, puis la circulation se fait plus rare. C'est là que je me rends compte que le chauffeur a juste un petit problème: les feux de croisement ne fonctionnent pas! C'est pleins feux avec au moins trois projecteurs éblouissants en plus des phares... ou rien du tout! Un peu traumatisant pour le petit Suisse, car le pauvre chauffeur doit entamer un dangereux dialogue à chaque croisement: d'abord en grands phares tant que l'autre ne se fâche pas, puis quand celui-ci met à son tour les feux de route et nous éblouit évidemment, il faut tout éteindre pour calmer le jeu, espérer que l'autre passe rapidement en «codes» pour recommencer à l'éblouir... Et ainsi de suite trois ou quatre fois avant de se croiser à 70 km/h sur une route tout de même assez étroite. Quel sport, je ne vous explique pas les montées d'adrénaline! Par bonheur un superbe clair de pleine lune fait que la nuit d'habitude si noire, ne l'est finalement pas tant que ça...

Plus tard dans la nuit, grâce à une vitesse bien soutenue malgré notre handicap, nous rejoignons le car d'une autre compagnie qui fait le même trajet, ZST, et notre chauffeur l'utilisera comme éclaireur — à tous les sens du terme — en restant sagement à 30 m derrière lui... phares éteints, bien sûr!

Les kilomètres s'ajoutent les uns aux autres et on en oublierait les détails ordinaires qui agrémentent les voyages africains: bas-côtés défoncés, nids de poules géants souvent plus profonds qu'une bonne bordure de trottoir, déviations dans la brousse pour cause de chantier, sans oublier la noria de minibuses que l'on dépasse à grand renfort d'un klaxon «spécial grande route» qui a tout d'une corne de brume! Ce sont des «taxis-brousse», toujours surchargés de bagages, avec 10 à 15 passagers compressés. Ils constituent un moyen de transport très populaire et presque chaque dépassement est un cas d'anthologie, avec sur le toit des empilements incroyables de sacs de victuailles, de tapis, de bidons, de pneus de rechange, de mobylettes ou parfois d'animaux vivants. Certains de ces véhicules peinent sous la surcharge, d'autres foncent dans la nuit et on ne peut s'empêcher d'avoir une pensée pour les passagers de ces boîtes de sardines à roulettes.

On s'arrête pour manger, «se soulager», prendre du carburant et surtout payer d'innombrables droits de passage de 200 ou 500 F CFA pour le car (entre 50 centimes et un peu plus d'un franc suisse). C'est dérisoire, mais mis bout à bout, cela fait une somme à la fin du compte! Car par endroit, c'est tous les 10 km qu'il y a un tel barrage, souvent constitué d'une simple ficelle. Les «autorités» prélevantes sont diverses et parfois assez folkloriques: la gendarmerie, les douanes, l'armée, les syndicats de chauffeurs, les communautés rurales, bref, tout le monde s'y met. Ces péages n'ont rien de légal, mais au Togo, tout fonctionne comme ça et si vous ne payez pas, comme vous n'êtes à coup sûr pas en règle sur un détail ou un autre, ça peut durer des heures avant de repartir. Et les plantons ne se déplacent même pas, c'est à l'aide du chauffeur de descendre et d'aller les saluer sur le bas-côté de la route: une poignée de main «amicale» dans laquelle transitent quelques pièces ou un billet plié serré. À noter que les particuliers ne sont en principe pas concernés, seuls les transporteurs professionnels sont visés.

Vers 22 heures, on s'arrête à la sortie d'Atakpamé. Une sorte de marché nocturne s'étend au bord de la route et les véhicules de toutes sortes se garent le long du «goudron». On en profite pour faire quelques pas et se restaurer avant la longue étape qui doit nous mener à la frontière burkinabè. Un milicien monte à bord. Il n'a pas vraiment d'uniforme, mais une vieille Kalachnikov et un béret de para. Sa mission est de nous protéger des hypothétiques «coupeurs de routes» qui écumeraient le nord du Togo. En fait, cette présence armée dans les cars est plutôt un rappel de l'existence du pouvoir politico-militaire, et personne n'y prend plus garde.

Il y a deux ans, j'ai déjà fait le même voyage et à cet endroit nous avons vécu une histoire assez incroyable. Le car n'avait pas quitté ces lieux depuis 10 minutes que le chauffeur et les apprentis convoyeurs commençaient à chercher fébrilement quelque chose. La tablette sous le pare-brise était jonchée d'objets: réserve de nourriture pour l'équipage, petits colis à livrer au passage, documents de voyage, ou cas-

settes pour la sono: tout fut retourné à plusieurs reprises. Petit à petit, le ton montait et le chauffeur, visiblement excédé, finit par s'arrêter sur le bas-côté. On ne retrouvait plus le laissez-passer indispensable pour franchir les barrages de police! Au bout d'un moment, il fut évident que ce papier avait dû s'envoler lors de l'arrêt précédent. On fit donc demi-tour, en s'y prenant à quatre reprises, dans un léger virage où les semi-remorques déboulent à 70 km/h, et sachant qu'ils ont peut-être plus de klaxon que de frein! Opération périlleuse mais finalement réussie.

De retour sur notre aire de ravitaillement, quatre personnes descendirent précipitamment dans la nuit, avec deux lampes de poches seulement, et commencèrent à fouiller l'obscurité. Retrouver un papier d'une demi-page qui se serait envolé une demi-heure auparavant? Mission impossible! Le sol était jonché de détritrus, les camions n'arrêtaient pas de passer et une bonne centaine de personnes piétinaient la poussière dans tous les sens. La situation était tellement absurde que je n'étais même pas sorti du car...

Et tout-à-coup, les cris strident d'une femme retentirent dans le brouhaha général: là, dans le noir du caniveau qui longeait la route et servait de poubelle, d'urinoir, et où coulait un filet d'eau suspecte, elle avait repéré le document! Un apprenti s'empressa de le récupérer et un coup de torchon plus tard, le précieux papier reprit sa place de laissez-passer, contre le pare-brise, bien visible de l'extérieur. Incroyable! Ça c'est l'Afrique. Qu'aurait-on fait sans ce laissez-passer? Impossible de le savoir exactement, mais ça aurait certainement coûté quelques heures de retard et cher en bakchich!

Mais pour l'heure, deux grands appels de corne de brume et quelques puissants coups d'accélérateur rameutent les passagers: on ne doit pas lâcher notre «poisson pilote», celui qui a les phares!

Lorsqu'on traverse Sokodé, il est déjà mardi, 1 h du matin.

Vers 1h45, alors qu'on entame la célèbre montée qui passe par la Faille d'Alédjo, une curiosité géologique qui ferait sourire un habitant des Alpes, notre car-pilote ZST met soudain ses feux de panne et s'arrête. Nous faisons de même. Étrange silence. Une file de poids lourds est ainsi garée sur la droite de la chaussée. On apprend que la route est barrée par un camion. Je dois m'informer en posant des questions, car les discussions ont souvent lieu en langues locales.

Finalement, je remonte à pied la file d'une quinzaine de longs véhicules et, au détour d'un virage, le spectacle est impressionnant: imaginez une route de montagne à forte déclivité —peut-être plus de 10%!— que les camions grimpent en première; imaginez un semi-remorque surchargé qui se serait engagé dans la côte et qui, au lieu de s'arrêter pour passer la première en bas, aurait tenté de rétrograder en pleine montée; imaginez que la vitesse «n'entre pas», imaginez que le véhicule se retrouvant au point mort, commence à reculer et devienne vite incontrôlable, imaginez...

Les freins étaient-ils en bon état? On peut en douter car le chauffeur a jugé préférable de mettre son véhicule en travers de la route avant qu'il ne soit trop tard! Bon réflexe, mais fâcheux résultat: le véhicule est arrêté, sa semi-remorque en travers

de la route et le tracteur, comme garé au bord de la chaussée, dessine un angle droit assez inquiétant pour l'attelage. Même si les pneus et peut-être les essieux de la remorque sont endommagés et que celle-ci penche vers l'aval, la cargaison est sauve. Il s'agit d'environ 2'500 bidons d'huile comestible de 20 litres, nous l'apprenons plus tard. Néanmoins, la position de l'ensemble est telle que le camion ne peut plus repartir.

La route est donc barrée: le tracteur est au bord du talus aval et l'arrière de la remorque est à 2 mètres du talus amont. On est en montagne et il est exclu de sortir de la route. Il semble que l'accident ait eu lieu vers minuit. Les autorités ont été averties, mais il faudra attendre le matin pour qu'un camion-grue vienne aider au transbordement de la cargaison, puis à la libération de la voie... on n'ose pas prédire quand!

Dans un sens comme dans l'autre, on ne passe plus, or c'est la principale voie de communication internationale Togo-Burkina Faso. Toutes les marchandises arrivant au port de Lomé à destination du Burkina ou du Mali, plus au nord, passent par cet axe. Pareil pour ce qui provient de ces pays et doit embarquer pour une destination lointaine. Il est un peu plus de 2h du matin et de part et d'autre du barrage, on compte bien 6 cars comme le notre (50 à 70 passagers), des dizaines de taxis-brousse, quelques voitures et une vingtaine de poids lourds, certains n'hésitant pas à prendre des passagers pour arrondir le pécule des chauffeurs.

Je suis le seul blanc au milieu d'environ mille personnes. La scène a quelque chose de surréaliste, de paradoxal, comme une sorte de «huis clos» en plein air! Et tout le monde donne son avis, en même temps, mêlant le français, les langues locales, l'anglais (des Ghanéens, certainement), avec force gesticulations et dans une excitation incroyable.

Alors qu'il arrive sans cesse de nouveaux voyageurs, une équipe de chauffeurs a pris de grandes décisions: comme le passage entre le talus amont et l'arrière de la remorque n'est pas assez large et qu'on ne peut pas déplacer l'épave, élargissons la route! Et sans plus attendre, on se met à la recherche d'outils. Las, on est en Afrique, les véhicules ont déjà été soulagés des éléments supposés plus utiles à l'atelier que sur la route et c'est armés d'une unique pioche au manche déjà cassé, que nos terrassiers de fortune se relaient à la tâche. La montagne est une forêt de tek et une roche assez dure affleure, mais qu'à cela ne tienne, les étincelles du pic éclatent sous le double éclairage de quelques lampes électriques et du clair de lune. L'énergie déployée est impressionnante, tant à la pioche qu'aux conseils verbaux largement prodigués par les spectateurs. Et au bout de près de 2 heures d'efforts, un passage est créé.

Les taxis-brousse, étroits comme des voitures sont les premiers à se lancer. Mais il faut monter sur le bas côté de la route, légèrement en pente, ce qui fait pencher dangereusement certains chargements. L'un d'eux se pose même contre l'arrière de la remorque et ce n'est qu'à grands renforts de pousseurs que ces véhicules traversent le barrage, sous les applaudissements de la foule... qui remonte dans les véhicules et continue le voyage.

Restent les poids lourds, avec priorité aux cars de passagers. Le premier à tenter sa chance est le ZST. Le problème d'un tel véhicule est sa longueur et son empattement qui diminuent les possibilités de braquage. Mal engagé, le chauffeur renonce assez vite, recule et abandonne la place au nôtre. Mieux positionné en deux dimensions, celui-ci a négligé la troisième: ces cars sont très hauts et le dévers du bas-côté fait pencher le car qui frotte méchamment la remorque du semi. Résultat de l'opération: le haut de la carrosserie du car s'est ouvert comme une boîte de conserves... et le chauffeur jette l'éponge!

On décide qu'il est impossible aux poids lourds de passer et qu'il vaut mieux dormir un peu avant l'arrivée de la gendarmerie et des moyens de dégagement. Il est déjà largement passé 4 heures du matin.

Notre car est garé en tête des véhicules bloqués, côté aval. La tension est retombée et je somnole sur mon siège quand, peu après 5 heures, je suis soudain réveillé par un gros bruit de choc: un puissant semi-remorque malien, qui descendait sur Lomé avec un chargement de ferraille a voulu emprunter le passage. Au fou! Toujours est-il qu'il vient de percuter l'arrière de la remorque accidentée et... j'ouvre juste les yeux pour assister à un superbe renversement! Des centaines de bidons d'huile alimentaire sont projetés sur la route et jusque dans la forêt en contrebas, plusieurs s'éventrant sous le poids des autres. Par miracle, personne n'avait choisi la semi-remorque comme abri pour dormir et aucun blessé n'est à signaler.

Alors là, l'animation reprend de plus belle! Il y a moins de monde, mais on est plus excités. Le semi-remorque malien bouche définitivement la passe, et on ne le laissera pas filer avant le futur constat de la gendarmerie. Mais par contre, dès qu'il pourra dégager, la voie sera largement ouverte aux cars: il faut positiver!

La scène est véritablement dantesque, alors que le jour se lève petit à petit. À l'arrivée de la gendarmerie, on a évidemment droit au sous-officier gesticulant, aussi autoritaire qu'incompétent, qui fait son important et injurie les spectateurs. Le marquage à la craie de la position des véhicules, dans la poussière ou sur le goudron huilé, a quelque chose de surréaliste. Et j'imagine assez le rapport officiel, expliquant qu'un semi-remorque malien a tenté de forcer un passage créé de toute pièce quelques heures auparavant!

Une fois la place libérée par le camion fautif et une partie des bidons intacts regroupés sur le bord de la route, chacun a regagné son véhicule, laissant les protagonistes directs avec leurs problèmes.

Il est finalement près de 7 heures quand on reprend la route... pour s'arrêter quelques kilomètres plus loin, à l'entrée de Kara, pour changer une roue crevée.

Aux alentours de midi on passe le poste frontière de Cinkassé où ont lieu les formalités de police. Quant à la douane burkinabè de Bitou, à une cinquantaine de kilomètres de là, nous ne la franchirons qu'après 15 heures, sieste oblige!

Dans la buvette où l'on attend le contrôle, la bière est glacée à souhait et sur les toits de tôles voisins les vautours veillent. On est bien au Burkina Faso!

La suite du voyage fut sans histoires, jusqu'à 19 heures et notre arrivée à Ouagadougou. On venait tout simplement de parcourir 1'000 km en 24 heures, avec un seul chauffeur, assez étonné en fin de compte que je tienne à le remercier!

Ouagadougou, Burkina Faso, juin 2006

* * *

(*) «Yovo-Yovo» signifie «Le blanc, le blanc!» en langage «mina» du sud du Togo. Les enfants interpellent ou saluent souvent par ces mots les voyageurs européens.

Ce texte a été écrit en décembre 2007, par le soussigné, pour le concours «Révélation FNAC Littérature» 2008 dont le thème était «Les récits de voyages». Il devait être soumis sous un pseudonyme, pour des raisons d'équité face au jury. Il y avait quelques centaines de participants et, au final, Yovo-Yovo ne figurait pas parmi les 12 lauréats récompensés.

C'est une version retravaillée et enrichie du texte «Lomé-Ouaga: Route barrée et autres surprises», publié sur mon site <www.venoge.ch/notes> dans les jours qui ont suivi l'aventure (2006, notes n° 10). Ce texte est maintenant publié «en annexe» au texte original.

Gilbert Cujean
septembre 2009