

Départ pour l'Afrique

Nous sommes début septembre, la nuit commence à tomber, il fait beau. Pierrot, Max. et moi nous nous dirigeons d'un pas tranquilles vers notre bar habituel. Arrivés sur les lieux, nous prenons place autour d'une table située sur la terrasse où d'immenses platanes procurent de l'ombre toute la journée.

Assis nonchalamment, contents de notre journée, nous commandons trois pastis. Je dis « contents de notre journée » car nous avons fini nos préparatifs. Nous sommes un peu anxieux. Demain ! C'est le grand jour ! Nous partons pour le Niger. Mais il faut que je vous explique pourquoi et comment.

Voilà ! Cela fait environ un an que je rencontrais Pierrot, par hasard, au bar même où nous sommes. Comment avons-nous engagé la conversation ? Je ne me souviens plus, certainement en parlant de la pluie et du beau temps.

Pierrot est de petite taille, sec, nerveux, cheveux noirs, grands yeux noirs qui tranchent avec son teint pâle. Par la suite, il me parla un peu de lui, j'appris qu'il avait eu une vie aventureuse. Il avait bourlingué à travers le monde en exerçant divers métiers dont certains pas vraiment légaux, telle que la contrebande, ce qui lui avait valu quelques années de prison. Pour l'instant, il travaillait dans une entreprise de transport comme chauffeur et comme je suis moi-même chauffeur-routier, cela alimentait nos conversations. Puis, pendant quelques mois, je ne le vis plus jusqu'au jour où il revint à notre bar habituel. Il était fatigué, mais heureux. Il m'expliqua qu'avec un de ses amis,

il avait fait un voyage en Afrique Noire, au Niger plus exactement. Ils avaient convoyé deux camions chargés de voitures qu'ils avaient ensuite vendues dans ce pays. Je lui posais des questions, il me répondait avec passion. Il parlait de l'Afrique, du trajet qu'ils avaient effectué pour arriver au Niger. Ils avaient parcouru tout d'abord l'Espagne jusqu'au détroit de Gibraltar, qu'ils avaient traversé en bateau pour débarquer ensuite à Ceuta, enclave marocaine qui appartient à l'Espagne. Puis, ils avaient traversé le Maroc, l'Algérie, le Sahara, le Ténéré, pour arriver enfin à Arlit, première ville nigérienne après la frontière algérienne.

A Arlit, les véhicules pouvaient y être vendus, mais la vente pouvait aussi se faire dans d'autres villes du Niger où dans d'autres pays où le Franc C.F.A. sert de monnaie tels que le Mali, le Bénin, le Burkina Faso.

Le Franc C.F.A., monnaie soutenue par la Banque de France, est une monnaie suffisamment forte pour pouvoir vendre les véhicules en retirant un bon bénéfice. Pierrot espérait amasser suffisamment d'argent pour lui permettre d'acheter de nombreux camions et les acheminer en Afrique par bateau du port de Marseille et les débarquer à Cotonou, capitale et port du Bénin.

Mais pour l'instant, me disait-il : « Par manque d'argent, je vais être obligé de passer par la route et par la piste ». Par la piste car par le sud de l'Algérie et le nord du Niger, il faut parcourir 600 kilomètres de piste. Cette aventure nous fit tous rêver.

Enfin ! Peut-être une occasion de pouvoir quitter ce métier de chauffeur-routier qui soudain me déplaisait de plus en plus et de sortir de cette vie quotidienne qui devenait de plus en plus quotidienne et... Peut-être gagner de l'argent. Alors ! Pourquoi pas ! Ma décision était prise, je partirai avec Pierrot.

Je pris des congés sans solde et nous commençâmes à organiser nos préparatifs. Pierrot, pour ce voyage, voulait tenter un « gros coup » comme il disait. Il acheta trois tracteurs-routiers, un Berliet, un Daf et un Mercedes et trois semi-remorques d'occasion. Moi, limité dans mon budget, j'achetai un vieux tracteur-routier Berliet de 280 chevaux avec une vieille semi-remorque plateau. Pour limiter les frais de route et de bateau, on démontra deux semi-remorques appartenant à Pierrot que l'on chargea sur ma semi-remorque tandis que le Mercedes et le Berliet seraient chargés sur la troisième semi-remorque de Pierrot, tractée par le Daf. De ce fait, seulement deux ensembles devaient rouler. On chargea aussi de nombreux matériels indispensables pour ce voyage : pneus, barre de remorquage, bidons à gas-oil, bidons pour mettre de l'eau, car dans le désert pas de station-service. Et chose aussi indispensable dans le désert, des plaques de désensablage. Ce sont des plaques en fer, longues d'environ trois mètres de long sur trente centimètres de large, qui sont trouées sur toute la surface pour permettre l'adhérence des pneus des véhicules que l'on veut désensabler. Dans le cas où cet incident se produit, on met les plaques sous les roues motrices du véhicule pour que celles-ci aient de l'adhérence.

Pour ces préparatifs, Pierrot fit appel à un de ses amis de longue date, il s'agissait de Max, lui aussi chauffeur-routier. Max n'est pas très grand, mince, des cheveux châtain dont une mèche tombe sur son grand front et pour finir, des moustaches en bataille qui tombent sur ses lèvres. Max nous aida puis fut lui-même tenté par l'aventure, et comme en Afrique nous étions obligés de décharger les véhicules, Pierrot lui proposa de conduire l'un de ses camions. Max sera donc des nôtres.

Deux jours avant notre départ, deux gars venus du nord, que Pierrot avait connus en Afrique, nous ont rejoints. L'un se nomme Michel, l'autre Jean. Michel possède un camion-benne à capot de marque Berliet, Jean l'accompa-

gne pour récupérer un ensemble routier (tracteur routier + semi-remorque) que Michel a laissé dans un garage au Maroc pour y effectuer des réparations.

C'est l'aube, il fait un peu brumeux, l'air est frais. Nous prenons un café dans le seul bar qui est ouvert à cette heure-ci et ensuite nous nous dirigeons vers la place du marché où sont garés nos camions. Nous marchons dans les rues désertes de notre petite ville provençale, encombrés par nos lourds sacs qui contiennent notre nécessaire pour le voyage. Les camions sont là, alignés. Michel prend le volant de son Berliet, Jean monte comme passager. Pierrot et Max montent à bord du Daf chargé des deux tracteurs, le Berliet et le Mercedes. Max prend le volant et moi, je prends le volant de mon Berliet. Nous tournons les clés de contact et le vrombissement des moteurs brise le silence de la ville qui dort encore.

Après avoir passé la frontière espagnole, des ennuis mécaniques commencent à nous causer quelques soucis. Nous sommes à peine à une cinquantaine de kilomètres de la frontière quand Michel est obligé de s'arrêter, la courroie de l'alternateur de son camion vient de casser. La panne n'est pas grave et Jean change rapidement la courroie grâce à ses connaissances en mécanique. Cela nous rassure d'avoir un mécanicien parmi nous.

Le lendemain, nouveau pépin, le Daf de Pierrot refuse de démarrer, cette fois : panne de batteries. Nous faisons démarrer le Daf en branchant les batteries en panne sur les batteries d'un autre camion avec des pinces. Et moi-même, j'ai une avarie sur mon Berliet. Une fuite d'air importante vide les bouteilles d'air à chaque arrêt et, de ce fait, bloque les freins qui fonctionnent à la pression d'air. Et à chaque fois, je dois laisser le moteur en marche qui actionne le compresseur, qui remplit les bouteilles d'air et, à chaque fois, cette opération nécessite plusieurs minutes. J'inspecte

les tuyauteries d'air. « Merde ! Merde ! » La tuyauterie dessous le tracteur est complètement pourrie. Les tuyaux poreux laissent échapper l'air. Dans ma tête, je me mets à insulter le chef mécanicien de chez Renault chez qui j'ai acheté mon tracteur. Celui-ci m'avait promis que tout avait été vérifié. Je m'en veux de mon excès de confiance et je maudis ce sale con !

Avec du papier scotch que j'achète dans une station, je colmate tant bien que mal les fuites. En plus, le moteur ne donne pas toute sa puissance, certainement un manque de compression. Et voilà que maintenant la sixième vitesse se met à sauter. Enfin ! Bref ! Je me suis fait arnaquer.

Au cours de nos repas, nous oublions ces ennuis et nous pensons à notre avenir que nous voyons radieux. Ah ! La belle vie qui nous attend : l'aventure ! l'argent ! les filles !

Les filles, cela préoccupe surtout Max qui questionne sans arrêt Pierrot à ce sujet, savoir si là-bas il pourra trouver des filles. Pierrot lui répond en plaisantant : « Max ! Là-bas, pas de filles ! Pas de tabac ! Pas d'alcool ! » Cela nous fait rire d'imaginer Max privé de tout cela car comme le dit une célèbre chanson. Max, c'est : « cigarettes, whisky et petites pépées ».

Il nous fallut deux jours pour traverser l'Espagne. Le sud de l'Espagne nous enchantait avec ses petits villages à maisons blanches et toitures plates et son paysage quasi désertique peuplé de cactus qui n'était pas sans nous rappeler les paysages de westerns.

Nous sommes maintenant à Algeiras, port qui se trouve sur le détroit de Gibraltar. Le soir même de notre arrivée, nous embarquons nos véhicules sur le bateau qui nous conduira au Maroc. Une fois nos camions amarrés dans la cale, nous montons sur le pont. Quand le bateau quitte le port, nous nous dirigeons vers l'arrière du bateau

et nous regardons le port d'Algésiras s'éloigner. L'émotion nous envahit. Dans une heure à peine, nous serons sur le continent africain.

Nous apercevons des marsouins qui suivent le bateau, nous regardons ces joyeux compagnons de voyage qui ont l'air de beaucoup s'amuser en nous accompagnant pendant un bout de cette longue route qu'il nous reste à faire.

Traversée du Maroc

Une heure après, nous apercevons les côtes marocaines. Le bateau manœuvre pour accoster dans le port de Ceuta. Ceuta est une enclave espagnole à l'intérieur du Maroc. Nous descendons dans la cale pour nous mettre au volant de nos véhicules. La cale est bondée de véhicules, la plupart appartenant à des marocains qui rentrent chez eux.

Après avoir débarqué, nous prenons la route qui nous mène à la frontière séparant le Maroc du Maroc espagnol. Après avoir effectué les formalités douanières pour entrer au Maroc, nous prenons la route de Tétouan. C'est dans cette ville que Michel a laissé son camion en réparation dans un garage. Nous profitons de cet arrêt pour débarquer le Berliet de Pierrot qui se trouve sur la semi du Daf. Sa propre semi, elle, est chargée sur ma semi-remorque et elle sera attelée au Berliet. C'est Max qui conduira cet ensemble. Pierrot a tenu à faire ce débarquement car dans le passage de frontière de l'Algérie, les ensembles doivent être débarqués et chaque véhicule doit passer avec un chauffeur. Le seul moyen pour passer la frontière est le statut de touriste car tout matériel chargé est considéré comme « marchandise » et risque de nous bloquer en frontière. Les taxes que l'on pourrait alors nous demander seraient au-dessus de nos moyens. Maintenant, il ne reste plus que le Mercedes et Pierrot compte bien trouver un chauffeur local pour passer la frontière. Nous avons pu trouver un quai et nous profitons de notre temps d'arrêt pour débarquer le matériel et pour visiter aussi la ville.

Notre lieu de prédilection est la vieille ville où les rues ressemblent à des couloirs. On y trouve toutes sortes de métiers, du cordonnier au marchand de tapis dont un nous

invite à entrer dans son magasin. Il est jeune, sympathique, il nous présente fièrement ses créations. Superbe ! Vraiment superbe ! Mais nous ne pouvons nous permettre, à notre grand regret, de dépenser de l'argent sans compter, il nous en faut suffisamment pour continuer notre voyage. Nous le disons au vendeur et le félicitons pour la beauté de ses tapis.

Nous ressortons les mains vides dans la rue qui grouille de monde. Nous nous plaisons beaucoup dans cet endroit où l'on vend de tout, y compris des choses interdites comme le kif. Les vendeurs y sont nombreux et ne cessent de nous harceler pour nous vendre leurs marchandises. Nous refusons tous sauf Jean qui, comme il dit, « s'éclate avec cette drogue ». Max, lui, refuse avec mépris et nous dit : « Qu'ils gardent leur saloperie, moi, je préfère mes marlboros ».

Le lendemain, le camion de Michel n'est toujours pas réparé. Ne sachant pas quand la réparation sera effectuée, nous décidons de continuer notre route sans Michel et Jean qui, nous l'espérons, nous rejoindront plus tard. Nous roulons à travers les montagnes marocaines pour rejoindre Oujda, ville située à la frontière algérienne que nous devons passer. Belle ballade que nous faisons si ce n'était nos ennuis mécaniques qui continuent. Voilà que le moteur du Berliet que conduit Max se met à chauffer. Et notre parcours est ponctué d'arrêts, le temps que le moteur refroidisse. Mais nous avons peur que le moteur casse et nous songeons à échanger le Mercedes embarqué contre le Berliet qui tracte la semi, mais pour cela il nous faut trouver un quai pour faire l'échange. Nous finissons par trouver un quai de fortune. Max met la semi à « cul » du talus pour pouvoir débarquer le Mercedes. La semi étant en contrebas d'environ vingt centimètres par rapport au talus, le débarquement du Mercedes s'avère délicat. Max se met au volant pour effectuer la manœuvre. Il doit prendre assez d'élan pour pouvoir passer le dénivelé qui existe entre le talus et la semi et, vu le peu d'espace qu'il pos-

sède, ce n'est pas évident car il suffirait d'une erreur de conduite pour qu'il chute en bas du talus.

Max est concentré au volant. Pierrot et moi nous le regardons quelque peu inquiets. Le voilà qui démarre en accélérant fort, il échoue son passage, il recommence une fois, deux, trois fois. A notre grand soulagement, la quatrième fois est la bonne, le Mercedes fait un bon et se retrouve sur le talus. Max descend du Mercedes satisfait et souriant. Maintenant, il faut embarquer le Berliet, l'opération est beaucoup plus facile car il n'a pas besoin d'élancer le véhicule et Max met le Berliet sur la semi-remorque sans difficulté.

Le soir est tombé, nous prenons un repas sur les lieux même où nous nous trouvons, à la belle étoile, et nous discutons tranquillement. Nous dormirons dans les camions. Le lendemain, à la pointe du jour, nous reprenons notre route pour Oujda.

A Oujda, nous nous rendons tout d'abord au poste frontière, il nous faut passer par la douane marocaine. Nous garons nos camions sur un grand parc. A Oujda, Pierrot se met à la recherche d'un chauffeur pour conduire un véhicule, car comme je l'ai dit précédemment, il faut que tous les véhicules soient déchargés pour que nous puissions passer la frontière algérienne. Il faut aussi trouver un mécanicien pour réparer le Berliet.

Dans le restaurant à proximité du poste frontière où nous nous restaurons, Pierrot lance un appel pour rechercher un chauffeur possédant un passeport. En effet, il lui faut un passeport pour entrer en Algérie et pour nous, européens, il nous faut en plus un visa qui nous autorise à rester quinze jours sur le territoire algérien et sur lequel est marqué « touriste ».

Peu de temps après, un jeune homme maigre, au visage allongé, se présente à notre table. Il est souriant et a l'air

aimable. Il est marocain et se nomme Ali. « As-tu ton passeport et sais-tu conduire ? » lui demande Pierrot. Ali répond par l'affirmative. Pierrot lui explique ce qu'il attend de lui : « Il nous faut décharger un tracteur-routier d'une remorque et tu conduiras ce tracteur jusqu'à Bechar où nous le rechargerons. Au fait, ne connaîtrais-tu pas un mécanicien par hasard, car il nous faut faire réparer ce tracteur qui chauffe certainement le radiateur encrassé ». Là aussi, Ali répond par l'affirmative.

Pierrot esquisse un sourire, il a trouvé l'homme qu'il lui faut et lui fixe un prix pour ce voyage. Ali est d'accord sur le prix et son sourire déjà naturel s'accroît, preuve qu'il est satisfait.

Le Berliet est déchargé dans un endroit qu'Ali nous a indiqué, le véhicule est conduit directement dans un garage pour y être réparé. Pierrot négocie avec le mécanicien pour que la réparation soit effectuée rapidement et sur le prix. « Ecoute, dit-il, nous sommes assez pressés et si tu peux réparer rapidement, je te paierai un peu plus ».

Là aussi, négociation avec le mécanicien, en présence d'Ali. Un prix est convenu et le mécanicien se met immédiatement à la tâche. Il ne s'agit que d'un encrassement du radiateur, mais nous avons encore perdu une journée.

Ceci fait, il nous reste maintenant à accomplir les formalités douanières. Si le passage à la douane marocaine s'effectue sans trop de contrainte ; en revanche, à la douane algérienne, il nous faut remplir un tas de formalités qui nous agacent. Nous rentrons en Algérie comme touristes avec nos drôles de véhicules pour faire du tourisme et nos quinze jours autorisés pour rester en Algérie. Les touristes que nous sommes, prennent la direction de Béchar. Nous sommes sur la route qui nous conduit vers le sud algérien.