

AfricaNews

N°5 – AFRIQUE DU SUD (2/2) (16 jours) – [Vendredi 23 juillet 2010](#) - www.africo2.wordpress.com

« Le feu qui te brûlera, c'est celui auquel tu te chauffes » (Proverbe africain)

Et, Dites, Oh!

Les routes africaines, un lieu de vie ...

Ca y est, nous pouvons à nouveau poser nos fesses dodues sur les sièges confortables de Germaine. Si ce ne fut vraiment pas une partie de plaisir pour la récupérer, nous goutons à nouveau avec délice aux joies du bitume, des dunes et des pistes. L'occasion idéale d'évoquer avec vous les routes africaines : plus qu'un lieu de passage et de déplacement d'un point à l'autre comme en Europe, celles-ci sont un véritable lieu de vie. Les distances entre les villes importantes étant généralement longues et les infrastructures routières en piteux état, les abords des routes regorgent de tranches de vie. Stations service qu'on croirait à l'abandon, restaurants, magasins en tout genre et lugubres hôtels font désormais partie de la géographie, de la sociologie et de la culture de l'Afrique.

Le temps du trajet voit ainsi les vitres et pare-brises du véhicule se muer en toiles de cinéma où défilent tour à tour des images insolites, loufoques, douloureuses ou irritantes. Tenant le haut du pavé de cette saga visuelle les vendeurs ambulants qui, toujours avec les meilleures intentions du monde, ne manqueront pas de vous soutirer quelques pièces pour un café, de l'eau en sachet (vendue uniquement par des femmes), des beignets ou chocolats (vendus par les hommes), des miroirs, des « vraies » lunettes RayBan, des livres pour apprendre l'anglais, des cintres, des télécommandes universelles, des essuies, des maillots des Blacks Stars (l'équipe de football du Ghana), des peluches Teletubbies, des mouchoirs, nous en passons et des meilleurs. Dans les capitales, aux péages, aux gros carrefours et aux entrées et sorties de toutes les villes, ces vendeurs sont la véritable tribune des produits du cru, de même que ces chasseurs brandissant leurs trophées vivants ou morts (crabe, poissons volaille, lapins ou rats en fonction de l'endroit) en bord de route. Des bidons d'essences (dans le désert) ou de grands sacs de bois ou charbon parsèment également les abords des petits villages le long des grands axes. Il suffit de s'arrêter, donner quelques sesterces à quelqu'un du village et se servir. Parfois, quelques gars s'improvisent ouvriers et entretiennent les routes (réparation de trous principalement) en se payant sur les usagers via un péage à contribution libre. Une idée comme une autre pour pallier aux insuffisances de l'Etat. Un autre grand classique des routes africaines: les barrages de policiers et de gendarmes. Si au début, nos sourires avaient tendance à se figer à leurs vues, nous nous y sommes faits rapidement, d'autant plus que nous avons toujours été chaudement accueillis. Où sont donc ces barrages où de vilains policiers corrompus nous soutirent un maximum d'argent sans quoi nous ne passons pas? Les pompiers du Burkina-Faso font avec les moyens du bord : n'ayant pas de sirènes, ils klaxonnent longuement à chaque carrefour ! Quant aux douaniers volants (sponsorisées par une marque de capotes au Ghana), ils ne s'intéressent même pas à nous, préférant fouiller les camions.

Parlons-en tiens des camions africains, ces épaves roulantes surchargées de marchandises volumineuses et improbables attachées à la va comme je te pousse et derrière lesquelles il ne faut pas bon s'attarder. On se demande parfois par quel miracle ils tiennent encore sur les routes. Evoquons également camionnettes et autres taxis-brousse remplis de 3 fois plus de personnes qu'il n'en est permis, avec bagages dépassant du coffre ficelés n'importe comment, quand ce ne sont pas des chèvres ou des poules attachées sur le toit. Rayons voitures, les vieilles Toyota, Peugeot, et Merco d'un autre âge pourraient faire les meilleurs publicités de la terre, vantant leur durée de vie infinie. Nous sommes rassurés à la vue de plusieurs poubelles sur roues: Germaine a encore une fameuse marge avant de crever. Les bus, non content d'avoir une fâcheuse tendance à rouler désaxé, nous donnant l'impression qu'ils roulent en diagonale, ont eux inventé l'airco gratuit: ils laissent tout simplement leurs portes grande ouverte. Quant aux motards, il semblerait que le port du casque leur soit interdit! N'oublions pas non plus les animaux : troupeaux de vaches, de chèvres ou de dromadaires ne connaissent de toute évidence pas le code de la route africain (qui ne doit de toute façon guère tenir en beaucoup de page!) et nous ont déjà fait perdre notre patience. Le meilleur pour la fin: l'oscar du meilleur premier rôle de ce road movie à l'africaine revient bien entendu à une Land Rover Defender verte dont nous vous proposons des photos de la préparation en page 8.

...un lieu de mort...

Cette variété de ces tranches de vies aussi cocasses qu'attachantes ne doit pas faire oublier que la route africaine est autant un lieu de vie que de mort.. En témoigne le nombre de carcasses de voitures à l'abandon ou de cadavres d'animaux sur les bas-côtés des axes. Il faut dire qu'il faut parfois s'accrocher pour éviter un carnage: doubléments intempestifs et absurdes –malgré le classique coup de klaxon ou un appel de phare pour prévenir la personne de devant qu'on entame notre manœuvre- et un nombre incroyable de piétons débouchant de nulle part et s'engageant sur la route (voire l'autoroute quand il y en a) sans prendre la peine de faire attention sont notre lot quotidien. A éviter également: les nombreux camions ou bus en réparation sur le bitume, des mottes de terre disposées sur la chaussée faisant office de panneau danger. En Afrique australe, une personne (généralement une femme) fait balancer un drapeau rouge au début et à la fin de chaque travaux, nous enjoignant à freiner.

... mais surtout une des clés du développement du continent.

Mais les routes sont avant tout une des clés du développement et de la productivité des pays, la croissance économique étant tributaire des capacités d'échange et de déplacement des biens. La modernité aujourd'hui passe par de grands axes de développement régionaux associant routes goudronnées, voies ferrées, aéroports et ports. De ce point de vue, le retard de l'Afrique nous semble énorme, exception faite de l'Afrique du Sud. Ce pays, le seul espace développé du continent, tranche énormément avec les pays que nous avons pu traverser par la densité de ses réseaux de transport, le réseau routier offrant des conditions de circulation et de densité d'équipement comparables à celles que nous connaissons en France et en Belgique (quoique pour la Belgique, ça reste à vérifier). Quel contraste entre la route Capetown – Durban qu'une Kia Piccanto exécute sans le moindre problème et le pénible et dangereux axe Dakar - Bamako emprunté chaque jour par des milliers de camions et sur laquelle même Germaine a du mal à éviter les nombreux pièges. Ne parlons même pas du Lesotho : des pistes de pierre défoncées s'entrecroisant en un enchevêtrement confus totalement déroutant pour les automobilistes et menant à des petits villages puis partant dans toutes les directions sans que rien n'indique leur destination. Alors que le trafic routier représente plus de 50% du fret transporté, seulement 10 % des routes au sud du Sahara sont revêtues. Nous comprenons à quel point la corrélation entre densité (et qualité) des réseaux de communication et niveau global de développement n'est pas fortuite.

• Au Menu de cet AfricaNews:

- Plongée dans un paradis aquatique au MOZAMBIQUE (p. 2) ;Rencontre avec des baleines à bosse et tamponne (Durban July) en AFRIQUE DU SUD (p. 3 & 4) ;Sublimes paysages montagneux du LESOTHO (p.4).

Le Roadbook

- Semaine 11 & 12 : Vendredi 23 au vendredi 30 juillet - DURBAN, Tour en hélicoptère, PONTA DO OURO (Plongée)
- Nous arrivons à Durban le vendredi 23 juillet dans l'après-midi, après avoir traversé toute la côte sud à partir de Capetown. Durban, troisième métropole d'Afrique du Sud, est une grande ville assez plaisante située le long d'une grande plage à l'eau chaude toute l'année (l'Océan Indien nous change de l'Atlantique de Capetown) et au climat très agréable, malgré l'hiver. La ville, qui abrite la plus forte population d'origine indienne –Ghandi y a vécu plusieurs années- ainsi que la plus grande mosquée du pays nous semble plus sûre que les nombreux « on-dit » à propos de la criminalité. Nous flânons ainsi sans danger à Florida Road, rue très animée et à la vie nocturne trépidante, le long du front de mer (Victoria Embankment) et des plages en face du Ushaka, gigantesque parc aquatique. Mais si nous restons à Durban durant presque une semaine, c'est pour une autre raison : dans son port (le plus important d'Afrique) est censée débarquer Germaine début août. Mes chers amis, croyez-nous, ce fut loin d'être une partie de plaisir ! Quel fameux bazar pour la récupérer entre l'envoi de nos papiers (carnet de passage en douane) d'Accra vers Durban par une agence chinoise de courrier-express (qui n'a d'express que le nom) complètement foireuse, les nombreux contacts avec la compagnie de transport maritime japonaise pour savoir où était le bateau, la grève des dockers nigériens qui a bloqué 15 jours durant le container dans lequel était Germaine, les imbuvables formalités douanières et portuaires avec les autorités sud-africaines à Durban ou encore ce bras cassé d'agent intermédiaire indien plus porté sur le matage de sites internet végétariens et le fumage de clope au bureau que sur la réservation d'une grue pour dégager notre petite du container...
- Quoi de mieux pour prendre un peu de hauteur par rapport à ces oppressions que de s'octroyer un petit tour en hélicoptère! Direction l'héliport de Durban pour une escapade d'une demi-heure au dessus de la ville (avec vue sur les gratte-ciels, le magnifique stade et les townships) et de l'Océan Indien (et une énième vaine tentative d'apercevoir ces p... de millions de sardines en migration qui seraient apparemment le long des côtes). Une excellente expérience et un nouveau baptême à l'actif de T. (après la plongée et la saut à l'élastique), malgré son envie de remettre toutes les deux minutes trente ! Sachant que nous avons encore trois jours à tuer en attendant la voiture, nous louons une voiture (tiens donc, une Kia Picanto, ça faisait longtemps!) et nous dirigeons le 26 juillet vers le sud du MOZAMBIQUE dont les eaux sont extrêmement appréciées des plongeurs. Le passage de la frontière est saisissant : nous passons en un coup d'une belle route goudronnée avec trottoirs à une piste de sable impraticable pour une Kia. Nous la laissons donc dans un parking et embarquons dans une jeep à destination Ponta do Ouro, petit village à 20 kilomètres de la frontière connu comme étant un site de plongée grandiose et contenant de nombreux sites encore inexplorés (la région ayant subi la guerre jusqu'au milieu des années 90 est encore difficilement accessible). Vu le peu de touristes, nous arrivons à monnayer 3 nuits et 5 plongées pour un prix dérisoire. Nous plongeons dans 5 sites différents, tous situés à une bonne quinzaine de mètres de profondeur (quelle sensation unique que cette descente dans une eau trouble avant de soudain tomber nez à nez avec des récifs). Ces plongées nous permettent de profiter d'un véritable trésor : une variété sans limite de bancs de poissons (poissons perroquets et tous leurs comparses tropicaux de « Nemo »), de raies, de murènes et de tortues glissant au milieu d'une profusion de corail avec en prime, s'il vous plait bien, chant des baleines et cris de dauphins comme envoûtante musique de fond. Nous aurons du mal à quitter ce paradis aquatique et la tranquillité des lieux.



- Vendredi 30 et samedi 31 juillet - ST LUCIA (hippopotames, crocodiles, baleines)
- Le vendredi 30 juillet, après notre cinquième et dernière plongée matinale (07h30), nous retournons en AFRIQUE DU SUD et nous arrêtons à Santa Lucia, sur la Elephant Coast. Nous n'y verrons aucun pachyderme, mais de nombreux hippopotames et crocodiles se prélassant dans l'estuaire du lac St Lucia. Le clou de la ville, nous l'aurons le lendemain avec le whale watching. Nous embarquons à 7 heures du matin dans un bateau et naviguons au large de l'océan à la recherche de baleines à bosse.
- La baleine à bosse (*Megaptera novaeangliae*) peut atteindre 13 à 14 mètres de long, pèse environ 25 tonnes et vit en moyenne de 40 à 100 ans. Si les effectifs, estimés à 35.000 aujourd'hui, semblent se reconstituer plus facilement que ceux des autres grandes baleines, la baleine à bosse n'en demeure pas moins une espèce en danger. Les législations sur les observations sont donc très strictes et exigent un professionnalisme pointu pour ne pas les effrayer ou les perturber. L'espèce se nourrit exclusivement pendant l'été dans les eaux chaudes subtropicales et vit sur ses réserves de graisse pendant l'hiver. Elle parcourt chaque année 25.000 kilomètres (un record parmi les mammifères) et est réputée pour ses longs chants et pour ses acrobaties. Après une bonne demi-heure de recherche, notre barreur, un brillant biologiste bardé de 2 Phd, mais trop amoureux et respectueux des baleines que pour se retrouver derrière un ordinateur, nous annonce la nouvelle tant attendue: il aperçoit trois majestueux cétacés au loin. Nous voyons de fait un groupe de 3 baleines à bosse, puis un autre d'une demi douzaine faire surface, leurs ailerons dorsaux apparaissant hors de l'eau, expulsant par leurs événements l'air provenant des poumons. Cela est déjà très impressionnant : le souffle provoquant un nuage pouvant atteindre 3 mètres. Mais une des baleines, comme pour nous remercier de les avoir longuement cherchées, nous gratifie d'un saut somptueux hors de l'eau. S'en suit la panoplie complète des mouvements de cétacés nous permettant de nous émouvoir sur chaque partie de leurs corps massifs: le dessus noir, le dessous blanchâtre, la tête, les nageoires caudales (qu'elles sortent largement hors de l'eau avant de plonger), les nageoires pectorales noires et blanches (qui peuvent atteindre jusqu'au tiers de la longueur du corps, ce qui est beaucoup plus que chez n'importe quel autre cétacé). Le barreur nous explique alors que ce beau spectacle ne nous est pas destiné: nous sommes en fait en pleine période d'accouplement [interlude: et le male secrète une matière grasse et puante qui attire la femelle dans ses filets. C'est la nature. Baleine, mammifère à la grise robe, dans l'enfer du grand bleu à mon regard, tu te dérobes, tu es vraiment la plus agile fin de l'interlude] et sommes face à des groupes de mâles se livrant à des exhibitions variées pour établir la domination au cours de parades sexuelles. Les figures réalisées comprennent des sauts qui peuvent atteindre 5 mètres, des dressements verticaux, des cognements de l'eau avec leurs nageoires. Comme on dit en malgache: itz a litel bit excèz. Nous ne sommes pas au bout de nos surprises: au retour, nous croisons une femelle apprenant à son baleineau à sauter. Le baleineau mesure dès la naissance 4 à 4,5 mètres, pèse environ 700 kilogrammes et augmente de 10 centimètres par jour! Alors que les mères sont le plus souvent extrêmement protectrices envers leurs petits et cherchent à se placer entre toute embarcation et le baleineau avant de s'éloigner vivement, elle nous laissera ici tout le loisir de scruter sa progéniture. Vous l'aurez compris, cette observation des baleines dans leur environnement naturel fut un spectacle unique, magnifique et captivant !



- Semaine 12 & 13 : Samedi 31 juillet au mercredi 04 août - DURBAN (Durban July), GERMAINE
- Pas le temps de se remettre de nos émotions « baleinesques » que nous devons foncer sur Durban pour participer au plus gros événement de l'année de la ville: la Durban July. La Durban July, se déroulant sur l'hippodrome de Greyville, est la course hippique la plus importante du continent africain. Si, comme toute course hippique qui se respecte, le gotha sud-africain (dont le Président sud-africain himself) y est présent, l'originalité de la Durban July réside dans le fait qu'elle attire également une population très nombreuse et surtout des plus populaires. Les enjeux de la course (50 millions d'euros de mise quand même) sont vite oubliés face à l'immense fête de 50.000 personnes où se mélangent tous les âges, toutes les couleurs de peaux et tous les genres sociaux. Voir les grands de ce monde s'empiffrer de foie gras et s'engloutir des litres de Moët et Chandon dans des tentes « m'as-tu vu » au possible à côté de punks n'en ayant pas grand-chose à secouer des jockeys et chevaux et se pêtant la panse à coup de hot-dogs suintant la moutarde et le tronc à coup de litrons de Cara Pils locales planquées dans un frigobox, cela n'arrive pas tous les jours –bien qu'appréciant le champagne et l'Upignac et que comptant faire partie des grands de ce monde dès notre retour, vous pouvez allègrement nous fourrer dans la seconde catégorie lors de ladite course. Autre élément loufoque : chaque année la course est flanquée d'un thème (« It's a blooming day » cette année) et voit ainsi la grande majorité des spectateurs se mettre sur leur 31 avec des déguisement fashion pas piqués des lombrics. A la tombée de la nuit, le champ de course se transforme vite en champ de bataille où il faut éviter les gens crevés saouls, hurlant des palabres incompréhensibles ou agissant de façon plutôt bizarroïde. Tous les ans, le clou du spectacle est d'ailleurs une course de mecs à poil sur la piste de de 2 kilomètres. Bref, un joyeux bordel du même acabit qu'un bon festival un jour d'été. « Doooeere! Forté la skulse. »
- Les trois jours suivants furent entièrement consacrés à récupérer cette satanée Germaine. Ayant affaire à une flopée de branquignoles sans nom, Jérôme décide de passer au stade supérieur, il convoque ni plus ni moins que le patron de l'agence d'intermédiaire et, encore mieux, le big boss du Port du Durban pour sortir notre aimée de la cage en fer dans laquelle elle est enfermée depuis plus d'un mois. Avec le patron du 9^{ème} port mondial nommé « D.C .» (que Jey appelle affectueusement J.-C. pour le remercier de son aide divine), ils partent mettre un peu de l'ordre dans l'indescriptible bordel qui règne dans les gigantesques parcs à conteneurs. Ainsi, ils dévient une grue au nez et à la barbe d'une vingtaine de camionneurs furax de se faire fumer comme des bleus. Mercredi 04 août, à 17 heures, Germaine est sauvée in extremis de l'entrepôt de stockage dans laquelle elle s'apprêtait à être envoyée... L'aventure peut enfin (re)commencer. Yalla !
- Nous nous réveillons le lendemain à l'aube, en direction du Lesotho, impatients de pouvoir s'attaquer au plus vite à autre chose que de la route goudronnée. Pour le coup nous n'allons pas être dépaysés. L'arrivée dans cette enclave se fait via la Sani Pass, le col le plus élevé d'Afrique du Sud (2865 m) et un des coins les plus fabuleux du Drakensberg (les « montagnes du dragon » en afrikaans), impressionnante chaîne basaltique. Avant cela, nous traversons les Midlands (Pietermaritzburg, Underberg, Himeville...), jolie campagne vallonnée plantés de nombreux arbres et rappelant un peu l'Angleterre. Ensuite, le trajet jusqu'au col est magnifique, avec au nord des vues époustouflantes et au sud, les falaises déchiquetées qui se dressent majestueusement au-dessus de la route. Après une longue ascension, nous atteignons la frontière du Lesotho au sommet du col, après un no man's land d'un vingtaine de kilomètres entre les deux postes-frontière et deux blocages de différentiel pour Germaine.



- Jeudi 05 et vendredi 06 août - LESOTHO

- Le LESOTHO résulte d'une intrigante anomalie historique qui a vu un peuple, les Sotho trouver refuge dans les montagnes du Drakensberg durant les événements sanglants du 19^{ème} siècle. Ils ont vu juste en choisissant cet endroit : si les paysages sont spectaculairement beaux, le site est excessivement accidenté et difficile d'accès. Le pays, une des 3 seules monarchies d'Afrique (avec le Maroc et le Swaziland), mérite bien son nom de « royaume dans le ciel » : il est entièrement à plus de 1000 mètres d'altitude et son point le plus bas est plus haut que son équivalent dans n'importe quel autre pays du globe. Ce pays n'est que collines insaisissables ; et cet isolement forcé couplé à une espèce d'autarcie voulue, le pays étant ethniquement parlant très uni et homogène (contrairement à son grand voisin), font du Lesotho une île moyenâgeuse dans une mer sud-africaine de (relative) modernité. Le pays semble tellement à l'écart du monde extérieur que nous nous demandons si les habitants ont eu connaissance de l'apartheid ou du déroulement de la Coupe du Monde en Afrique du Sud. Nous traversons de minuscules villages faits de huttes rondes en pierre avec toits triangulaires de paille (Mokholton, Rafolatsane, Limakeng...). Il fait excessivement froid à cette altitude (nous avons eu une nuit à - 5°C); les habitants portent cagoules ou bonnets et bottes blanches et de grandes couvertures recouvrent leurs corps. Dans les falaises escarpées broutent paisiblement vaches, mouton et chevaux sauvages. Sublime ! Et dire que Durban se trouve à deux heures de route ! Nous nous arrêtons au pied d'un petit village, montons notre tente à la vue ébahie de deux gamins et mangeons un plat typiquement local: du riz Sotho (standing ovation et grande distinction pour la boutade de chef). Le lendemain, nous voulons prendre la nationale qui coupe le pays (dont la taille correspond à la Belgique) d'ouest en est (la dorsale wallonne locale en somme, pour rester dans les comparatifs belges), mais il semblerait que les cartographes n'aient pas fait de la topographie du Lesotho une de leurs priorités, nos cartes étant scandaleusement peu détaillées. Sans parler des autorités locales qui ne semblent pas connaître l'existence même des panneaux routiers. Dans ce dédale de chemins hasardeux, nous nous retrouvons ainsi sur une piste qui ressemble plus à un mix entre le terrain du superbiker de Metet et celui de mountain bike d'Houffalize qu'à une nationale. C'est certain, nous sommes perdus ! S'en suivent d'intenses recherches de ladite nationale sur des pistes de carrioles rocailleuses et jalonnées de fausses crêtes irritantes. Dans cet environnement fortement dénivelé, nous sommes ballottés dans tous les sens et croisons les doigts pour ne pas être un moment bloqués par un obstacle infranchissable (même si Germaine ne semble pas connaître cet adjectif). Lorsque deux routes se séparent de ce labyrinthe, il faut choisir entre la peste et le choléra ; nous nous fions souvent à notre bonne étoile pour prendre à droite plutôt qu'à gauche, les quelques gens du cru que nous croisons n'étant pas d'une grande aide (ne parlant pas anglais ou ne connaissant pas d'autres endroits que l'enceinte de leurs villages). Il ne fait guère de doute que nous franchissons plusieurs passages jamais traversés auparavant par une quelconque voiture et que nous sommes les premiers touristes à admirer des villages parmi les plus isolés du pays. Après 4 heures de dure labeur, nous sortons de ce merdier en retrouvant la fameuse nationale à Thaba Tseka. Une dernière longue route un tant soit peu convenable mais se faufilant péniblement entre les montagnes, nous mène à la capitale Maseru située dans une plaine dans le « bas » du pays (toujours à plus de 1000 mètres d'altitude quand-même) où se trouve le pont faisant office de frontière avec l'ouest de l'Afrique du sud. Ce qui est clair c'est qu'on aura vu le Lesotho de fond en comble. Germaine, toi qui voulais des cailloux et de la terre après ton hivernage forcé, te vla servie ! Heureusement que nous sommes passés à Durban chez le garagiste pour un check-up général...



- Vendredi 06 et samedi 07 août - ROUTE JUSQU'EN NAMIBIE (Etat Libre d'Orange, Province du Cap Nord)
- De retour en Afrique du Sud, nous sommes pressés par le temps: Olivia, la douce de Jérôme arrive dans deux jours à Windhoek, en Namibie pour passer 10 jours en notre compagnie. Ayant 1500 kilomètres à faire en 48 heures, nous nous réveillons à 5h45 pour partir dès le lever du soleil et roulons jusqu'à 18h, moment où il se couche. Nous traversons donc plutôt rapidement la région de l'Etat Libre d'Orange, théâtre de sanglants combats entre les anglais et les boers et ces derniers et la tribu ndebele. Cette province dont la capitale est Bloemfontain est bordée de petits « dorps » et de bourgs prospères empreints d'une atmosphère afrikaner. Nous ne nous attardons pas non plus sur la Province du Cap Nord (renommé pour Kimberley, la ville du diamants), très peu densément peuplée et quasi-désertique.
- Nous quittons petit à petit définitivement l'Afrique du sud, pays envoûtant par ses charmes et la variété de ses paysages et cultures et qui nous aura littéralement subjugué. Il faut dire qu'en un mois, en traversant tout le pays d'ouest en est le long de la côte, puis d'est en Ouest dans l'intérieur du pays, nous nous refaisons en accéléré toute l'histoire déroutante de ce pays unique au monde : la Province du Cap Occidental qui vit les Hollandais débarquer en 1652 avant de se faire déloger par les Britanniques en 1806 ; le Winelands, bastion de la culture afrikaner et terre d'accueil des français Huguenot ; la Province de Cape Est, patrie des Xhosa, ethnie majoritaire du pays ; le Kwazulu-Natal jalonnée de villages zoulous, cœur de la communauté indienne et symbole des bantoustans (ces territoires dans lesquels furent parqués les Noirs durant l'apartheid) ; l'Etat Libre d'Orange peuplé d'irréductibles fermiers afrikaners et qui eut un rôle éminent dans l'histoire du pays (il fut le théâtre de la progression des Boers ou Grand Trek, mécontents de la mainmise britannique au Cap) et enfin la Province de Cape Nord qui vit un grand nombre d'Anglais et européens s'y implanter au cours du XIXème siècle après la découvert de diamants à Kimberley.
- Le samedi 7 août, après un dernier arrêt à Uppington pour se ravitailler en denrées alimentaires, essence et eau (remplissage des réservoirs), nous atteignons la frontière de la Namibie dans l'après-midi. Sauf encombre majeure, nous serons à Windhoek le lendemain en début d'après-midi, juste à temps pour l'arrivée d'Olivia ! La suite au prochain épisode...



• « Delakinzène »

- Le chef de la quinzaine
- Un policier de Durban. Nous arrivons tout juste à Durban et Jérôme demande le chemin à un policier. Cinq minutes plus tard, il finira dans sa voiture, sa casquette de police sur son crane. Le policier escortera Germaine jusqu'à notre rdv.
- Le métier de la quinzaine
- Garde de station-service. Un mec à Kimberley, sourire angélique, gueule de pas chargé, épais comme un sandwich SNCF, musclé comme un flanc aux pruneaux... mais armé d'une kalach. Le genre de type à ne donc pas trop chercher.
- La finoserie de la quinzaine
- Le brillant dans les dents. Les suf-africains sont friands de se caler d'infectes plombages dorés sur toutes leurs dents, leur faisant des sourires de demeuré à la Joey Star (on peut se déchainer, ce bougre de Joey ne risque pas de venir dégommer le capot de Germaine à coup de haches en Namibie). Peut-être parce que vivant dans le pays de l'or et du diamant, ils raffolent de tout ce qui est brillant.
- Le déjeuner de la semaine
- Mais au tabasco. Au Lesotho, étant perdus, pressés par le temps et dépités, nous nous sustentons à la va-vite avec un petit pot de mais saupoudré de Tabasco. Un régal.
- Le refus de la modernité de la quinzaine
- A la frontière Lesotho – Afrique du Sud, nous croisons une charmante dame avec une magnifique valise à roulettes... posé absurdement sur sa tête... Soit elle n'a pas compris le principe, soit elle ne veut pas oublier cette habitude qu'ont les femmes africaines de tout poser sur leurs têtes. A la même frontière, une autre mama vend du mais grillé et ... des croissants français ! La première fois qu'on en voit depuis très longtemps.
- La compagnie « ayant choisi un nom de carton plein » de la quinzaine
- K.K.K. Logistics. Dans un pays sortant de l'apartheid, ça craint un peu.
- Le slogan de crevard de la quinzaine
- We are the lifetime to your deadline – Venant d'une compagnie de courrier soit disant express qui a mis 3 semaines pour nous envoyer un colis, ça nous semble un peu déplacé.
- Les prénoms de la quinzaine
- Hilton à une pompe à essence ; Wellington à l'Hilton de Durban
- Le raciste de la quinzaine
- Le chien d'un backpackers. A la simple vue d'un noir, celui-ci se mettait à aboyer sauvagement. Il faut dire qu'ici, quantité de gros chiens, s'énerve toujours à la vue d'un non-blanc. Le plus terrible est le boerebul, résultat d'un croisement entre un bloodhound, un doberman et un rottweiler. Aussi lourd qu'un homme corpulent, le boerebul est un chien féroce, élevé au départ par des fermiers noirs racistes pour tuer les Noirs qui s'introduisaient chez eux. Quand il est lancé, on ne peut pratiquement pas l'arrêter. Durant l'apartheid, sous le couvert de la science, l'armée a également essayé de développer des chiens tueurs. Sa plus grande « réussite » fut un croisement entre un berger allemand et un loup, un monstre doté d'énormes crocs, d'une force phénoménale et d'un caractère épouvantable.
- Les villages de la quinzaine
- - Makhulange – Perdus au beau milieu du Lesotho, nous profitons des très rares panneaux indicatifs pour essayer de nous repérer. Nous trouvons le panneau Makhulange et cherchons de bonnes minutes où ce trouve ce bête village sur notre carte. Sans succès. Nous nous apercevons ensuite qu'un deuxième village s'appelle du même nom. Puis un 3^{ème}, un 4^{ème} ... avant de s'apercevoir que Makhulange signifie école primaire.
- - Grootdrink – Le village voulant dire « grosse soif » en afrikaans, nous avons décidé d'y faire un saut. Nous n'avons pas été déçus : à 10 heures du mat, la première personne qu'on croise est un type crev plein en train d'allègrement pisser le long d'une maison. C'est sûr, l'endroit porte terriblement bien son nom !
- Le son de la quinzaine
- Le « click » - Les langues zouloues et ndebele ont une particularité phonétique assez amusante et totalement inconnue de nos langues européennes : le click (cliquetis) ou clappement qui consiste à retirer la langue des dents de devant, puis à la frapper contre le palais. Eclat de rire assuré à la première écoute de ce curieux son.
- L'alcool de la quinzaine
- La grenade: Tequila, Jagermaster, Red Bull – Grâce à un ingénieux système, pendant que nous buvons le shot de tequila, un petit verre de Jagermaster se mélange au Redbull, ce mix rentrant dans notre gosier au moment où nous terminons la tequila. Effet garanti !
- Les inconscients de la quinzaine
- Jérôme et John – Ils se tenteront une petite baignade dans l'Océan Indien avant de se faire sermonner par le Mitch Buchanon local : il n'y a pas de filets anti-requins et la zone ici ne manque pas de ces charmantes créatures...
- Le personnage de la quinzaine
- Mohandas Karamchand Gandhi – Beaucoup de gens ignorent que Gandhi, né en 1869 en Inde a vécu en Afrique du Sud et y a exercé une grande influence politique Il arrive en effet à Durban en 1893 et fonde le Natal Indian Congress dans le but de lutter pour l'émancipation des Indiens. Il achète ensuite une ferme près de Durban et y crée la revue Indian Opinion. Son bureau d'avocat devient également le quartier général de l'opposition à une loi votée pour empêcher les Indiens d'entrer en Afrique du Sud. Après avoir été envoyé en prison il arrive à ce qu'une loi d'aide aux Indiens soit votée et décide de rentrer en Inde où il aura la vie qu'on lui connaît.

Le Grand Coin de Germaine

Après 42 jours d'une interminable attente, nous sortons Germaine de la torpeur et l'obscurité de son container ! Nous sommes étonnés, elle a encore la forme, malgré un pneu crevé. Le check-up général chez le garagiste s'avère concluant: après lui avoir changé huiles, filtres et liquides de frein, elle est comme neuve, prête à repartir à l'assaut des pistes africaines, même nous avons frôlé l'accident à Bloemfontain à cause d'un enfoiré peu porté sur l'utilisation du clignoteur. Ci-dessous, nous vous présentons quelques photos des plans et de la préparation. Nous en profitons pour remercier chaudement Philippe pour sa précieuse aide dans les entrepôts de All-Lock. En voiture Germaine !

