

Hachille sur les chemins du Monde [20]

DANS LE DELTA DU MEKONG

Hachille est désormais entré au Vietnam, où il découvre la rudesse des routes, l'incroyable anarchie qui tient lieu de Code de la route, la loi du plus fort et du plus inconscient primant sur les règles élémentaires de sécurité, et la barrière de la langue. Mais ce bon vieux camion a plus d'un tour dans son sac, et sa bonne bouille aide à régler bien des problèmes. Il va cependant énormément souffrir sur un revêtement qui n'a plus de route que le nom, et son train AV va l'obliger à marquer une halte forcée dans un lieu quasi idyllique. Veinard.

Texte et photos Géraldine Carême et Yann Figuet



ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH
CÔNG TRÌNH THÀNH MIỀN
TƯỜNG CHÂN KM309-357-KM310-335
CHỈ ĐOÀN CÔNG TRƯỜNG XD CT 557
HOÀN THÀNH: 26-3-2002

Hachille emprunte la célèbre piste d'Hô-Chi-Minh. Pendant la guerre, elle servait à acheminer armes et munitions pour les troupes du Viêt-Cong.



Résumé des épisodes précédents

Après la Malaisie, la Thaïlande et le Cambodge, Hachille et son équipage arrivent enfin au Vietnam. Non sans mal, les tracasseries douanières l'ayant obligé à patienter deux jours à la frontière. Mais il est en pleine forme, 18 mois après avoir entamé son périple par l'Amérique du Sud.

TEMOIGNAGE CITROEN TYPE H

Notre entrée dans Hô-Chi-Minh-Ville donne un avant-goût de ce qui nous attend dans les semaines à venir : le chaos ! Des milliers, que dis-je, des millions de mobylettes et scooters ont pris possession du macadam, créant une vague sans fin sur laquelle notre brave Hachille a bien du mal à surfer. Telles des abeilles vrombissantes, ils arrivent de tous côtés, indifférents à tout ce qui pourrait freiner leur progression, slalomant entre eux, se butinant mutuellement tant ils se touchent les uns les autres. Et pour ajouter encore à l'ambiance électrique qui s'en dégage, des centaines de camions chargés de containers ont obtenu l'autorisation de quitter le port pour livrer leurs clients. Il est plus de 15h, c'est l'heure de pointe... Hachille bout, au propre comme au figuré, son radiateur n'appréciant guère une

avancée au quasi-ralenti, mètre par mètre, comme une remontée à contre-courant d'un gigantesque mascaret. J'en viens à regretter de ne pas avoir installé un ventilateur électrique pour l'aider à évacuer ses calories. Par chance, nous ne perdrons pas de temps à chercher un endroit où nous parquer, car un bivouac nous attend. Jean-Marcel, directeur de l'Hôpital Franco-Vietnamien, nous héberge dans les jardins de la résidence où habitent médecins et infirmières expatriés. Un havre de paix dans une ville prise de folie. Nous laissons Hachille se reposer à l'ombre des palmiers, et c'est en bus et à pied que nous partons à la découverte de l'ancienne Saïgon et de ses trésors : la Maison du peuple (l'ancien hôtel de ville), le Théâtre national, les temples et pagodes de la périphérie, les lieux de prière du quartier chinois bercés par les

gongs et baignés de vapeurs d'encens... La présence coloniale française a laissé des traces, et pas seulement dans l'architecture, comme en témoigne la Traction qui trône devant le musée d'Histoire. Mais la chaleur étouffante et la foule nous poussent à descendre plus au sud, pour découvrir le delta du Mékong. Nous décidons cependant de ne pas emprunter la nationale 1, réputée pour sa dangerosité, et c'est par les chemins et routes secondaires que nous progressons difficilement, certaines pistes finissant en cul-se-sac ou devant des ponts infranchissables pour notre camion. Il nous faut pourtant avancer, et nous nous hasardons sur un de ces ouvrages, faisant fi du panneau "Max. 2 tonnes". Hachille le traverse, mais quelques kilomètres plus loin, une barre placée à deux mètres de hauteur au milieu du

chemin nous contraint à faire demi-tour. Nous sommes dégoûtés, et nous nous rabattons sur cette horrible N1 et ses kamikazes. Le Code de la route n'y a pas droit de cité. On double à droite, à gauche, on roule en sens inverse, on déboîte sans clignotant, les motos coupent la route sans un regard pour la circulation... Les cent kilomètres qui nous séparent de la petite ville de Ben Tre sont un véritable cauchemar. Mieux vaut rouler douze heures

sur une piste de Patagonie avec un vent à décorner des bœufs que trois heures dans cette circulation à rendre cardiaque le plus zen des conducteurs. Je suis vidé ! A Ben Tre, après négociations, le directeur de l'Hôtel du gouvernement accepte d'héberger la frimousse suppliante d'Hachille, le temps que nous explorions la région en... bateau, sur les petits canaux qui zèbrent la mangrove. Le contraste avec la folie routière est total. Nous sommes au calme, la vie semble se dérouler au ralenti, au rythme lancinant des filets lancés par les pêcheurs qui vendent le fruit de leur travail sur les marchés. La récolte des noix de coco permet de faire vivre de nombreuses personnes. Décortiquées, râpées, transformées, cuisinées, elles servent à la fabrication de bonbons succulents ou entrent dans la composition de produits cosmétiques.

Le Vietnamiens sont durs en affaires. Mais le musée implorant d'Hachille fait des miracles

Notre cheminement au fil de l'eau se poursuit jusque chez M. et Mme Chai. Arboriculteurs de profession, ils font partager leur amour de la nature aux visiteurs et leur font déguster les merveilleux fruits de leur verger. Ananas, ramboutans, fruits du dragon, bananes... La liste est longue et l'accueil de ce couple âgé nous emmène hors du temps, entre sourires et échanges en langage des signes. Leur voisin s'occupe, quant à lui, de la purification du sel provenant des salines. Par un procédé de chauffe et de filtrage, il rend cet or blanc propre à la consommation. L'industrialisation du delta du Mékong, si elle marque un développement salutaire pour la population, détruit dans son sillage de nombreuses traditions. Les marchés flottants disparaissent peu à peu à cause de la sédentarisation. Il nous faut donc descendre encore plus au sud

pour découvrir ces lieux extraordinairement hauts en couleur. Nous reprenons la route, direction Can Tho, où nous faisons ressouder une des barres latérales de protection d'Hachille, sacrifiée sur le bord d'un trottoir pour éviter une collision. L'atelier de soudure, spécialisé dans l'inox, nous accepte spontanément. Pas besoin de rendez-vous, et encore moins de devis ! Les Vietnamiens sont durs en affaires, et il ne faut surtout pas leur faire perdre la face sous peine de blocage définitif de la discussion. Pourtant, celle-ci tourne court, alors que je marchandais le prix de départ fixé à 100.000 dong (environ 20 euros). Pour des raisons qui nous échappent complètement, le patron décide brusquement de nous offrir sa prestation. Nous le remercions de son geste, rare dans un pays où le touriste est le plus souvent pris pour une vache à lait.

Bien que nous remontions vers le nord, la chaleur est étouffante et Hachille transpire

Can Tho n'est cependant pas le lieu idéal pour passer la nuit. Après avoir négocié un parking avec le propriétaire chinois d'un hôtel, nous sommes priés de déguerpir, sous prétexte qu'il y a un trop grand nombre de clients dans l'établissement et que notre présence dérange. Où nous garer ? Finalement, une vendeuse plus sympathique et un peu plus anglophone que ses consœurs nous trouve en pleine rue, un emplacement payant, surveillé par les gardes

d'un hôtel tout proche. Pour un euro, nous dormons tranquillement, bercés toute la nuit par les pétarades des mobylettes et des camions de livraison. Le tumulte n'est décidément pas fait pour nous, et au petit matin, nous louons une barque pour nous échapper de Can Tho et aller à la rencontre des fameux marchés flottants. Le soleil est à peine levé, mais l'ambiance au fil de l'eau est extraordinaire. Toute une vie s'est organisée le long du Mékong, et nous croisons les gros bateaux des grossistes venant livrer fruits et légumes, et les petites embarcations colorées des marchandes à la pièce qui se rendent à Phun Diem, à trois heures de navigation de là. Nous les suivons nonchalamment, profitant de ces instants de paix et de calme avant les embouteillages du marché. La circulation, sur les canaux, est aussi

dense qu'en ville, mais elle est bon enfant. Nous accostons près d'une barque, après avoir jeté un œil sur le mât qui présente un exemplaire de chaque produit proposé. Puis nous entamons les discussions et demandons à la vendeuse de taper le prix sur notre calculette. Devant notre incompréhension de la langue et nos tentatives d'explications à grand renfort de gestes et de mimiques, nous finissons tous par éclater de rire. La chaleur monte vite, et en retournant sur Can Tho, nous décidons de reprendre Hachille pour filer plus au nord, non en suivant la côte, mais en traversant les régions montagneuses des hauts plateaux du centre. Notre première étape nous mène à Dalat, à quelque 300 km de Saïgon et à 1.500 m d'altitude. Hachille avale doucement les kilomètres, sans stress. Les routes sont enfin désertes, mais les pentes et les



Devant le musée d'Histoire d'Hô-Chi-Minh-Ville, une Traction attend les clients.



Sur les berges du lac de Dalat, les Vespa se réunissent une fois par semaine.



Une Traction familiale encore en activité. Ses jantes et enjoliveurs n'ont plus rien d'origine...



Il n'y a pas que des Traction au Vietnam. On trouve également quelques Peugeot, dont cette belle 203.



A Can Tho, nous trouvons un petit atelier de soudure qui nous remet en place la protection latérale.



Nous nous échappons des villes surpeuplées pour goûter au charme des marchés flottants.



Des centaines de milliers de scooters et mobylettes ont envahi les rues d'Hô-Chi-Minh-Ville, laissant peu de place aux véhicules à quatre roues.



Mme N'Gia et sa Traction aux chevrons inversés !

TEMOIGNAGE CITROEN TYPE H

Tous les Vespa sont dans cet état. Plus rutilants que jamais...



Dalat est aujourd'hui la destination incontournable des jeunes mariés en voyage de noces.



Arrêt dans la montagne pour rechercher l'origine des bruits suspects émis par le train AV d'Hachille.



Le train AV d'Hachille est malade. Il va falloir procéder à une lourde opération chirurgicale.



Pas moyen de réparer sur place, mais nous resserrons malgré tout l'écrou de cardan.



Hachille, blessé aux pattes, est soutenu moralement par un R 2087 Renault, un 1.400 kg quatre-roues-motrices baptisé Jeannette.

TEMOIGNAGE CITROEN TYPE H

Traction ou 203, les anciennes sont encore bien présentes, mais pas toujours d'origine

cols font souffrir notre vieux camion. Souvent en première, à 10 km/h, il nous faut deux jours pour arriver à bon port. Malgré la fraîcheur, similaire à celle que nous avons connue sur certains plateaux d'Amérique du Sud, le thermomètre qui surveille le circuit de refroidissement dépasse régulièrement les 90 °C. Nous devons fréquemment nous arrêter pour faire baisser la température, bien que je laisse le capot AV entrebâillé.

Lorsque nous atteignons enfin Dalat, il pleut. Nous garons Hachille sur le parking du plus grand hôtel de la ville, à côté d'une Traction 11 familiale bicolore, qui sert toujours à véhiculer les clients. Ses roues et enjoliveurs ne sont pas d'origine, tout comme l'intérieur en velours ou les feux AR, mais ici, il ne faut pas trop chercher le respect de l'authenticité, l'important étant qu'elle roule. D'après le directeur de l'hôtel, l'auto a toujours été là, sans doute abandonnée par des Français lorsqu'ils ont quitté le pays. Dalat était, il est vrai, un lieu de villégiature prisé par les colons. Aujourd'hui, les touristes sont plutôt vietnamiens, et nous découvrons une ville entièrement dédiée à l'amour, et tout le kitsch qui va avec. Dalat a été déclarée "Capitale des lunes de miel". Le must ? Se faire tirer le portrait par un photographe de rue qui fait ensuite imprimer ce souvenir sur une assiette en porcelaine chinoise !

Chaque soir, les amoureux vont, main dans la main, se promener autour du lac artificiel près du centre-ville. Le dimanche matin, ce sont d'autres passionnés que l'on retrouve sur les berges. Les membres du "Dalat Vespa Club" se rassemblent chaque fin de semaine pour exposer leurs engins rutilants. Les Vietnamiens feraient-ils ainsi un pied de nez aux milliers de deux-roues japonais et coréens qui encombreront le trafic ? Certainement ! La plupart sont des modèles "150 Super" fabriqués entre 1965 et 1979. Certaines carrosseries me sont complètement inconnues et je me demande si elles proviennent vraiment des usines Piaggio, ou si elles sont le fruit d'une interprétation locale. Avis aux amateurs !

Entre ces rencontres, nous passons du temps dans la campagne environnante. On pourrait parfois s'imaginer dans les Vosges ou le Massif central. Mais les champs nous rappellent que nous sommes bien au Vietnam. Café, thé, fraise... Ici pas de riz, mais des hectares de serres sous lesquelles une culture intensive et pas toujours raisonnée permet de nourrir une partie des 86 millions d'habitants. Cette production se

retrouve sur les étals du marché de Dalat, un modèle du genre. Fruits séchés, vendeuses portant leur stock sur des balanciers, étals colorés, nous errons dans les allées et Géraldine fait provision de fraises séchées.

Au nord de la ville, Mme N'Gia, fille de l'ancien président du Vietnam Nguyen Huu Tho, a choisi une tout autre voie que celle tracée par son père. Cette architecte a construit l'hôtel de ses rêves dans les arbres !

Un mélange de Gaudi, du Facteur Cheval et de Dali, pour une œuvre des plus étonnantes dans cet état comblant. Mme N'Gia est également amoureuse des vieilles mécaniques, et elle nous présente sa Traction 11. Eclats de rire, lorsque nous découvrons les chevrons Citroën inversés qui décorent la calandre. Elle nous promet de demander à son mécanicien de réparer cette véritable offense pour la marque française. En sortant de chez cette dame pas comme les autres, nous tombons sur une Peugeot 203. D'un blanc immaculé, la belle trône devant un hôtel de luxe dans l'attente de sa prochaine balade. Ni son chauffeur ni le personnel de l'hôtel ne sont à même de nous en conter davantage. Pas grave. Le plaisir des yeux est unique !

Déjà une semaine que nous sommes dans la ville. Il est temps de bouger ! Nous voulons rejoindre la côte en passant par la fameuse route n° 14. Ce passage dans la montagne suit l'ancienne piste Hô-Chi-Minh qui servait durant la guerre à faire transiter armes et munitions vers les armées du nord. Pour Hachille et son équipage, cette étape de 800 km est un autre combat. Entre les côtes aux pourcentages insensés, les descentes vertigineuses, les trous béants dans un asphalte hors d'âge, ou tout simplement les routes se terminant devant un précipice, notre pauvre camion souffre. Difficile de profiter de la splendeur des paysages. Nous prenons malgré tout le temps d'échanger quelques sourires avec ces minorités montagnardes qui vivent très pauvrement de café et de quelques racines. L'architecture de leurs maisons de bois nous séduit, tout comme leur accueil totalement désintéressé.

Au bout de trois jours de route, Hachille n'en peut plus. Des bruits se font entendre dans les roues AV, et ils sont de plus en plus présents. Un arrêt chez un petit mécano nous permet d'apprécier les dégâts. Avec les chocs répétés, le train AV gauche a souffert. Les roulements ont pris du jeu et même l'écrou de cardan a réussi à se desserrer tout seul. Mais ici, pas moyen de réparer. A 150 km de là, nous savons pouvoir trouver un lieu plus approprié, où Claude, un hôtelier français passionné de véhicules anciens, nous attend. Alors, nous resserrons l'écrou et nous croisons les doigts.

Il va nous falloir douze heures pour rallier Hoi An. Hachille n'en peut plus lorsque nous arrivons enfin, à la nuit tombée. Le lendemain, avec l'aide de Hoa, le mécanicien de l'hôtel, nous faisons un état des lieux. Le constat

est sans illusion : les roulements sont explosés, les rotules de direction ont pris un jeu terrible, les soufflets de cardan n'ont pas résisté... Nous faisons appel à nos amis du club hollandais HY Team, qui promettent de nous envoyer au plus vite des pièces et une trousse de secours pour Hachille. Combien de temps cela prendra-t-il ? Mystère.

Nous aurions cependant pu tomber plus mal. Hoi An est une délicieuse bourgade, l'accueil de Claude est enthousiaste et Hachille ne pouvait trouver meilleur endroit pour se refaire une santé. Il est entouré par deux splendides Renault 2087 Goëlette 4x4 entièrement restaurés. Ils servaient de bus jusque dans les années 80 et ils ont conservé leur moteur Etendard de 58 ch. Je me fais d'ailleurs un plaisir de tester une de ces Jeannette, comme aime à les appeler affectueusement Claude.

Nous en profitons également pour nous essayer au side-car Ural, dont l'hôtel possède huit exemplaires parfaitement entretenus. Ils ont été rachetés au poids, il y a quelques années, à la police vietnamienne. Aujourd'hui, ces engins russes promènent les touristes au milieu des rizières, à la découverte de la vie rurale de la région. Difficile de les

dater, quand on sait que ces sides, créés en 1939, ont toujours conservé leur design, seule la mécanique ayant évolué, et ces modèles sont toujours équipés d'un bicylindre copie conforme des BMW d'antan. Nous partons en balade dans ces vrombissants trois-roues. Rizières, labours avec les bœufs, pêche à la crevette, les pistes de la région n'ont plus de secret pour Claude qui nous fait visiter quelques-uns de ses coins favoris. Une manière de nous remonter le moral qui, je vous l'avoue, en a pris un coup depuis quelques jours. Cela fait pourtant 18 mois que nous sillonnons la planète à bord de notre Type H. Nous sommes fiers d'Hachille, et le voir souffrir nous fait de la peine. Avons-nous eu tort de nous embarquer dans une telle aventure avec lui ? Pas un instant nous ne regrettons ce choix, et tant pis s'il s'accompagne de quelques galères mécaniques. Après tout, nous le savions avant même de partir. Et puis, chacun de ces soucis nous a permis de rencontrer des gens exceptionnels, de lier des amitiés fortes, alors au diable les états d'âme. La baie d'Halong nous attend ! Hip hip hip Ural ! ■

Les roulements du train AV sont morts, les soufflets de cardan déchirés, les rotules explosées...

Suivez les aventures d'Hachille sur <http://www.cheminsdumonde.net> et tous les mois dans GAZOLINE.



Par chance, je peux compter sur l'aide précieuse des mécanos de l'hôtel tenu par Claude, un Français expatrié.



Je ne résiste pas au plaisir de tester une Jeannette. Encore plus rustique que notre Hachille.



Claude utilise huit side-cars Ural pour faire visiter la région aux clients de son hôtel.