

Note au lecteur

Ce récit est la transcription de mes carnets de voyages de 1986 à 1989. Les faits sont réels et non le fruit d'une imagination débordante. Tous les incidents relatés ont été vécus par l'auteur ou contés à l'auteur par ceux qui les ont vécus.

Toute erreur de jugement ou d'appréciation sont de la responsabilité seule de l'auteur.

Au fruit de la passion.

Remerciements

Mes remerciements vont à

l'artiste, peintre,

et

avocat à ses heures perdues,

Maître Raymond Mazliak,

À

Ghislaine Jacquier

fidèle interprète des sens et des mots

À

Éric Guichand

pour ses encouragements

À

Anne Delaite

Infatigable lectrice critique

*Et à tous ceux et celles impliqués dans le façonnage de cet
ouvrage.*

Préambule

Ce livre est dédié à tous ceux qui vont au travail chaque matin, qui payent leurs factures en fin de mois, font le plein d'essence après avoir fait les courses à la superette du coin et ont mangé trois fois par jour, à ceux qui prennent l'autoroute, traversent la douane sans arrière-pensée, ceux pour qui l'État existe. À l'attention de tous qui ont fait leur service militaire, qui payent leurs impôts chaque année, la TVA chaque jour, et votent de temps en temps pour un gouvernement, en somme ceux qui font ce qui est le plus « normal ».

Ce texte est le récit d'autres individus qui ont quitté leur monde confortable, connu et parfois ennuyeux pour se frotter contre une autre réalité brute et bien différente. Ils ont tenté, à leur manière, de s'y adapter à ce nouveau ou ancien monde tout en étant formé et moulé par le monde qu'ils ont quitté. C'est parfois et de cette manière qu'ils ont trouvé l'essence naturelle d'eux-mêmes.

Il se peut que certains d'entre eux aient entre-aperçu l'existence d'un autre Etat dans l'Etat. Quand il existe, il est souvent le cas qu'il soit nommé « raison d'Etat ». Cependant cette histoire est celle d'une lutte entre ceux qui ont cru en l'existence d'un Etat prétendument élu par le peuple, et d'autres qui ont prétexté qu'il l'aurait été par Dieu. Dans la finalité de ce récit, il a fallu déterminer aux

quels dieux ; des cieux, terres ou enfers, il fallait se vouer.

Cette histoire est simplement une affaire de croyance et d'identité qu'elle soit ; musulmane, animiste, orthodoxe, catholique, protestante, occidentale, africaine, arabe ou bien laïque et profane. La Mahdiah fut le premier État en Afrique à s'être libéré de l'Empire Britannique et du Général Gordon. Il l'a été par la force des armes du Mahdi¹. Cette Mahdiah a été suivie, dans notre époque, par l'état des ayatollahs en Iran et celui des talibans en Afghanistan, pour ne pas mentionner l'Iraq de Falloujah et plus récemment encore, la zone sahélienne du Cameroun à la Somalie. Cependant ni la Grande Bretagne, ni son héritier américain n'ont totalement oublié cette première révolution «islamique», même si leurs souvenirs sont restés dans l'inconscient. Par contre, les Occidentaux n'ont pas pensé que les légataires du Mahdi se souviennent, eux aussi, de cette époque glorieuse. L'Organisation des Nations Unies, sorte de grand « machin » et successeur des puissances coloniales a voulu mettre ses mains sur les restes du Soudan. Pour

¹ Littéralement « L'attendu » celui qui a pris ce titre annoncé dans le Coran, de la même manière de certains chefs de « Boko Haram » (les livres interdits) aujourd'hui, a interdit la lecture de tout livre théologique sauf le Coran, selon Rudolf Slatin un Autrichien qui l'a combattu avant d'être son prisonnier durant plus de 11 ans.

l'empêcher de nommer des nouveaux pachas et khédives, il a fallu abattre bien des Soudanais mais le fait de tuer ces peuplades ne faisait qu'attiser l'attention des infidèles de l'ouest, surtout quand une organisation relayait cette vérité sans vergogne ni peur. Pour beaucoup d'habitants du pays, ils avaient honte de ce que leur classe politique faisait prétendument en leur nom mais l'éminence grise avait une autre opinion. Il n'y avait pas d'autre solution. Il convenait de faire taire la source de ces informations et faire parler la poudre et la peur contre un symbole. Il importait peu de savoir si ce symbole était sans frontières, mais il ne suffisait pas d'éliminer une agence inapte ou inoffensive. À tout prix, la tête, comme celle du Général Gordon devrait être coupée.

Pour les individus qui ont quitté leur monde au nord de la Méditerranée, bien peu ont pensé qu'ils allaient être plongés dans la prolongation de la bataille d'Omdurman où la mort de Gordon fut vengée. Bien que beaucoup de personnes soient parties pour le compte d'organisations non-gouvernementales et même onusiennes dans l'espoir d'aventure, sensations fortes et plus généralement une envie diffuse de « faire du bien » la très grande majorité de ces personnes ne sont restées que peu de temps sur place, parfois six mois ou une année. Pourtant en général, ils se sont fait beaucoup de bien. Pendant leur séjour, ils jouaient un rôle prédéfini par leur contrat et l'organisation. Rares étaient ceux qui soient restés suffisamment longtemps dans le même pays pour pouvoir

comprendre plus qu'une partie infime de la culture et de la politique du pays hôte et voir l'évolution de la contribution de leurs actes individuels sur un plan plus large. Ce livre est né de la volonté de rendre hommage à ces individus souvent oubliés et de placer l'impact, voulu ou non, que ces personnes ont eu sur un plan parfois global. Ce livre est le témoignage de « l'effet du battement des ailes du papillon », ou comment les éphémères agissements individuels peuvent avoir des conséquences inconscientes mais néanmoins importantes à l'échelle de ce petit monde que nous croyons habiter.

Nous pouvons tous croire que ce monde soit l'unique, mais si la définition de « croire » n'est qu'un jugement sans preuve, d'autres possibilités s'ouvrent. D'autres personnes ont sans doute la même prétention de penser, pis savoir, que leur monde est le seul à exister. À chacun de savoir ou prétendre que sa propre réalité est seule vérité s'il le souhaite. Ceux qui sont convaincus de savoir ce qu'est la vie le savent souvent jusqu'au moment de tomber malade et parfois en mourir. Dans la maladie et dans la mort, parfois ils se rendent compte que ce qu'ils ont cru jusque là être la vie n'était point d'autre qu'une forme d'illusion appuyée à grand renforts de l'éducation, la formation, et une société normative. Ce récit est le reflet de certaines de ces illusions dites réalités dans la lumière croisée d'autres normes.

Carte de l'Afrique de l'est.



En Route.

Les camions ont été chargés au port de Mombasa au Kenya avec tout ce qu'un pays sinistré par la guerre peut consommer : bière Heineken, en boîtes avec une date de péremption dépassée de quelques années et estampillées « For sale in UAE Only », de l'essence, du kérosène et du gas-oil en fûts de 200 litres et en citernes de 15'000 litres, du ciment, de la ferraille, des pièces détachées, enfin des conteneurs dont le contenu était partiellement dissimulé par de fausses portes soudées à l'intérieur, la partie cachée de ces conteneurs étant réservée généralement pour du whisky.

Deux jours plus tard, les infatigables mais asthmatiques Fiat 682N traînant leurs remorques sont arrivées à Nairobi, dans un « compound »² entouré par un mur haut de trois mètres couronné par des tessons de bouteilles. Ce « Go Down³ » aux limites de la zone industrielle était fort bien situé, juste après le pont qui traverse le chemin de fer, venant lui aussi de Mombasa mais plus important, avant le premier barrage de police qui se trouvait à quelques kilomètres plus loin vers la ville. Le bureau de « Speedways », transitaire et transporteur, spécialisé pour

² *Enclô*

³ *Entrepôt*

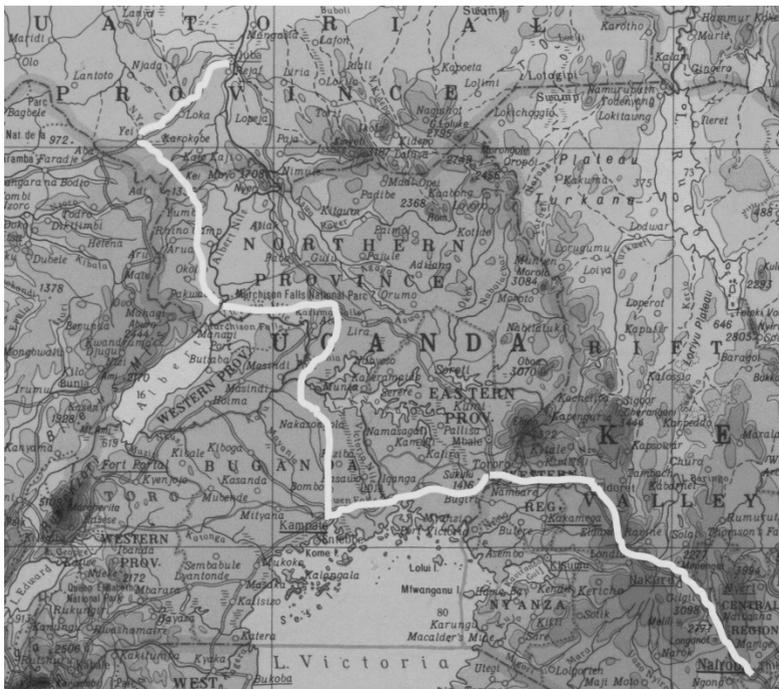
le sud du Soudan s’y trouvait. Les gérants de ces sociétés de transport étaient usuellement des Indiens de nationalité kenyane, bien connus pour leur efficacité et surtout pour la manière dont ils savaient graisser la paume des fonctionnaires peu regardants sur la marchandise à transporter mais très attentifs aux montants et monnaies dont leur « bakchich » devrait être réglé.

Le sud du Soudan vers la fin des années 1980, était devenu une destination trop dangereuse pour les indiens prudents à jamais quand il s’agissait de leurs fonds. Quant à leurs peaux, ils ne les risquaient pas, préférant laisser le soin de faire conduire la marchandise à bon port par des chauffeurs indépendants, somalis pour la plupart et quelques Kikuyus convertis à l’Islam. La grande majorité des chauffeurs longue distance en Afrique de l’est était des musulmans, comme si la voie de la paix intérieure était nécessaire pour vaincre les tribulations passagères ou permanentes de cette noble vocation.

L’Ouganda voisin, à cette époque, était en proie à ce qui était prosaïquement appelé « la guerre dans la brousse », car à la fin du régime d’Idi Amin, l’armée tanzanienne s’était retirée, laissant derrière elle un marasme de groupuscules armés.

La route directe en passant par Lokichogio au nord du Kenya n'était plus utilisée depuis l'encerclement de Torit par le « Sudan Peoples' Liberation Army » (SPLA).

Carte de la route entre Nairobi et Juba.



Les commerçants indiens avaient même tenté une déviation de quelques milliers de kilomètres en passant

par Mwanza en Tanzanie, remontant la rive ouest du lac Tanganyika, puis replongeant dans les forêts tropicales du Zaïre avant de retrouver le Soudan. Pour les quelques camions qui avaient réussi l'exploit extrême d'arriver à Juba, l'aventure avait pris six mois. Pour toutes ces bonnes raisons et malgré les bénéfices qui pouvaient être réalisés, les Indiens se sont tournés vers des pâtures peut-être moins vertes mais bien plus rentables à terme.

Speedways était aux mains de Chris Banks. Ce monsieur prétendait être un sujet de sa Majesté la Reine mais personne ne savait la vérité et ne s'y intéressait. Chris Banks touchait des avances de ses clients, puis il avançait aussi peu d'argent que possible à ses sous-traitants attendant le départ de ses camions avant de mettre la clef sous le paillason et disparaître, pour quelques mois, avant de réapparaître généralement dans une autre société et sous un autre nom. Tout le monde était au courant de ses chicaneries et les acceptait, sachant que Chris Banks était toujours attiré par l'appât du gain et qu'il referait surface tôt ou tard, ce qu'il faisait. Quant à ses nombreuses créances, elles ont toujours été payées, parfois même avec des années de retard mais toujours payées. Dans l'urgence, une menace discrète suffisait pour accélérer le versement des sommes dues.

Speedways avait obtenu de la part d'un certain nombre d'agences onusiennes et chrétiennes des commandes pour la livraison de voitures 4x4 et de quelques camions

de marque Nissan chargés de divers produits de secours. Ces produits de secours n'étaient autres que des outils agricoles et des semis destinés à être distribués aux populations regroupées autour de la ville de Juba encerclée.

Bien que les fonctionnaires de l'ONU se rendent compte des gros profits que faisait Speedways, le problème restait immuable, il fallait livrer ces biens à Juba. Faire acheter les marchandises par Speedways ou un autre ne changeait quasiment rien à terme, car les frais de transport seraient de toute façon payés à Speedways. Autant essayer de confier la responsabilité directement à Speedways en prenant soins de spécifier un prix « CIF Juba », c'est à dire livré à Juba plutôt que d'acheter le matériel à Nairobi et prendre le risque de voir peu ou rien arriver à Juba. Quant à assurer le matériel et le transit, c'était tout simplement chimérique, le coût de l'assurance aurait été plus élevé que la valeur du matériel lui-même.

Chris Banks, bien qu'il n'ait vraisemblablement pas reçu une éducation formelle, n'était pas un homme totalement dénué d'intelligence pariétale et il savait que s'il confiait de belles 4x4 rutilantes à la charge de ses chauffeurs habituels, à moins de prendre en otage leurs femmes et leurs enfants, il risquait de ne jamais revoir, ni les voitures, ni la couleur de son argent, le solde n'étant versé qu'après livraison. Après tout, la route était longue et même sans la moindre velléité, un accident ou un

dépouillement pur et simple au bout d'un fusil à un des barrages routiers qui pullulaient le long du chemin étaient fort probable. Il avait besoin d'un homme de confiance à qui il pouvait confier le convoi. En échange d'une somme déposée sur un compte en banque en Angleterre avant le départ, j'étais prêt à assumer sa confiance, sous réserve d'un bonus à verser une fois les véhicules arrivés à Juba.

Avant le départ, nous avons dû attendre deux ou trois jours car pour les voitures neuves, destinées à l'exportation, les plaques de transit étaient obligatoires. Ces plaques furent très difficiles à obtenir à moins de bien connaître les fonctionnaires du Ministère des transports. En conséquence les sociétés qui avaient la bonne fortune d'en posséder les louaient à prix d'or et par jour. Speedways nous avait informés qu'une livraison de voitures venait d'avoir lieu à Kampala et que faute de vols, réguliers ou irréguliers, un chauffeur reviendrait par la route. Dans tous les cas, nous aurions suffisamment de plaques pour envisager notre départ.

Le jour du départ, les quelques dix Fiat, cinq camions Nissan et les cinq Land Rover 110 ont quitté le « compound » de Speedways bien avant l'aube pour éviter la congestion de l'heure de pointe. Sans incident le soir venu, nous nous sommes arrêtés peu avant le poste frontière de Malaba. Il n'y avait rien pour distinguer l'endroit où nous nous étions arrêtés : une lignée de

maisons le long de la route, quelques mètres de goudron torturé par le passage de milliers de pneumatiques réchappés. Ces maisons de passage servaient aux milliers de chauffeurs longue distance et à leurs apprentis qui devaient dormir avant le passage de la frontière. Cet arrêt pouvait prendre quelques jours pour un convoi en transit pour le Soudan, avec une dizaine de kilos de paperasse à faire tamponner et les « copies conformes » tapées à la machine à écrire mécanique, cela prenait forcément du temps. D'autant plus que les douaniers ne gagnaient pas très bien leur vie avec les modiques salaires que l'Etat kenyan daignait leur verser avec quelques mois de retard. L'ajournement sporadique de tamponnage effectué par les transitaires pouvait avoir des effets économiques étonnants. De surcroît, quand, avant la pause de midi, un papier venait à manquer, cela faisait retarder le convoi entier jusqu'au lendemain. Les calculs étaient toujours justes, soit une nuitée de plus pour la vingtaine de personnes qui composait notre petite tribu nomade ou sinon une petite enveloppe placée dans de bonnes mains et le départ était donné.

Cette cérémonie, maintes fois renouvelée n'était ni stérile, ni répétitive, car à chaque fois des subtilités donnaient un nouveau parfum d'encens à cette messe où tout le monde devait trouver son compte. Si le départ était donné trop tôt, le convoi ne serait pas obligé de passer la nuit dans les maisons de passage de l'autre côté de la frontière qui étaient sous le contrôle des mêmes

familles que celles du côté kenyan. Un départ trop retardé ne profiterait qu'aux cousins du côté kenyan et ferait sans doute des jaloux. Il fallait trouver un compromis, prenant en compte l'historique des pauses et le prix des passes que les douanes imposaient à leurs « clients ». Personne n'a jamais accusé les douaniers de s'être mêlés aux affaires juteuses des proxénètes, ni d'être propriétaires des maisons closes. Les preuves auraient été impossibles à rassembler car les accusés auraient été en même temps les témoins et tout à la fois ceux qui devaient mettre en route ces enquêtes. De plus, les officiers au siège des douanes touchaient certainement une taxe officieuse prélevée sur les profits de ces hôtels.

Le seul élément externe qui venait à perturber la musique des vêpres établies, rarement il est vrai, était l'économie. Comme tout pays de la région, le gouvernement se croyait obligé de « développer ». Selon ce credo universel le gouvernement avait besoin de crédits de la Banque Mondiale, octroyés en partie sous l'égide de sa succursale adroitement nommée « International Development Association » (IDA). Cette aide rendait la surveillance des comptes de l'Etat obligatoire et la Banque contrôlait l'efficacité des mouvements d'import et d'export qui devaient renflouer au plus vite les caisses poreuses de l'Etat. Ces contrôles sporadiques ne pouvaient guère être combattus, le Ministre des Finances se devait de les instituer sous les ordres de Washington, avec le résultat prévisible que la frontière et les maisons

seraient fermées généralement jusqu'au lendemain du départ des « experts » pour Washington.

Au passage de notre convoi, aucune visite « d'experts » n'étant en cours ou même à l'horizon, nous nous sommes rendus à la messe autant de fois qu'il a fallu pour que les curés prennent leurs dîmes. Collectes d'église finies, la congrégation a pu sortir par la grande porte pour traverser par un petit pont le petit fleuve qui faisait office de frontière et entrer dans la cage de la douane ougandaise. Un au revoir de trois jours au Kenya pour certains, pour d'autres, un adieu définitif.

Qu'importe, le côté ougandais restait à faire, malgré ou à cause de la guerre civile, les mêmes commémorations devaient être respectées. Les dieux de la douane n'aiment pas être délaissés de leurs droits, directs et indirects. Il se peut que nous ayons manqué à nos devoirs et dévotions à la sortie du Parthénon kenyan mais rien ne nous avait préparé au grondement de tonnerre provoqué par les pots d'échappements de cinq Range Rover belles et flambant neuves, entrant dans l'enclos des douanes mais du côté ougandais ! L'Ouganda n'exportait pas de voitures. Par conséquence ces véhicules n'avaient pu entrer dans ce pays que par la même frontière et douane. Ce fait était attesté par leurs plaques d'immatriculation kenyanes. Plaques rouges, plaques de transit, plaques d'exportation identiques aux nôtres. Identiques car ces plaques rouges

portaient les mêmes chiffres, les mêmes numéros et dans le même ordre que les nôtres.

Les agents des douanes ougandais n'ont pas tardé à agir. La police a été appelée et sans ménagement particulier j'ai été mis aux arrêts. Elle m'a mis dans la case servant à retenir les quelques contrebandiers qui ne pouvaient ou ne voulaient pas rendre à César son dû, le temps de réfléchir et de le trouver, le cas échéant. Mon cas était un peu différent, il s'agissait de faux, faux dans les plaques, à moins qu'il s'agisse de vraies fausses plaques. Nonobstant mes explications, documents à l'appui, les officiers de la police ne voulaient rien savoir, je ne pouvais pas leur en vouloir. Dans ce lieu de détention j'étais libre de mes mouvements à l'intérieur de la cour qui entourait la case. Je pouvais commander de la nourriture et des journaux. Je ne devais même pas payer mon logement où, non sans avoir fait nettoyer soigneusement la hutte et la cour, j'avais fait installer mon lit de camp et moustiquaire.

Mes chauffeurs accoutumés à ce genre de procédés venaient me voir sans encombre pour partager un repas ou une tasse de chai, moitié lait, moitié sucre, avec un soupçon de thé. Mais même ces voyageurs aguerris n'avaient encore jamais vu deux jeux de plaques apparemment des originaux, à la même place et au même moment. Tout le monde s'accordait à dire que cela se produisaient de temps à autre mais normalement tout

était programmé afin de ne pas soulever de suspicion de la part des policiers et des péagers. Le procédé était simple. Pour un numéro de plaques, il y avait en réalité deux voire trois jeux. Il suffisait de s'assurer que les différents jeux ne se trouvaient trop près ni dans le temps, ni dans l'espace. Chaque fois qu'un jeu de plaques quittait la douane, un coup de fil suffisait pour signaler qu'un deuxième jeu pouvait être mis sur un autre véhicule quittant Nairobi. De cette manière le temps perdu par le voyage jusqu'à la destination finale du premier véhicule et le retour de ses plaques à Nairobi était parfaitement rentabilisé par la location du deuxième, voire le troisième jeu, multipliant par autant le bénéfice du loueur de plaques.

Dans le cas qui nous occupe, cette procédure avait été appliquée à la lettre, mais personne n'avait prévu le cas d'un retour si rapide des voitures accompagnées de leurs plaques au Kenya par le même poste de douane, celui-ci étant le seul possible car les autres étaient fermés à cause de l'insécurité régnante. La réponse à l'énigme était finalement simple. Grâce à un prêt de l'IDA, le Ministère des Finances du Kenya avait pu avoir accès aux devises. Le Ministre s'est saisi de cette opportunité de prêt à son pays pour en faire un usage provisoire et personnel. Avec ces dollars il s'est permis de commander des Range Rover en payant l'importateur à Nairobi directement en dollars. De ce fait, l'importateur lui accordait une réduction substantielle sur le prix qu'il aurait eu à payer

s'il avait payé en shillings kenyan. Le Ministre ou ses agents prenait livraison des voitures en spécifiant que leur destination finale était l'Ouganda et par conséquent elles n'étaient pas soumises aux droits de douanes kenyans d'environ 100%, seule la procédure du demi-tour effectué en l'Ouganda coûtait quelque chose. Les douaniers ougandais ne devaient constater officiellement ni l'importation ni l'exportation de ces biens. Ils étaient bien disposés à arranger leurs clients et simultanément leur fin de mois bien qu'ils encouraient le risque de perdre leur gagne-pain, à moins de pouvoir s'arranger à leur tour avec leurs officiers supérieurs ce qui était certainement fait. Le Ministre des Finances kenyan se devait de prévoir des largesses suffisantes à distribuer pour satisfaire tout ce beau monde.

Du côté kenyan, les agents de douane étaient de toute façon sous la responsabilité du Ministre des Finances mais cela n'empêchait pas le versement d'un pécule ou prime de fonction à ceux qui de près ou de loin savaient faire leur devoir envers leur maître titulaire et Ministre de tutelle. Le retour des voitures au Kenya était assuré. À la fin de cet exercice, les voitures se trouvaient physiquement au Kenya accompagnées par des papiers certifiant leur exportation, ce qui équivalait à une importation de véhicules de luxe au Kenya sans taxe, ni droit de douanes. Par la suite, il suffisait de les faire immatriculer par l'importateur sous plaques kenyanes

tout en prenant soins de remettre les compteurs kilométriques à zéro.

Le bénéfice de cet exercice pour le Ministre⁴ a dû être de l'ordre de 100% de la valeur des voitures grâce à l'évitement des taxes d'importation et des bénéfices sur le taux de change. En effet, le shilling kenyan avait un taux fixé par la Banque Centrale d'environ Ksh15 par USD mais celui qui avait un accès aux devises obtenait en général un taux d'environ Ksh20 en 1986. En

⁴ Tableau de calcul

	USD	KSH		Notes
Prix voiture (hors taxe)	30'000	450'000	(a)	Taux de 15 KSH/USD
Valeur chez l'importateur hors taxe		600'000	(b)	Taux de 20 KSH/USD
Taxes et droits de douanes		600'000	(c)	100% de (b)
Prix de revente/Revenu du Ministre		1'200'000	(d)	(b) + (c)
Bénéfice brut KSH		750'000	(d) - (a)	
Bénéfice brut USD	50'000			Taux de 15 KSH/USD
Frais estimé	10'000			Douanes et importateur
Bénéfice net par voiture	40'000			

revendant ces shillings à la Banque Centrale, celle-ci les reconvertissait en dollars et versait une partie sur le compte du prêt de l'IDA et le surplus sur le compte de qui de droit, c'est-à-dire le Ministre en personne. Pour une Range Rover d'une valeur d'environ 30'000 USD, le Ministre pouvait prétendre à une marge de USD 40'000. En tout cas l'affaire était bonne, sans investissement de départ, le capital étant fourni sans intérêt par la Banque Mondiale, le Ministre des Finances étant seul souverain de l'opération, sauf pour l'importation initiale et la vente finale au client d'où son arrangement avec l'importateur. Même pour celui qui recevait un salaire de ministre un montant pareil valait certainement le risque négligeable pris.

Comme par enchantement, le lendemain du départ des Range Rover pour le Kenya, un douanier vint m'informer qu'il y ait eu un petit « malentendu » par rapport aux plaques et qu'après vérification, nous pouvions procéder. Il restait à régler les menus frais liés pour ma libération à la police et payer les « charges de garde » pour les cinq jours dans les mains du gabelou approprié. Approprié, car il ne suffisait pas de remettre l'argent à n'importe qui, et surtout pas au chef, mais à un adjoint qui pouvait le cas échéant nier l'avoir reçu au cas où le montant était estimé trop peu élevé ou, s'il estimait le montant excessivement généreux, en déduire une portion avant de remettre la somme correcte à qui de droit.

Terrae matri sacrum

Après cette trêve toute aussi imprévue que bénéfique le voyage redémarrera. Nous arrivons en mon pays natal, au moins celui défini et défendu par les Anglais lors de la conférence de Berlin à la fin de 1884. À force de matraquer ou éduquer les braves natifs de la région et tirer les cartes devenues bibles et atlas, tout homme (et femme à un moindre degré) a fini par croire en l'existence de cette « nation » l'Ouganda, né que de la pensée perfide d'étrangers par un assemblage de cinq royaumes; Buganda, Bunyoro, Toro, Busoga et Ankole pour ne mentionner que ceux reconnus par les « explorateurs ». (D'autres peuples ont été oubliés car personne, enfin aucun « pouvoir » européen n'a pu reconnaître leur forme de savoir-vivre ou de « gouvernement ».) Pour les croyants en cette construction païenne, nous sommes arrivés dans le pays de ma naissance, une seule « nation » un unique « État ». Ce dogme présume que l'impôt et le monopole de la violence « légitime », appartiendrait à cet état, « engendré, non pas créé, de même nature que le Père [blanc], et par lui tout a été fait ».

Dans les terres où nous allons pénétrer, il n'y avait pas, il n'y a jamais eu cette même idée d'abord de frontières, puis d'état, de monopole de violence « légitime », ni d'impôt universel⁵. Seuls les éduqués, soit les évolués esclaves de la pensée de leurs maîtres, pour ne pas mentionner des éducateurs missionnaires, persistaient à y croire.

En une semaine, nous avons fait les quatre cent trente-huit kilomètres qui séparent Nairobi de cette « frontière ». Comme nous avons été libérés de l'enclos des douanes relativement tard, il a fallu s'arrêter devant d'autres maisons de passage à environ 50 kilomètres des bornes délimitant le droit de pillage des uns, au devoir d'arnaque des autres qu'on nomme pompeusement les droits souverains.

Ces maisons étaient un peu plus pauvres que celles du côté kenyan et de temps en temps on entendait quelques tirs ici et là, comme si le « Popular Resistance Army » (PRA) et le « Uganda Freedom Fighters » (UFF) ou la « Uganda National Liberation Army » (UNLA) nous souhaitaient la bienvenue. Nous étions sur la « Trans-African Highway » qui n'était ni « highway » ni

⁵ *Il y eut des impôts aux marchés dans divers royaumes mais jamais d'impôt universel.*

transafricaine, route bien plus connue pour le transport, non pas de biens mais de mal. Ces maisons libres n'avaient d'autres buts que de soulager le voyageur fatigué par des jeux « sans frontières » et d'alléger quelque peu son porte-monnaie bien garni au début de son long trajet. Bière aidant, musique congolaise à fond, viande grillée et chair fraîche faisaient bon ménage, à tel point que logement et chair constituaient une sorte de forfait, où l'un ne pouvait être consommé sans l'autre. C'est sans doute la raison pour laquelle j'ai dû dépenser le double pour le privilège de ne pas devoir partager ma couche. La « Trans-Africain Highway » transportait l'extase et en elle la mort lente du Sida.

Le lendemain, nous avons livré quatre des cinq Land Rover aux bureaux du Haut-Commissariat des Réfugiés (HCR). Après l'obtention des tampons sur les récépissés de livraison, j'étais pressé de quitter la ville car les tentations qu'elle offrait à mes chauffeurs étaient trop présentes. Mes chauffeurs préféraient de loin les confort citadins aux rigueurs de la route. Nous nous mîmes en route l'après-midi et nous avons dormi à quelques vingt kilomètres de Kampala sur la route du Luweero.

Le triangle du Luweero était à l'époque une version africaine du triangle des Bermudes, sauf que dans les combats entre l'UNLA et la « National Resistance Army » (NRA), il y avait très peu de bêtes qui en sortaient vivantes. Museveni, combattant de l'époque et

Président actuel dit avoir consommé avec ses hommes plus de 21'000 têtes de bétail dans le triangle. Pour évaluer le nombre de personnes tuées dans cette zone, seuls les bas-côtés de la route jonchés de cadavres et des pyramides de deux à trois mètres de haut, de crânes bâillant étaient là pour en témoigner. Il y a eu certainement plusieurs centaines de milliers de morts.

Nous avons conduit vite, tous n'ayant qu'une chose en tête, garder les nôtres et éviter de croiser qui que ce soit. Même les chauffeurs les plus aguerris n'aimaient pas cette zone verte. Quelques « shiftas »⁶ tirant sporadiquement dans la savane éparse ne les dérangent pas plus qu'une mouche un peu insistante mais la moite verdure des hautes herbes était une longue morgue tropicale qui n'attendait que la balle fatale pour poursuivre sa besogne.

Fort heureusement, la route était goudronnée et en bon état et nous avons filé jusqu'à Kibangya où la route pour Masindi et celle de Gulu se séparent. C'est là, dans une sécurité toute relative que nous avons été obligé de nous rendre sous la « protection » de quelques jeunes adolescents armés de Kalachnikovs qui se disaient de l'UNLA. Nous avons dormi sous nos camions.

⁶ Des hors-la-loi kenyans souvent dépeints comme étant des Somalis.

Le lendemain, tôt, nous quittâmes Kibangya pour Karuma sur le Nil, là où il sort du lac Kyoga pour traverser les chutes de Murchison Falls qui donnent leur nom au parc national, avant de se jeter dans le lac Albert et continuer vers le Soudan.

Enfant, j'avais passé une partie de mes vacances au pied de ces chutes, occupé à pêcher les poissons tiges pendant que mon père⁷ attrapait d'énormes perches du Nil de plus de cinquante kilogrammes. Pendant ce temps le garde-faune éloignait les crocodiles qui s'intéressaient d'un peu trop près à faire de moi ou de mon petit frère un amuse-gueule. Ce temps d'innocence était révolu.

Le parc national était jadis infesté d'animaux sauvages, de lions, buffles et éléphants. Au moment de notre passage, il restait certainement quelques animaux, cependant il y restait encore beaucoup de sauvages. Cette zone était sous l'influence d'une « manifestation divine » du nom de « Lord's Resistance Army » (LRA). Cette force avait été fondée par un médium, Alice Auma, elle-même possédée par un esprit nommé « Lakwena », qu'elle a appelé le « Holy Spirit Movement (HSM) »⁸.

⁷ *Adoptif.*

⁸ *Mouvement du Saint-Esprit. Voir également "Alice Lakwena & the Holy Spirits: War in Northern Uganda, 1985-97" par Heike Behrend, édité par Ohio University Press 1999.*

Elle, la force et l'ensemble de ces paranormaux, recevaient avant toute bataille une onction qui protégeait leurs corps des balles de l'ennemi, pourvu que l'âme du receveur soit pure⁹. Leurs hymnes de bataille étaient chrétiens et catholiques, leur formation avançait au combat toujours en forme de croix. Malgré leur tactique peu orthodoxe, cette force a pu infliger un certain nombre de défaites au NRA et à son commandant Museveni. Mais à cause de ces stratégies hérétiques, le HSM a presque été annihilé à seulement quelques kilomètres de Kampala. L'opération « paradis terrestre » n'a pu être réalisée et les survivants sont devenus le LRA¹⁰.

Vers le village de Karuma, nous avons vu la poussière levée par de nombreux camions, signal certain du départ d'un convoi. Ces convois protégeaient le ravitaillement du « West Bank¹¹ » du Nil. La région du West Bank était toujours le fief de l'ancien président Idi Amin, il y avait la présence d'une formation militaire nommée « Former Uganda National Army » (FUNA) qui continuait à se

⁹ Cette croyance est similaire à celle attribuée au Mahdi, fait rapporté dans « Ten Years' Captivity in the Mahdi's Camp 1882-1892 » par F.R. Wingate sur la base des Manuscrits de Père Joseph Ohrwalder. Éditions Sampson Low Marston & Co. Londres 1892.

¹⁰ L'Armée de Résistance de notre Seigneur.

¹¹ Rive Ouest.

battre, bien que l'armée d'Idi Amin ait été vaincue en 1979.

Nous sommes arrivés à temps pour voir l'arrière de la dernière voiture blindée quitter le barrage qui s'est fermé lentement derrière elle. Bien évidemment, palabres et incitations pour nous laisser la suivre ont été entamés mais sans autre résultat que de voir s'affirmer l'intransigeance du chef de poste. Commander James était son nom de guerre. Un homme ferme et respecté par ses hommes, respecté mais craint comme il se doit dans de pareilles situations.

Nous passâmes deux semaines à Karuma. Chaque jour selon les mêmes rites, les mêmes espoirs et les mêmes désespoirs. Les mêmes repas, spaghettis et sauce tomate en boîte, toujours le soir. Ici, il n'y avait pas de maison de passage, pas de femmes non plus. Rien, sauf le campement militaire, soit une demi-douzaine de huttes, une misérable barrière qui faisait office de barrage et le Nil qui coulait vite vers le nord, comme s'il avait hâte de quitter ces terres troubles et entachées de haine et de sang.

Les collations étaient prises ensemble mais j'avais remarqué que les Kikuyus n'aimaient pas partager leur casserole. Ils représentaient deux clans sur les dix que compte cette tribu et ils ne se mélangeaient pas. Toutefois les deux fractions partageaient leur popote avec

les Somalis. Ce schisme me troublait et effectivement, au bout de dix jours, un des chauffeurs, le dénommé Isaac Njoroge vint me voir. Il souhaitait rentrer à Nairobi fatigué moralement par ce pays de Philistins. Mais il prétexta autre chose, un manque d'argent.

Le lendemain, la nuit portant conseil, je rassemblais les chauffeurs et demandai leurs avis. Une grande majorité a accepté la proposition de lui avancer deux cents mille shillings¹².

Les matins sont parfois longs et remplis de problèmes qui paraissent insolubles. Le NRA venait fouiller les bagages. Bien évidemment ils sont tombés sur le vin que j'avais acheté pour un certain écossais à Juba, Jimmy. Au bout de trois heures, le commandant du poste, James vint voir ce qui se passait. L'affaire est vite réglée en notre faveur, pourtant le soupçon reste. Avons-nous un traître parmi nous? Comment dans tous ces camions et

¹² *Tableau de correspondance circa 1987*

<i>Devise</i>	<i>Valeur approximative</i>
<i>US Dollar (USD)</i>	<i>10</i>
<i>Kenya Shilling (KSH)</i>	<i>200</i>
<i>Uganda Shilling (USH)</i>	<i>20'000</i>

remorques sont-ils tombés sur une caisse de douze bouteilles si rapidement ? Les langues se délient et les accusations volent. Tous sans exception désignent Isaac coupable avec la complicité d'autres membres de son clan.

Isaac s'approche. Il a été rejoint par trois ou quatre de ses camarades. Ils proposent de prendre leurs camions et de repartir tous en arrière. La perte d'un chauffeur serait tolérable, toutefois quatre camions entiers ne l'est nullement. La tension monte. La discussion tourne en bagarre. Coups de poings et coups de pieds fusent de tous les côtés. Certains s'interposent pour éviter une conflagration générale, mais ils sont pris à leur tour, comme cibles légitimes de la colère des protagonistes. Finalement, après quelques yeux au beurre noir les choses semblent se calmer. Les troublions retournent auprès de leurs camions, les cœurs se remettent à battre régulièrement et les taux d'adrénaline retombent.

Un des apprentis détache sa remorque. J'envoie un autre pour savoir pourquoi. Le camion fait demi-tour sous prétexte d'aller aider un autre camion dont le compresseur serait en panne afin de gonfler ses pneumatiques. Il ralentit à ses côtés, le temps d'ouvrir la porte de la cabine et hisser à bord deux autres chauffeurs et leurs apprentis, tous du même clan. La mutinerie n'a duré même pas une minute mais les conséquences doivent être résolues. Il nous manque trois chauffeurs.

Peu importe, les plus habiles des apprentis feront l'affaire. Personne ne songea à contrôler les permis de conduire et cette solution sembla ravir les heureux élus et leurs anciens maîtres. Les seuls mécontents parmi les apprentis étaient ceux qui n'avaient pas été choisis et espéraient tous secrètement que leur temps viendrait aussi.

Reste à décharger la remorque et répartir sa charge sur les autres véhicules. La remorque abandonnée sera sans doute récupérée par l'armée. Rien n'est jamais perdu, rien n'est détruit, tout se recycle. L'entropie semble être applicable même dans les circonstances éloignées des laboratoires de Clausius.

Autour de nous, il y a du mouvement. Quelques tirs de rafales rythment la nuit, soi-disant pour éloigner les rebelles. Trois camions remplis de militaires arrivent après avoir détruit un camp sans avoir subi ni morts, ni blessés. Ces camions ramènent au bout du canon aussi, plusieurs petites brasseries locales et leur personnel, des femmes chargées de brasser la bière fraîche chaque jour. Cette bière appelée le « merissa » est à base de mil ou de sorgho. Elle est très épaisse comme une sorte de bouillie et dégage une odeur de fermentation absolument infecte, du moins pour celui qui n'est pas habitué à sa consommation, elle se boit par litre(s). Une paille est utilisée au bout de laquelle est fixé un filtre fait de brindilles d'herbe pour empêcher les grumeaux de

remonter. Les Kikuyus en ont bien profité, et les militaires encore davantage car ils ne payaient pas leur boisson. Le lendemain, la qualité des gueules de bois se distinguait entre ceux donc la libation était libre et ceux qui ont dû limiter, faute de finances, la quantité de breuvage blanchâtre ingurgitée.

Quatre jours après la mutinerie, une voiture blindée du NRA arrive suivie par un camion chargé de munitions et de soldats. Ils sont l'avant-garde du convoi qui vient du nord. Il n'y a pas de temps à perdre. Notre convoi s'assemble, les camions citernes sont dispersés entre les autres véhicules. Les camions Nissan, plus rapides et maniables sont placés à la tête du convoi juste derrière la voiture blindée qui ouvre la route, suivie par la Land Rover du commandant. Le commandant James me demande de rester à l'arrière. Il explique que les informations qu'il a reçues indiquent que nous allons pouvoir traverser rapidement le parc sans rencontrer de résistance, les seules difficultés seront sans doute des pannes mécaniques, crevaisons et éventuellement des embourbements. Voilà de bonnes nouvelles.

À peine deux heures après l'arrivée du convoi, nous partons dans un brouhaha indescriptible. Moteurs réveillés de leur sommeil à grands coups d'accélérateur, boîtes de vitesses presque rouillées après tant de jours d'inaction. Barres de remorquage qui crient leur souffrance et compresseurs d'air laissant échapper de

manière irrégulière l'excédent de pression. Les chauffeurs contents de se retrouver en mouvement chantent de leurs cris à la fois stridents et gutturaux, accompagnés par les voix plus hautes perchées des apprentis grim pant sur les chargements pour vérifier, tout en roulant, que tout est bien arrimé.

La route de terre battue tire tout droit. Il a plu toute la nuit. Nous roulons séparés les uns des autres par environ 50 mètres d'écart, principalement pour éviter le camion précédent car le risque de ne pas pouvoir s'arrêter à temps est élevé. Les freins laissent souvent à désirer, comme en témoignaient les carcasses de camions au fond des escarpements à la sortie de chaque virage un peu trop serré.

La route était très glissante et les camions s'embourbaient ou glissaient dans les fossés à chaque kilomètre. Nous avons fait moins de cinquante kilomètres en douze heures. Quand, vers minuit, un autre camion s'embourbe, on décide finalement de s'arrêter pour la nuit. Le lendemain, le treuil de ma Land Rover, câbles, pelles, épaules, bras et mains aidant le camion est sorti, dix heures plus tard. On continue, il n'y a pas de choix.

Pour traverser un confluent du Nil, la route tourne à gauche avant de traverser un pont maintes fois détruit et raccommodé tant bien que mal à chaque passage de convoi, point idéal pour une embuscade car les camions

doivent traverser sur deux troncs d'arbres servant de pont à la vitesse d'un mille-pattes malade. Pendant la traversée, les apprentis des autres camions crient et hurlent un mélange d'instructions, d'avertissements et d'encouragements contradictoires au pauvre conducteur dont la seule préoccupation est de faire en sorte que les dix roues de son petit train se suivent les unes après les autres sans glisser de l'un ou de l'autre côté, ce qui signifierait le début d'une descente, lente mais peu élégante du camion, remorque et contenu dans la rivière. Faire passer les cinquante-deux véhicules du convoi a pris quelques heures, mais tout s'est déroulé sans incident majeur. Au plus grand soulagement de tous et en particulier du commandant, les rebelles se sont abstenus d'être de la fête.

Les manœuvres de la traversée terminées, la route a repris son orientation précédente, droite et sans dénivellation apparente. La gaîté des mécaniciens s'éteint au fur et à mesure que nous nous éloignons de la traversée du pont. La vitesse de croisière tombe elle aussi, vers les trente kilomètres à l'heure. Le convoi n'est plus sur le qui-vive, il somnole doucement dans les rayons du soleil de l'après-midi à l'heure de la sieste.

Un petit arbre se trouvait sur la droite de la route. Les premiers véhicules l'ont dépassé comme tant d'autres arbres les kilomètres précédents. Quand le premier camion-citerne est arrivé à sa hauteur, un tir de mortier a

explosé. Le chauffeur a sauté de son siège laissant le camion s'engouffrer dans le trou laissé par l'explosion. L'apprenti a disparu dans le mur de flammes provoqué sans doute par un mélange de tirs de balles traçantes et de deux ou trois roquettes de RPG¹³.

Les pare-brises d'un grand nombre de camions qui suivaient et précédaient le malheureux ont été soufflés par l'onde de choc. La sieste était terminée. La pagaille a pris sa place. Les Nissan en tête du convoi ont accéléré. Le Fiat qui suivait le camion sinistré n'a pas pu faire autrement que de s'engouffrer, à son tour, dans la poche de l'explosion faute de freins. Les suivants se sont arrêtés et ont tenté de sortir de la route pour contourner l'obstacle. Les rebelles du Lord's Resistance Army (LRA), bien chez eux¹⁴ étaient fort bien disciplinés. L'un après l'autre, ils ont ciblé les camions citernes avec plus de réussite destructrice sur les camions qui transportaient de l'essence que ceux transportant du gas-oil. Une fois les citernes immobilisées et en feu, il leur a été relativement simple d'élire les autres victimes parmi les camions qui essayaient de sortir de ce guet-apens classique. Les braves conducteurs faisaient de leur mieux

¹³ « *Rocket Propelled Grenade* » ou lance-grenades propulsé par roquette.

¹⁴ Le LRA a été formé principalement par des membres de la tribu Acholi originaire de cette zone.

pour contourner les pyrotechnies et pour éviter les rafales de balles. Les rebelles n'étaient qu'à quelques centaines de mètres et tiraient un feu relativement bien nourri mais pas particulièrement bien ajusté.

Le commandant, en tête du convoi, a fait demi-tour comme son devoir le lui imposait. Il a disposé ses hommes tant bien que mal en formation défensive et un semblant de riposte suivie par une espèce de contre-attaque a eu lieu. Pendant ce temps les chauffeurs des camions valides se sont extirpés du bournier laissant derrière eux les malheureux blessés, tant humains que mécaniques.

J'ai vécu cet épisode sous ma Land Rover que j'avais pris soin de planquer dans le fossé au bord de la route. Un des apprentis qui m'accompagnait était plaqué au sol à mes côtés sous la voiture. Le toit de la Land Rover était manifestement visible par les rebelles car les balles ne cessaient de tomber. L'une d'elles a fait un ricochet sur le châssis de la Land et a terminé sa course dans le sable à quelques centimètres du pied droit de l'aspirant machiniste. Ceci n'aurait pas eu de conséquence si la trajectoire de la balle en question n'avait pas pris, avant de s'enterrer, la direction du gros orteil du bonhomme. Il paraît que l'orteil, une fois blessé, fait affreusement mal, à entendre l'élu qui criait comme un cochon, l'amputation de l'orteil était encore moins supportable. Je dois admettre que je craignais que malgré le bruit des

escarmouches, ses cris perçants ne nous procurent encore davantage d'ennuis.

La seringue de morphine a été pour une fois utile, ne serait-ce qu'à le faire taire. Une fois un calme relatif revenu, on l'a placé dans l'un des derniers camions qui déguerpissait. Sur ces entrefaites, le commandant commençait à contrôler (le mot est exagéré), la situation. Tout ce qui pouvait être récupéré et tous ceux qui pouvaient être soignés étaient déjà au loin. Il était temps de rassembler l'arrière-garde et de « se retirer » nous aussi. Trois gaillards ont pris place dans ma voiture mais d'abord il a fallu casser les fenêtres arrières gauche et droite pour éviter des « angles mort » de tir. L'un a pris la place du passager, deux autres à l'arrière pointant leurs fusils par les trous laissés par les fenêtres et le quatrième est monté sur le pare-boue droit en califourchon sur le rétroviseur. À la vitesse avec laquelle que nous allions rouler il n'y avait rien à craindre. On a chargé les balles dans des dizaines et des dizaines de chargeurs en forme de banane, scotchés deux par deux, afin de pouvoir recharger les Kalachnikovs aussi vite que possible.

Le commandant James dans sa bâchée¹⁵ ouvrait la route pour la simple et bonne raison que sur l'arceau derrière la

¹⁵ Voiture bâchée ou « Pick-up ».

cabine était montée une mitrailleuse. Elle était alimentée par des courroies de balles entreposées dans des boîtes métalliques. Le mitrailleur se tenait debout, son champ de tir couvrant le devant ainsi que les deux flancs de la route. Avec lui, dans la benne, était assis son chargeur qui s'affairait à changer les boîtes, à chaque fois que la courroie de munitions était épuisée.

Des champs de sorgho sont apparus, et ce malgré le fait que nous nous trouvions dans un parc national. Manifestement les gardes-faunes n'avaient qu'un pouvoir restreint mais l'explication s'est manifestée rapidement. Les deux Land Rover (nous n'étions plus que deux) ont attiré l'attention de mécréants cachés dans les champs. Jusque-là je n'avais jamais vu un fusil semi-automatique servir de faux. Les têtes de sorgho tombaient au fur et à mesure que nous avançons. Nous n'avons pas pris le temps de contrôler si ce « feu de suppression » avait fait tomber d'autres têtes. Sortis de la zone de danger nous nous sommes arrêtés, en partie, car ceux qui tenaient les volants commençaient à trembler tout comme ceux qui tenaient les Kalachnikov AK-47. J'ai ouvert ma porte et une pluie de cartouches s'est déversée par terre pour former un tapis. Voilà la raison pour laquelle il avait été si difficile d'embrayer et de freiner. Les douilles remplissaient la place dédiée en temps normal aux pédales. Il était temps de boire un petit whisky tiède dilué avec de l'eau tirée des gourdes chaudes avant de rejoindre les autres.

Nos esprits retrouvés, nous nous mîmes en route et nous avons entamé tranquillement la légère descente vers le pont à Pakwach. Dans une lumière de fin d'après-midi, une scène de désolation s'est présentée sous nos yeux. Dans la précipitation, les chauffeurs des Nissan ont voulu dépasser en prenant comme extension de la route, les plaines du Nil. Les chauffeurs de Fiat n'ont pas tenté ces manœuvres stupides connaissant sans doute les limites de leurs engins et ils se trouvaient à cet instant dans la sécurité de Pakwach, un petit fortin situé sur une butte surplombant le Nil.

Les Nissan étaient plantés dans les boues trompeuses du Nil dues aux inondations annuelles, inondations connues en Égypte depuis et certainement bien avant Moïse. Ces camions avaient été achetés par des fonds de la communauté européenne (CEE) et par le gouvernement Britannique. Ils étaient destinés à la distribution des secours qu'ils transportaient. Personne n'avaient pensé à quoi allaient servir ces camions après le convoi. Juba était encerclée et les biens à transporter à l'intérieur des quelques kilomètres qui composaient la ville, fort rares, mais pour l'heure ces camions n'étaient plus que des petits points jaunes au milieu de la plaine inondée.

La raison pour laquelle l'administration bruxelloise avait autorisé l'achat de biens non-originares de la CEE était que ces camions étaient disponibles immédiatement à Nairobi et de plus étaient peu chers. Ils étaient destinés à

un usage sur route, de préférence goudronnée, il leurs manquait des équipements les plus élémentaires pour faire du hors-piste. Dans ces circonstances, il ne restait que la possibilité de décharger les cinq véhicules avant de pouvoir les extirper de leur lit de limon, les remettre sur la route, puis les recharger avant de faire les derniers cinq kilomètres pour rejoindre Pakwach.

Les douze tonnes que contenait chaque camion ont été transbordés à dos d'homme. Les épaules des chauffeurs étant peu accoutumées à cette tâche considérée non-conforme à la dignité de leur office, ils furent, au départ, très peu volontaire. Les militaires n'allaient certainement pas s'abaisser à cette corvée civile. Ils étaient surtout préoccupés par l'idée que nos adversaires et compagnons de brousse nous rejoignent. Les trouffions ont donc installés un périmètre de défense autour des camions. Ne voulant pas passer la nuit sur place et pour donner une impulsion au projet, le commandant James fit tirer quelques RPG comme si l'ennemi nous avait débusqués. Les explosions eurent l'effet escompté pendant trois heures environ. Avant le crépuscule, trois camions furent déchargés mais il en restait encore deux. Les bras des chauffeurs convertis en mains-d'œuvre étaient fatigués mais surtout leur volonté s'était épuisée. La fatalité et la résignation, les autres faces de la religion de soumission qu'est l'Islam l'emportaient.

Il est bien connu par tous ceux qui voyagent en Afrique noire que la tombée de la nuit est l'heure la plus dangereuse, comme si l'imagination se mettait à faire un travail de sape et à force de démoralisation finissait par détruire tout espoir. L'imagination de la nuit devient réalité. Pour peu, les conducteurs se seraient laissés tomber sur place. À ces instants, les rites habituels sont très importants. Un des hommes, un peu plus pratiquant que les autres se mit à faire ses ablutions en préparation de ses prières. Les autres l'ont inlassablement suivi, sauf un apprenti qui a préparé du thé sucré, thé qui se substitue au chai là où il n'y a plus de lait. Personne n'a su si c'était l'effet de la prière ou le taux de sucre dans le sang, mais comme par enchantement les deux derniers camions ont été vidés dans un temps record, et sous les feux des phares, les câbles de remorquage ont été mis en place et les camions désembourbés. Par la suite, il a suffi de recharger, rejoindre la garnison où chacun pouvait remercier le dieu de son choix.

Le lendemain matin, il n'y a pas eu d'activité fébrile. Les chauffeurs de Nissan étaient peu loquaces, peut-être à cause de la fatigue, peut-être pour cause de honte, ou encore peut-être simplement parce qu'ils souffraient toujours de l'excès d'exercice de la veille consenti contre leur gré. Les uns faisaient le tour de leur camion notant ici et là les dommages et les traces des balles, les autres buvaient du thé, tasse après tasse comme si la

consommation de ce breuvage allait laver l'affront et la mémoire de ceux que l'on ne reverrait plus.

Nous quittâmes cet endroit maudit, maudit peut-être car nous n'étions pas très loin de la dernière demeure d'Emin Pacha, gouverneur de la province d'Equatoria du Soudan Anglo-égyptien¹⁶. Emin Pacha avait une notion particulière de la fidélité, étant né Isaak, puis baptisé Eduard, avant d'adopter quand il est arrivé à Khartoum, le nom de Muhamed al-Amin. Cette maladie d'identité ambivalente en a infecté plus d'un, notamment John Rowlands alias J. Rolling, alias Henry Morton Stanley « sauveur » non-désiré d'Emin Pacha. Cette facilité pour changer de nom, de religion et de servitude n'affecte en général pas les routiers somalis. Ils ont une capacité de commencer la journée comme si les événements de la veille n'avaient pas existés. Leurs camarades, compagnons de route, leurs camions et fardeaux oubliés, nous fîmes route vers Nebbi et puis vers Koboko à la frontière avec le Soudan. Koboko est notoire dans cette partie d'Afrique, car c'est ici que serait né Idi Amin à la réputation aussi sanguinaire que meurtrière. Koboko est aussi un des chefs-lieux de la tribu des « Kakwa ».

¹⁶ En 1876.

Le père d'Idi Amin semble aussi avoir été infecté par cette même malédiction de confusion identitaire qui a fait de lui l'animiste, catholique et puis, avant sa mort, musulman. J'avais peu d'affection pour Idi Amin, il avait expulsé mes parents de ce pays et fait débarquer une patrouille¹⁷ fortement armée à l'internat où j'étudiais avec mon petit frère. Fort heureusement, des amis de mes parents avaient pu venir depuis Kampala, située à 400 kilomètres de l'école, pour nous embarquer dans leur voiture non sans discussions, explications et injonctions. La directrice, en dépit des troubles inhérents de l'époque, n'avait pas l'habitude de confier des enfants à de parfaits inconnus. Nous croisâmes les véhicules militaires à environ cinq kilomètres de l'école. À Kampala nous avons passé la nuit dans la maison d'une certaine Kathy. Elle était canadienne de souche, indépendante d'esprit et courageuse. Elle nous a pris sous son aile littéralement, direction l'aéroport d'Entebbe, où quatre ans plus tard, le jour de l'anniversaire de mon frère, le frère du Premier Ministre d'Israël, Jonathan Netanyahu menait un raid connu sous le nom d' « Opération Thunderbolt ».

Le frère du futur Premier Ministre israélien n'a fait qu'aller à la rescousse de juifs, otages dans le pays qui a, par deux reprises été offert à ce peuple jadis sans terre,

¹⁷ En 1972.

comme antichambre à la terre promise ; par Chamberlain à Herzog en 1903, puis par Churchill pendant la Deuxième Guerre. Des israélites ont décrit cette offre comme « nachtasyll » ou maison de passage et ces propositions furent refusées. Netanyahu n'a fait que son devoir de ramener son peuple prodigue à la terre de Moïse.

Kathy, pour revenir à elle, a informé l'agent d'immigration que nous étions ses fils adoptifs et qu'elle avait rendez-vous avec son compagnon à Nairobi. L'agent a simplement tamponné son passeport qui ne portait aucune mention de ses deux « fils » puis il a fait signe de la main d'avancer et quelques minutes plus tard nous avons embarqué à bord d'un vol d'East African Airways pour Embakasi, l'aéroport de Nairobi. Simple chance, négligence ou intervention divine, nul ne le sait. Toute cette histoire, datant d'un peu plus de dix ans auparavant, restait dans les confins de ma mémoire inconsciente au moment du passage à Koboko car je me devais de rester attentif à ma charge, le convoi.

À la sortie de l'Ouganda, un des chauffeurs n'a pas vu les branchages au milieu de la route signalant à tout routier qui se respecte, un barrage soit de la police, soit de l'armée, ou encore une autre force armée. Jimmy n'a rien vu, pensant probablement, qu'il s'agissait de quelques branches tombées à proximité de l'eucalyptus. Jimmy ne s'est pas arrêté là où il aurait fallu. Il s'est fait arrêter

quelques mètres plus loin. Quand je suis arrivé il se trouvait sur le point d'être mis aux arrêts, si près de terra cognita. Ma main plongea pour une énième fois dans l'enveloppe brune qui faisait office de coffre. Soixante mille shillings¹⁸ pour une libération à l'amiable.

Puisque nous étions à l'arrêt, il était possible de nous aborder. Il y en avait quelques-uns qui profitaient de vendre des arachides grillées, ou encore, des épis de maïs grillés également sur des petits brasiers de charbon de bois. Une jeune femme s'approcha de ma voiture. Elle était très bien habillée à la manière de l'aristocratie somalienne mais elle se disait ougandaise. Elle se présenta dans un kiswahili parfait, ce qui est rarissime en dehors de la bande côtière du Kenya et l'ensemble de la Tanzanie. Son maintien haut et droit, sans pour autant être hautain, soulignait l'étrangeté de son apparition dans ce décor où les acteurs ne connaissent que des actrices aux rôles mineurs et somme toute très secondaires. Pour celui qui ne serait pas myope, elle était certainement belle. Amina, dit être la fille d'un ancien Ministre de l'Énergie de l'Ouganda, devenue contrebandière. Elle accompagnait un chargement important de café pour le Soudan dans l'espoir de le faire partir par avion depuis Juba vers Khartoum ou l'Arabie Saoudite. Le chargement

¹⁸ £'équivalent de 30 USD

de ses camions était fort bien fait. De l'extérieur il s'agissait d'un chargement de maïs dans des sacs de sisal de cinquante kilogrammes chacun, mais ils ne servaient qu'à cacher le chargement réel de sacs de café enfouis au fond et au centre du camion.

La dernière tracasserie de change nous guettait, il était obligatoire à la sortie du pays de changer un certain montant de devises en shillings ougandais. Ces devises prélevées par le NRA permettaient d'acheter des armes et de maintenir la force nécessaire pour imposer ces taxes. À l'époque, la Libye était un des régimes qui appuyait le NRA. Une fois la victoire achevée du NRA sur le pays entier, les Anglais et les Américains réussirent à se substituer à Kadhafi en Ouganda, non sans inélégance et avec beaucoup de genuflexions.

Le péager avait deux ordres qu'il se devait d'appliquer. Primo, obliger chaque passant piégé de changer un minimum de dix mille shillings ougandais¹⁹ contre n'importe quelle monnaie. Secundo, il devait appliquer une commission d'un minimum de 30% sur le montant changé. Les lois appliquées ici n'ont jamais été votées. Du Parlement à Kampala, il ne restait que le bâtiment vidé de ses députés depuis longtemps en fuite ou/et en

¹⁹ Montant équivalent à 50 USD.

exil quand ils n'avaient pas simplement été abattus ou torturés. Quant au décret d'application, il n'avait certainement pas été publié dans le journal officiel mais la loi du plus fort est une de ces lois dites « universelles ». Sans avocat véreux, ni juge, « les lois » s'adaptent, de la même manière que dans ce qu'il convient d'appeler les contrées ennuyeuses, la jurisprudence. N'ayant ni envie, ni besoin de shillings ougandais, monnaie totalement inutile au Soudan, j'ai proposé le paiement simple et sans contrepartie de mille shillings ougandais (USH) par personne. J'ai sorti deux cents shillings kenyans (KSH), soit l'équivalent de vingt mille shillings ougandais. Le temps pressait car il y avait encore quarante autres cas de change à traiter. La porte du bureau était fermée et un accord trouvé. Les shillings kenyans passèrent de ma main au coffre. Un montant de vingt mille shillings ougandais fut mis sur la table. Le justificatif de change rempli et tamponné. Enfin, une somme de six mille shillings est mise dans la caisse des shillings ougandais et le montant noté comme recette. La différence de quatorze mille shillings reste sur la table et je suis sorti du bureau les laissant sur place. Le soir venu, avant la fermeture des coffres, les quatorze mille shillings se seraient évaporés, qui allait compter le nombre de personnes qui passait chaque jour dans l'agence de change officielle et obligatoire.

L'alternative eut été de changer deux mille shillings kenyans, la commission de l'armée pour ce change forcé

aurait été de soixante mille schillings ougandais et nous serions repartis avec le reste du change, cent quarante mille shillings de papier tout juste bon pour faire du feu. Il a dû y avoir derrière ce règlement des esprits tordus bien connus des bureaucrates. Obliger des voyageurs de changer des valeurs pour de la pacotille nationale et puis prétendre appliquer une commission absurde pour camoufler ce hold-up est une loi d'imposition dont les énarques de Bercy eussent été fier.

L'implication des étrangers dans cette « guerre dans la brousse²⁰ » ougandaise était déjà évidente par la voie « humanitaire ». Pendant notre séjour au bord du Nil à Karuma, Commander James m'avait invité à un entretien, au cours duquel il m'a informé qu'il allait demander l'implication du Programme Alimentaire Mondial des Nations Unies (PAM) pour faire passer des camions pendant la saison des pluies. C'était le samedi 9 mai 1987. Par des miracles que seule la brousse sait façonner, le lundi 11 mai, une équipe du PAM menée par un certain Roddy Rodrigues a débarqué pour demander au commandant s'il avait un besoin éventuel de camions 4 x 4, afin d'aider le passage des camions durant la saison des pluies. Roddy portait le « laissez-passer » bleu que tout employé des Nations Unies porte quand il est en

²⁰ « *The war in the bush* »

mission. Ce passeport onusien ne mentionne pas la nationalité de son porteur, cependant il n'y avait guère de doute que Roddy était sous l'influence du pays prétendu de Henry Morton Stanley²¹. Il était fonctionnaire onusien et employé étasunien.

Cependant, Koboko tergiversait, les rebelles la contrôlaient un jour, le lendemain l'armée descendait pour la reprendre pour quelques semaines avant de la rendre à nouveau aux mains du FUNA. Les douaniers étaient en conséquence peu propices à faire valoir leurs droits personnels et faisaient à toute hâte leur devoir envers leur pouvoir, le LRA. Les papiers qui avaient mis deux jours pour être tamponnés à Malaba à la frontière du Kenya ne prirent que quelques heures ici. Non, la grande préoccupation a été la traversée physique et matérielle de la frontière. La route plongeait pour traverser une vallée profonde et si la descente ne posait guère de problème, il en était tout autrement de la montée. Quand la route était sèche, il était possible de coupler deux engins remorqueurs pour réaliser l'ascension d'une simple remorque. Pour une citerne, il fallait en compter trois au minimum. Pour les vieux Fiat

²¹ Henry Morton Stanley est un pseudonyme, pour un homme dont personne ne connaît son nom naturel. Quant à sa nationalité, il est vraisemblablement né en Angleterre mais a pris sous son pseudonyme la nationalité étasunienne.

il n'y avait pas d'autres moyens possibles. Quant aux Nissan, ils arrivaient péniblement en première vitesse, aidés ici où là par la foule qui venait encourager le spectacle et participait moyennant paiement mais si le temps se gâtait il restait deux options pour monter la pente, attendre le retour du sec ou bien utiliser des treuils.

Heureusement, il a fait beau et sec au moment de notre passage et notre convoi, allégé grâce au régime strict des embuscades répétées, a mis la journée entière pour monter les quelques centaines de mètres de l'autre flanc de la vallée du côté soudanais.

Terra Cognita

Au Soudan, je revenais chez moi après avoir quitté un autre chez moi, l'Ouganda. Après la tentative d'assassinat dont nous fûmes les victimes manquées, ma famille ne pouvait raisonnablement retourner en Ouganda. Nous avons atterri à Yei, une petite ville localisée à une centaine de kilomètres de Koboko. Ce choix obéissait à des raisons que l'entendement ne saura jamais reconnaître. Le fait est, qu'aux environs de 1952, mes parents se sont installés dans un petit village au nom de Ndukuré à quelques dizaines de kilomètres de Koboko. Ils y sont restés pendant dix ans avant d'être expulsés manu militari vers l'Ouganda lors de cette guerre civile connue par le nom d'Anyanya. Pendant leur séjour à Ndukuré ils ont dû s'adapter et s'intégrer à la vie du petit village à l'écart de la « civilisation et du progrès ». Ils étaient bien connus dans la région. Beaucoup du peu de personnes qui avaient reçu un semblant d'éducation venaient des environs de ce petit village. Il y a même eu un vice-président de la Banque Mondiale à Washington D.C.

Selon certains récits, la raison de la fuite d'Angleterre, pays d'origine de mes parents, pour cette forêt inhospitalière où le taux de mortalité pour les blancs dans la première année d'établissement avoisinait 40%, serait une vision que mon père aurait reçue avant son entrée à

l'université. Il en parlait que par allusion, par peur je pense être pris pour fou. Cette vision se mua en mission. Les besoins de cette mission nécessitaient la survie de ceux qui devaient l'accomplir, d'où l'intérêt indispensable de pouvoir communiquer, ne fût-ce que pour que les autochtones et maîtres des lieux acceptent leur simple présence. C'est la raison pour laquelle mes parents maniaient le « Kakwa » langue de ce peuple et langue maternelle de celui qui a tenté d'être notre exécuteur.

Une fois le premier accord de paix signé entre le Soudan et les rebelles d'Anyanya en 1972, ma famille a été priée de revenir par Gamar Hassan, le Ministre d'Agriculture du gouvernement régional du sud du Soudan qui cherchait quelqu'un qui connaissait l'agronomie des petits paysans. Il s'est adressé à la Banque Mondiale, institution bien connue à l'époque comme le repaire d'anciens officiers des colonies, les seuls ayant de l'expérience dans les pays nouvellement « indépendants ». La Banque a sorti mon père de ses placards et nous nous sommes installés à Yei où j'ai passé mes vacances pendant trois ans. Voilà pourquoi notre bourreau manqué, en signifiant ses instructions à ces troupes dans sa langue, a renvoyé mon père à ses chères études de cette même langue, comme si un redoublement s'imposait. Nous n'avons jamais su les raisons pour lesquelles ce redoublement lui avait été imposé, parce que sa vision initiale n'avait pu se réaliser

ou si la concrétisation de la vision, autrement dit sa mission, avait failli? Seuls les esprits qui hantent les âmes missionnaires le savent mais à défaut d'être comme Alice Auma, prêtresse de « Lakwena », la clairvoyance humaine ne suffit pas pour le savoir.

Au Soudan, il y avait des travaux routiers. Nous croisâmes Frank Perry sur la première colline. Il avait un contrat avec le « Overseas Development Administration » (ODA) pour maintenir la route de la frontière de Kaya jusqu'à Yei. L'ODA était une agence du gouvernement de sa Majesté Elizabeth II. Frank était un de ses citoyens établi depuis des années entre le Kenya, l'Ouganda et le Soudan, d'où, au gré des contrats, il déplaçait ses camps de manutention, ses camions et bulldozers. Il construisait des ponts et réparait les routes. C'était une vie tranquille, car en général étant sur la route littéralement tous les jours, il était bien informé et savait quand il était raisonnable de plier bagages avant que la situation ne se dégrade.

Nous sommes arrivés à un de mes anciens chez moi, à Yei. Les Anglais, après le départ de ma famille en 1974, ont décidé de faire un « club » dans notre ancienne maison. Au moment où nous avons quitté Yei, à part un Américain qui travaillait avec mon père, il n'y avait pas d'autres expatriés. Il y avait bien un Grec, Costas, qui tenait la boulangerie mais en raison de l'arrogance bien britannique les Grecs n'étaient ni respectés, ni considérés

comme expatriés, la pratique du commerce étant indigne de tout homme qui se respecte. Costas était toujours là à mon retour, il ne fabriquait son pain que quand il y avait de la farine et de la levure, ce qui arrivait de moins en moins souvent. Avant qu'il y ait des convois, la boîte de levure valait environ 200 livres soudanaises (LS) et en temps de convois irréguliers, la même boîte valait 1'400 LS. Pendant les périodes de disette elle pouvait atteindre jusqu'à 2'425 LS.

La petite ferme expérimentale que mon père avait fondée ici avec l'appui du Ministère de l'Agriculture à Juba, n'avait cessé de croître, produisant des semis de sorgho, de mil, d'arachides, de pois chiches et de soja pour les trois provinces d'Equatoria, de Bahr el Gazal et d'Upper Nile. Quelques années après notre départ, il y avait à Yei la présence d'une trentaine d'Anglais employés de la ferme baptisé «ERAP»²², accompagnés pour certains par leur femme. Voilà la raison de la création du « club ».

À notre arrivée, le groupe électrogène fonctionnait puisque la pénurie de carburant régnante n'avait pas encore touché le saint des saints que représente un « club » pour les Anglais. Le frigo était donc froid et les

²² «*Equatoria Region Agricultural Programme*» ou *Programme d'agriculture de la région d'Equatoria.*

bières « Skol » brassées à Isiro au Zaïre glacées à souhait. On s'est installé sur la véranda, les palmiers doum²³ de mon enfance semblaient s'incliner imperceptiblement, le froissement des frondes chuchotant la bienvenue intelligible seulement aux oreilles les plus sensibles. Dan Shaw, un des derniers de la multitude britannique m'invita à prendre place, fit décapsuler un litre et le « barman » laissa couler l'ambre précieuse dans le verre. « Cheers and welcome home ». « Cheers, glad to be back ». Le lendemain, il a fallu m'arracher de mon lit, une vraie couche entourée par des murs familiers dans une ville où j'avais grandi. Cela efface certes les tribulations du voyage, mais il fallait amener le convoi à bon port à Juba.

Les douanes soudanaises se trouvaient à Yei et non à la frontière. Les formalités ont été vite faites. Ici tout le monde se connaît, ce qui facilite grandement les choses. On reparle l'arabe colloquiale qui sert de lingua franca dans le sud du Soudan. L'adjoint tamponne pendant que le thé est servi, thé à la soudanaise, brûlant, servi dans des verres à eau, tellement sucré qu'il n'est que sirop. La cérémonie du thé finie, les papiers me sont présentés suivis par les adieux. Nous partîmes décharger quelques fûts d'huile de moteur commandés par des expatriés

²³ *Borassus*.

avant de reprendre la route pour Juba à 15:00. Les cent-soixante kilomètres qui séparent Yei de Juba peuvent être avalés en moins de trois heures avec un 4 x 4 convenable quand la route est entretenue. Nous devions arriver avant le coucher du soleil.

La latérite forme, au fil du passage des roues, une série de vagues traversantes communément appelée de la tôle ondulée. L'amplitude de ces vagues peut atteindre jusqu'à soixante centimètres. La seule manière d'appréhender cette tôle ondulée est d'atteindre une vitesse de croisière qui permet à la voiture de surfer sur les crêtes des vagues. Si la vitesse est trop élevée, la voiture devient incontrôlable, si la vitesse est insuffisante la voiture est secouée si bien que le chauffeur est obligé soit d'accélérer soit de freiner.

Après environ trois heures de « surf » nous sommes arrivés à Juba. En arrivant, le temps de faire garer les camions et de les contrôler, on m'apprend qu'un des camions a eu un accident. Le camion Nissan piloté par Macharia Ichwera, n° de plaques KG 2173, n° de châssis 36752, n° de moteur 081127 a tenté, selon les témoins, de

doubler un autre camion à très grande vitesse. Le bilan est de dix blessés et un mort. « Maalesh »²⁴.

La pluie est tombée sans discontinuer toute la nuit et toute la matinée. Avec mon équipe de mécaniciens je suis parti vers 14:00. Les chauffeurs somalis ont remis le camion accidenté sur ses roues et ont pris comme frais d'assistance, la roue de secours, le cric et les outils, un tarif très raisonnable.

Pour rejoindre le camion accidenté nous avons quitté Juba dans un camion « MAN²⁵ » 630 prêté par l'agence « Accomplish ». Ces camions militaires datent de la fin des années '50. Massifs, très lourds et sortis de la même fabrique que les chars de combats « Panthère ». Leur vitesse maximum en sixième est d'environ soixante kilomètres à l'heure en vitesses longues et en vitesses courtes on atteint la vitesse honorable de trente-huit kilomètres à l'heure. Le camion à vide pèse près de huit tonnes, son chargement maximum est de cinq. Naturellement ce camion a quatre roues motrices, il n'y a jamais eu de camions aussi bien adaptés aux conditions soudanaises.

²⁴ « Cela ne fait rien » ou « c'est dommage », ou encore « on n'y peut rien ».

²⁵ Abréviation de « Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg »

Puisque le Nissan était resté couché des heures durant, il était vraisemblable que les cylindres fussent remplis d'huile de moteur. Un démarrage intempestif dans ces conditions conduit à une compression de l'huile dans la culasse et l'huile n'étant pas facilement comprimable, ce genre de manœuvre provoque, en général, de grands dégâts. Nous avons donc pris la précaution d'enlever les injecteurs laissant une voie par laquelle l'huile pouvait être expulsée par les pistons montants. S'ensuivit, le déchargement du camion et une inspection. Le moteur, ponts et boîte de vitesses étaient dans un état impeccable. Nous avons remorqué le camion jusqu'à sa destination, le commissariat de police à Juba où nous sommes arrivés vers minuit.

Le chauffeur Ichwera n° de passeport 095451, permis de conduire n° 100963 avait disparu. Il était recherché pour délit de fuite après un accident, conduite dangereuse, excès de vitesse et homicide par la police. Ses passagers étaient à sa recherche non seulement pour homicide mais aussi pour coups et blessures. Ichwera avait bien plus à craindre de ces derniers que de la police. Ce genre de situation aboutit en principe au lynchage du chauffeur par ses passagers. La suite est inévitablement sa mort à moins que la police arrive à temps pour mettre le chauffeur sous sa protection.

Il n'y avait pas, bien évidemment, de force de police sur place au moment de l'accident et personne ne s'est porté

témoin des faits immédiatement après. Pour être témoin, il faut évidemment avoir vu ce qui a eu lieu mais également vouloir et pouvoir témoigner. Les passagers avaient versé le prix de leurs billets illicites aux chauffeurs. Ces conducteurs recevaient des instructions immuables de ne jamais prendre de passagers sous peine de perdre leur emploi. Ces différentes raisons empêchaient ceux qui auraient pu témoigner de le faire. Les témoins potentiels étrangers n'avaient qu'une seule envie, repartir au Kenya aussi vite que possible. Qui risquerait des mois, voire des années d'attente avant une audience hypothétique dans une langue incompréhensible. Quant aux Soudanais, ils étaient exclusivement des hommes du nord qui s'occupaient de commerce de sucre, thé, farine et café pour l'essentiel. Le témoignage n'étant pas compatible avec leur fonction, ils n'ont bien évidemment rien voulu voir. Les rares témoins de la vitesse n'ont vu que l'excès, les suites et les conséquences de cet excès ont disparus de leurs mémoires.

Personne, même mes chauffeurs du convoi n'ont revu le disparu depuis qu'il a quitté Yei, c'est du moins ce qu'ils m'ont dit. On doit conclure que, soit Ichwera fut tué par ses passagers avant que son corps ne soit jeté et couvert par quelques branches d'arbustes, soit appréhendant son sort, il a pris la fuite à travers la cambrousse avant que ses co-accidentés ne lui mettent la main dessus.

La brousse de cette région n'est pas celle tendre verte, bien irriguée et peuplée du pays des Kikuyu. Pendant mon enfance, des ingénieurs de la « British Army » avaient pour mission de réparer les ponts endommagés pendant la guerre d'Anyanya. Un après-midi, leur convoi s'est arrêté afin de permettre aux troupiers de se soulager. Le convoi est reparti mais après quelques kilomètres un officier s'est rendu compte qu'un soldat manquait à l'appel. Malgré des recherches il n'a jamais été revu en vie. Sa dépouille ou ses ossements ont été retrouvés plus d'un an plus tard lors des travaux de réparation. Sa pudeur l'a vraisemblablement éloigné de quelques pas de trop de la route et comme tous les arbustes se ressemblent, probablement désorienté, il n'a pas pu la regagner. Sa pudeur l'aura tué.

Dans le cas d'Ichwera, il est également probable que fuyant dans la panique et le stress qu'il se serait éloigné vite de la route et n'ait jamais pu la retrouver. Le convoi suivant a eu lieu le 27 mai, dernier jour du ramadan, la fête du « Idd-el Fitre ». Le sol poreux et ferrugineux de cette région ne garde pas l'eau en surface même pendant la saison des pluies. Une semaine sans eaux à des températures de 40°C aurait certainement suffi pour le tuer. Parfois, les peines prononcées par les tribunaux pénaux de la nature sont toutes aussi justes et cruelles que celles prononcées par les hommes. Elles sont sans appel et par ce seul fait, les frais de justice sont réduits à leur strict minimum.