

ÊTRE UN PASSAGER SUR UN «MOTOR-BIKE» AU VIETNAM.

Par Michel Leclerc

L'auteur, ancien professeur de Géographie et ancien administrateur d'un collectif d'intervention en développement international dans un CEGEP de la région de Québec, emploie sa retraite à importer des objets d'artisanat équitable ou socialement responsable du sud –est asiatique (www.tresors-indochine.com) . Il porte ici un regard amusé sur le Vietnam qu'il affectionne particulièrement ; ici, ce sont les «motor-bikes» qui attirent son attention. Pour ceux qui aimeraient connaître ce pays et la sous-région en dehors des sentiers battus, il se fera un plaisir de vous en parler abondamment.

Depuis que je suis au Vietnam, je commets quotidiennement un grave péché pour mon âge ; je circule, et surtout j'aime circuler, en moto. C'est là que l'expression «Ivresse au volant» prend tout son sens. Pas encore comme «chauffeur» toutefois, vous le comprendrez.

À Saï Gon où j'exerce «mon art» de passager plus qu'ailleurs au Vietnam, j'ai eu le loisir de tâter de toutes les situations.

Disons au départ que de toutes les villes que j'ai connues en Afrique et en Asie du Sud-est, c'est probablement là que j'ai su ce que pareil moyen de transport pouvait représenter. Expérience faite, pour se rendre à l'aéroport de Saï Gon à partir du centre-ville, question «vitesse», il vaut mieux employer ce mode de transport plutôt que le taxi ; une demi-heure en moto ; une heure en taxi. Bien sûr, il y a le problème des bagages mais on peut toujours les «jucher» sur sa tête si on voyage «allège» mais moi, comme disait ma grand-mère, «je n'ai pas beaucoup de bagages, mais pas mal «d'en cas». Il reste alors à louer un autre «taxi-moto» mieux connu ici sous le nom de «moto'-bike» (on ne prononce pas les «r») pour transporter armes et bagages. Soit dit en passant, la charge peut être variable et porter même le centre de gravité au dessus de la tête du chauffeur. J'ai même vu sur la route de Saigon à Cantho «un train routier» : un gars transportant allègrement cinq gros tuyaux en pvc d'au moins 15 pieds de long, un bout des tuyaux appuyés sur une extension à quatre roues du véhicule principal.



Source : Musée ethnologique du Vietnam - Hanoi

Attention ceci n'a rien de récent ; comme la photo le montre bien, déjà à l'ère des bicyclettes, on savait «charger» la bécane.

«Le tsunami de motos»

Il faut dire que dans une ville comme Saï Gon qui compterait entre 7 et 10 millions d'habitants (allez savoir ...) sur un territoire grand comme la région métropolitaine de Montréal ; la motocyclette, le vélomoteur, bref le bicycle à gaz (au Québec) ne porte qu'un seul nom : une Hon Da (Oui, écrit en langue vietnamienne monosyllabique) où la « chose » est désignée par la marque comme il n'y a pas si longtemps au Québec, le réfrigérateur s'appelait un « frigidaire ». Soit dit en passant : vous voulez faire réparer la «chose» ; repérez une enseigne HON DA. Vous voulez stationner la chose ; repérez une affiche HON DA

Dans cette ville de 10 millions d'habitants !!!, il y a assurément plus de 3 millions de Hon Das, certains prétendent qu'il y en aurait 4 millions, peut-être même 5. Le nombre finalement importe peu ; tout ce que je sais c'est qu'on les voit, on les sent, on les frôle, on s'y frotte, on les croise, on les contourne, on les évite, on vit dessus, on vit dessous, on vit avec, on les entend surtout. Saï Gon en particulier, le Vietnam en général, est un gigantesque go-kart.

Ce véhicule sert à tout. Bien sûr, pour le transport individuel ou à deux (un jeune homme qui veut courtiser sa belle se doit de posséder une Hon Da). Un petit plateau installé sur la partie arrière du siège transforme le bolide, la monture, la chose en camion de livraison tant des charges importantes toutes empilées en hauteur peuvent y être installées. Plusieurs pratiquent le taxi, nous l'avons écrit. Enfin, une Hon Da qui prétend à ce titre doit pouvoir transporter une famille parfois de ... 5 personnes ; celle-là pourrait être appelée une familiale ou un véhicule de transport en commun. On trouve même sur le marché des petites chaises hautes qui permettent d'installer confortablement un enfant en bas âge entre le conducteur et le guidon. Mieux, une Hon Da peut même servir de moto-pousseuse (si je puis dire) d'un cyclo-pousse chargé à l'extrême, à l'image des navires pousseurs de barges non motorisées sur le fleuve Saint-Laurent.

Tout cela se retrouve au milieu des rues à toute heure du jour et de la nuit. Il faut voir la circulation au coin d'un carrefour vers 17 heures pour comprendre deux choses : 1) C'est probablement vrai qu'il y a 5 millions de Hon Das à Ho Chi Minh City (Saï Gon) et heureusement, car malgré la pollution engendrée par ces moteurs «deux temps», imaginez leur remplacement par des voitures ; 2) Comme disait un auteur américain : voir la circulation des motos illustre parfaitement la subtilité de l'esprit vietnamien, un mélange ancestral de confucianisme, taoïsme, bouddhisme et influences occidentales, enchevêtrement en apparence inextricable mais qui parvient à tracer son chemin, à se sortir de toutes les situations et à se saisir de toutes les occasions.

Car il faut ici le souligner, le Vietnam a été colonisé par la France et parmi l'héritage laissé, il y a bien sûr les cyclo-pousses, mais aussi les grands boulevards avec carrefours en étoile (concept précieusement conservé et même en développement), les trottoirs qui servent de stationnement aux véhicules de tout genre et la priorité à droite.

Avant d'enfourcher la monture, certaines étapes s'imposent. D'abord comment doit-on s'habiller ? Les hommes sont généralement peu « habillés », entendons par là un pantalon et une chemise. Les jeunes filles aux contours plutôt séduisants encore moins ; cheveux au vent, jambes de plus en plus découvertes, gaminet (j'allais dire « gaminerie ») très décolleté du haut

et du ... bas, elles n'ont pas beaucoup à cacher et ne le veulent surtout pas. Mais passées la trentaine, ces dames préfèrent la protection de la délicatesse de leur peau à la coquetterie de leur âge. C'est alors l'opération «momification» ; pas un millimètre de peau ne doit s'exposer principalement aux ardeurs des rayons solaires qu'il fasse plus de 35 ° C, accessoirement à la pollution. Tout y est : lunettes fumées, gants à manche longue en soie, genre pour soirée de bal (pourquoi pas), double cache-nez, chapeau ou casquette (depuis peu, un casque devenu obligatoire s'ajoute ; oui, s'ajoute parfois au chapeau), pantalon, bas de soie. Personnellement j'avais opté pour un habillement entre le dénuement complet (entendez pour la tête) et la carapace de tissu en portant casque, lunettes fumées et cache-nez. Quand tout le monde est habillé convenablement, les bagages disposés dans tous les crochets disponibles, le conducteur donne le signal et on enfourche la monture.

Mais attention le passager n'enfourche pas n'importe comment. Il faut savoir être élégant ou plutôt élégante. Si comme la plupart des vietnamiennes vous êtes vêtues d'un pantalon, alors, très bien, la passagère enfourche la «monture» comme un cavalier ; mais si, ce jour, vous portez une élégante robe ou jupe, le si élégant «ao dai», alors là, c'est la position de la «cavalière» qu'il faut adopter, jambes croisées sur l'un des côtés, svp. Jamais, comme cela me fut raconté par une caucasienne fraîchement débarquée au Vietnam, ce jour-là toute de jupe habillée, pressée par le temps elle s'est retrouvée en position du cavalier ,, les cuisses à l'air ; quelle inconvenance !

L'équipement standard

L'équipement standard de la Hon Da comprend trois éléments indispensables : le moteur qui est censé être toujours en bon état de marche, le klaxon qui, lui, doit toujours être en excellent état de fonctionnement et le siège. Le reste pourrait, à la limite, être jugé secondaire.

C'est donc dire que la première vérification avant de démarrer consiste à actionner le klaxon histoire de s'assurer que la « monture » saura en temps voulu faire « sentir » sa présence dans tous les sens du mot.

Le klaxon a pour fonction d'avertir ceux qui précèdent de notre «arrivée» et non pas pour signaler une situation dangereuse ; la nuance est très importante. Comme tous les véhicules «arrivent» tôt ou tard dans le dos de ceux qui les précèdent, forcément tous les klaxons s'expriment tôt ou tard, surtout tôt, très tôt en avance et en même temps. Et il y a un art pour klaxonner. Un simple coup discret et gentil veut dire : «attention, je suis là» ; c'est le klaxon de politesse signifiant « je demande à mon honorable prédécesseur de m'excuser de l'importuner pour mon inconvenante impatience à vouloir le doubler». Mais deux coups secs expriment une certaine impatience qui pourrait se traduire ailleurs par: «eh ! le twit ou le couillon (dépendant de quel côté de l'Atlantique on demeure), je t'ai avertis que je suis là... ». Le trois coups est à la limite de l'insulte : « tasse-toi mononcle » ce qui peut être traduit en France par « Dégage, nom de Dieu ».

Le son du klaxon est censé indiquer l'importance du véhicule qui arrive derrière vous ; il y a ici une certaine hiérarchie, pour ne pas dire une hiérarchie certaine, qui traduit le passé (le présent aussi) confucianiste du Vietnam. Cette hiérarchie prend assise sur une répartition pyramidale de tout ce qui bouge sur quatre roues, trois roues, deux roues, quatre pattes ou deux pattes ; le piéton n'a pas de klaxon (quoique ...) mais il lui reste les deux bras qu'il peut agiter en traversant un carrefour ... surtout s'il est aveugle. La corne de brume, ou ce qui lui ressemble, appartient en principe aux cars (autobus) et aux camions ; plus le beuglement est

douloureux, long et insistant, plus le véhicule qui en est muni demande considération. Votre intérêt est donc de céder la place ou du moins de faire mine de céder la place. Mais attention, il y a de jeunes cowboys qui équipent leur mini-véhicule avec un maxi-klaxon ; ces grenouilles qui veulent se prendre pour un buffle sont vite repérées et on ne leur cède pas facilement le passage.



Une familiale !!!

La troisième partie de l'équipement est le siège qui, sur le moto'-bike de tourisme, si je puis dire, est allongé pour recevoir seulement, selon le code de la sécurité routière (Ha ! Ha ! Ha !), un seul passager. Mais voilà, on a parfois l'impression que le banc s'allonge ... indéfiniment pour loger toute la tribu. Pour les véhicules de transport, évidemment l'extension arrière du siège prend toutes sortes de formes (ici l'imagination n'a pas de limite) en fonction de l'activité économique de son propriétaire. Par exemple, le livreur d'eau possède un équipement standard lui permettant de transporter au moins dix bouteilles de 20 litres chacune !!!

L'art de la conduite.

Vous avez une peur bleue à l'idée de vous jucher sur le deux roues ? Alors, fermez les yeux. D'ailleurs au Viet Nam, comme dans bien d'autres pays assez «olé» sur la conduite, il vaut mieux fermer les yeux ... si vous ne conduisez pas, bien évidemment. Il reste que ce petit deux roues a la propriété de se faufiler partout et ma foi dans la congestion, il vous amène non seulement à bon port souvent plus rapidement qu'une voiture, mais surtout il peut s'introduire là où la voiture ne peut s'aventurer, dans les nombreuses ruelles si caractéristiques de Sai Gon ou d'Ha Noi.

Attardons nous maintenant sur le passager. Il doit s'asseoir en équilibre derrière le conducteur et, surtout, le conserver ! Il doit s'assurer en tout temps qu'il demeure bien en selle ce qui n'est pas toujours une évidence vu les nombreux arrêts et départs brusques. Une technique simple consiste à s'accrocher littéralement à votre conducteur ; s'il s'agit d'une conductrice et que vous êtes un mâle bien constitué, l'opération ne manquera pas de charme. Cependant, certains gestes pourraient apparaître inappropriés comme s'accrocher sur les fesses de la conductrice (les pogner au Québec), encore plus d'y entrer vos ongles à chaque carrefour au moment où, pris d'une inqualifiable peur, votre tignasse au vent gagne à vue d'œil une poignée de cheveux blancs additionnels.

Le passager n'est pas passif ou inactif ; il doit participer à la conduite. Par exemple, il peut avoir pour fonction d'indiquer au conducteur les éléments d'intérêt particulier qui pourrait amener celui-ci à changer de cap. Ces petites bêtes, comme dit un certain humoriste au Québec, filent tout de même à 30 km/heure. Prière donc de s'y prendre un peu d'avance pour éviter au chauffeur la désagréable obligation, car ce sera une obligation pour lui si vous lui signifiez, de passer brusquement de la voie de droite à la voie de gauche, sur une route à six voies à l'heure de pointe (c'est-à-dire à toute heure du jour) au moment où deux taxis exécutent devant vous un 360 ° (un Uturn au Québec) pour aller quérir ou déposer un client de l'autre côté de la rue. Il y a ici diverses techniques que nous décrirons plus loin pour ce faire.

Enfin le passager peut avoir pour rôle d'indiquer à ceux qui arrivent derrière, la direction que prendra la moto ; il devient co-pilote l'espace d'un instant. D'abord il doit anticiper ce que le chauffeur fera ; ce n'est pas une mince affaire. Ici, le passager exécutera un geste qui doit être précis, ferme, sans atermoiement et surtout exécuté au bon moment. C'est simple : le passager étend la main perpendiculairement au corps tout en repliant le coude dans le but bien évident de conserver son membre intact en cas de dépassement par un autre véhicule ; c'est la technique de la petite main qui pendouille. Au moment jugé opportun, ce passager se met à agiter frénétiquement cette petite main comme pour ventiler tout l'espace aérien (d'ailleurs le même geste sert à héler un autobus ou un taxi ; un geste plurifonctionnel, quoi !). Les personnes qui ont connu l'Afrique doivent éviter à tout prix le geste ayant le même rôle et qui consiste à agiter tout le bras de haut en bas : elles provoqueront assurément une discrète hilarité. Au bon moment ? Inutile d'agiter la main trop en avance, vous risquez de vous la faire arracher ; attendez quelques secondes avant le carrefour.

Vous êtes donc prêts à partir. Le principe est simple ; la Hon Da doit se comporter comme une morue qui s'introduit dans un banc de morues dans le temps où il y avait de la morue. La morue regarde devant elle ; jamais sur le côté et encore moins derrière. Alors, à quoi peut bien servir le rétroviseur ? De porte sac d'épicerie.

Et que fait un banc de morues devant un obstacle ; il le contourne par l'avant et par l'arrière. Cette indication est ici précieuse pour le piéton qui traverse une rue au Viet Nam: j'ouvre ici une parenthèse utile pour le tourisme amateur de *pedibus cum jambis*. Si vous craignez la traversée des rues au Viet Nam, vous risquez de sécher au soleil toute la journée. Voici donc un bref cours de « traverser la rue 101 au Vietnam ». Observez l'autochtone ; à la limite vous pouvez même vous en servir comme bouclier. À cet égard, les meilleurs boucliers sont assurément ces vendeuses portant leurs charges sur le si caractéristique double panier supporté par une palanque qui «savent» traverser une rue à l'heure de pointe. Efficacité extraordinaire. Quand se présente une certaine !!! accalmie, vous risquez votre gros orteil gauche sur le bitume (le droit fait aussi l'affaire) et vous avancez lentement sans défaillir, sans vous arrêter et sans retourner en arrière (surtout pas). La magie va alors s'opérer d'elle-même ; le banc de poissons qui arrive perpendiculairement à vous sur votre droite comme sur votre gauche va vous contourner et vous sentirez vos fesses chatouillées par la chaleur moite des moteurs et des tuyaux d'échappement. Ici les personnes nerveuses sont priées de ne pas tenir le bras de leur compagnon ou compagne de peur de lui créer de graves lésions avec leurs ongles.

La priorité. Même si la priorité à droite semble à première vue respectée, affirmons que la vraie priorité est sans équivoque : le plus fort. Sacré Confucius.! Au son de la vraie corne de brume insistante, la Hon Da prudente cèdera le passage ; la lutte serait inégale.

Mais, le car ou le camion peut avoir des avantages pour la Hon Da avisée et stratège. À un carrefour pour une manœuvre de virage à gauche, elle se placera à la gauche du poids lourd qui lui offrira la protection nécessaire lors de la manœuvre de virage.

Les feux de circulation. On peut parfois avoir l'impression qu'ils servent de décoration pour la période de Noël (Oui, oui, on fête Noël ici avec force décorations au Viet Nam; avis à tous nos «politically correct» qui veulent bazarder les arbres de Noël au Québec). Comme le virage à droite sur feu rouge est permis, vous vous insérez ainsi plus rapidement dans le flot ; en fait, on brûle souvent un feu rouge même pour virer à gauche ou pour traverser un carrefour. Pour certains, c'est même le vieux réflexe devant l'apparition de la couleur rouge : Go, camarades. Ou tout simplement, le bonheur est dans le rouge en Asie.

Entrons maintenant dans les subtiles techniques locales de conduite. Nous arrivons au premier carrefour. Si la chance vous sourit, il s'agit d'un carrefour en T avec feux de circulation ; personne n'arrête donc. Si la chance vous sourit moins, vous arrivez à un carrefour en étoile dont les Français ont le secret et qui a été perfectionné avec un art consommé par les administrations urbaines au Vietnam. Et si la chance vous sourit encore moins, il n'y aura pas de terre-plein au centre dont la présence aurait permis une meilleure fluidité de la marée. Quoique, il n'est pas assuré que plus d'un ne vont pas aborder le terre-plein par la gauche plutôt que par le droite, histoire de couper court à toute discussion. Et disons le tout de suite, les hommes n'ont pas le monopole de ce genre de curieuse conduite.

Vous voulez maintenant traverser une rue pour aller en sens inverse ; rien de plus simple. Vous partez en sens contraire de la circulation jusqu'au moment, et le moment peut être long, une éclaircie se produit d'un côté comme de l'autre de la route ; vous pouvez alors traverser cette route pour enfin circuler dans le bon sens. Le cœur ne doit en aucune circonstance défaillir ; ce serait inefficace.

Comprenez dès lors que je préfère être un passager aux yeux fermés qu'un conducteur aux yeux ouverts.

Et si vous déambulez sur un trottoir qui par miracle ce jour-là n'était pas encombré par des motos ou des restaurants d'un jour, et qu'une moto vous croise, dites-vous simplement : elle circulait.

En conclusion

La moto est pour le moment l'épine dorsale de l'économie du Vietnam. Dans son livre « Bikes of Burden » qu'il appelle « Beasts of Burden » (traduction littérale : des bêtes de somme), le photographe Hans Kemp jette un regard amusé en 150 photos sur ces «bestioles». Vous pouvez en voir trois exemplaires sur http://www.bikes-of-burden.com/about_the_book.shtml.

Aussi, La moto est presque un mode de vie. Quoi de plus beau que ce cortège de mariage composé de jeunes hommes conduisant chacun leurs motos (évidemment) et assise derrière leurs compagnes ou fiancées. (Voir la photo sur http://www.routard.com/photos/vietnam/7901-le_mariage.htm)

Et quoi de mieux, un bon samedi soir, de participer à la joyeuse sortie de toute cette jeunesse d'amoureux (Dieu sait qu'il y en a des jeunes au Vietnam) qui avec un plaisir évident fait le tour de la ville en bavardant d'une moto à l'autre comme dans son salon ; c'est à ce moment qu'on se met à rêver à nos ridicules embouteillages de fin de journée à Montréal comme à Québec.

Le «encore vivant» Michel Leclerc.