

UN WEEK-END TOURISTIQUE AU MONT BROMO (JAVA EST)

Samedi 20 / 08 / 1988

Le Bromo (2392 m) est un volcan modérément actif (en temps normal, il se contente de fumer la pipe, en bouffées régulières et légèrement nauséabondes) de l'Est de Java. Comme il paraît que c'est l'un des plus beaux de l'île, et l'un des plus faciles à visiter, le trio infernal (Daniel J., Patrice G. et moi-même, également surnommés "Le bon, la brute et le truand") décide d'y passer son 3ème week-end indonésien, sans plus attendre car la saison (sèche) s'y prête bien. Sitôt dit, sitôt fait ; enfin, presque : on se limite pour l'instant à préférer le train à l'avion. Pourquoi le train ? :

(1) Nous sommes 67 % de ferrovipathes, et 33 % qui n'ont rien contre...

(2) L'avion ne fait pas gagner de temps par rapport au train de nuit ; et nous sommes évidemment pauvres ('bankrupt' en indonésien... Nous avons un jour dit cela à des vendeurs de souvenirs, ils ont bien rigolé...),

(3) La distance (900 km), le style de conduite des Indonésiens (aaarrgghh !!!), la densité du trafic (moyennes praticables : 40 à 45 km/h) et l'impossibilité de conduire de nuit (c'est encore plus dangereux que de jour !) excluent l'auto,

(4) Une expérience ferroviaire récente (Jakarta -> Bogor en automotrice de banlieue 3ème classe, 2 h. pour 60 km, le tout pour 500 roupies, soit 2 FF) nous avait grandement séduits par son côté "100% couleur locale"...

Dimanche 21 / 08

Prudents, nous faisons un tour à la gare centrale Jakarta Kota, pour tenter de réserver nos 3 couchettes et vérifier l'horaire du BIMA, celui des 2 trains de nuit Jakarta -> Surabaya qui en est pourvu ; Il semble auréolé d'un certain prestige, genre Orient Express : sans doute en souvenir d'un glorieux passé colonial. Sa composition sociologique actuelle est plutôt la suivante :

(1) 99 % d'Indonésiens *a priori* relativement aisés, car c'est plus cher que le bus : 27000 roupies, couchette comprise (environ 102 FF) au lieu de 8000, pour 800 km

(2) 1 % de routards, observés avec curiosité et sympathie par les 99 %.

Mais revenons à la gare. Légère déception : le "loket" (guichet) spécial BIMA est fermé. Après enquête, nous apprenons qu'il n'ouvre que de 10 h à 13 h... et qu'on ne peut réserver avant le jour du départ ! Un second guichet semble ouvrir à 15 h (le train part à 16 h) pour les retardataires... Finalement, nous serons tirés d'affaire mercredi, car Hélène, notre voisine, viendra à notre secours : de passage en ville, elle négociera miraculeusement (et longuement) des réservations avancées pour le train du vendredi ; pas de doute, connaître la langue d'ici est parfois bien utile, et mes propres rudiments n'y suffisent pas. Pour le retour, on verra plus tard... Idem, bien entendu, pour le trajet Surabaya -> Probolinggo du samedi matin.

Vendredi 26 / 08

Partis manger vers 13 h, nous "oublions" très opportunément de revenir sur notre lieu de travail, ce qui nous permet d'être à la gare vers 15 h, assez tôt pour récupérer nos billets. Les quais ressemblent à première vue à tous les quais de gares, quoique sûrement plus encombrés que la moyenne, non pas tellement de voyageurs mais surtout de vendeurs ambulants en tous genres : journaux, boissons, "food on wheels" (carricoles à 2 roues et à propulsion humaine dont la partie supérieure vitrée contient divers objets comestibles, certains très classiques, comme des petits pains, d'autres nettement plus "exotiques")... A seconde vue, au bout du quai, côté locomotive, le décor devient plus "typique" : sur un

tas d'ordures fumantes, à l'odeur quelque peu fétide, quelques chèvres errent en quête de nourriture. Un peu plus loin, un canal fait office d'égout à ciel ouvert ; pour l'odeur, plus de problèmes, nous sommes habitués ! Comme le fourgon, derrière la locomotive, est hors quai, des employés PJKA (la SNCF d'ici) transbordent sur quelques dizaines de mètres le contenu d'un grand chariot à bagages... Ici, quand les moyens matériels font défaut, on se débrouille !

[**paragraphe spécial pour ferrovipathes**] Derrière la CC diesel série 20, garantie 100 % américaine, on compte 11 voitures : le fourgon, notre voiture couchette de 2ème classe (qui n'est pas de 1ère classe à cause de son âge, sans doute... mais climatisée tout de même, bien qu'un peu faiblement sous ce soleil de plomb), 2 voitures de 1ère classe, la Kereta Makan (voiture-restaurant) et 6 voitures de 2ème classe, dont 2 seront décrochées à Yogyakarta). Le train de banlieue Jakarta -> Bogor comportait, lui, 2 classes : la 3ème (avec certaines voitures munies uniquement de sièges "dos aux parois" qui autorisent davantage de voyageurs debout... et les chargements les plus hétéroclites !) ; et la 4ème, qui est aussi gratuite que non officielle : on s'installe soit entre les voitures, à l'extérieur des soufflets, soit carrément sur le toit, à peu de distance de la caténaire 1500 V (il n'y a heureusement aucun tunnel sur la ligne, et un seul pont).

(16 h) C'est parti ! Rien à dire sur la ponctualité, contrairement à l'autre jour (20 mn de retard au départ, et 30 à Bogor). Les 15 km de la traversée de Jakarta se font à une allure d'escargot, et avec grand usage du sifflet pour cause d'encombrement piétonnier sur les voies (ici, marcher sur une voie ferrée est beaucoup moins dangereux que de le faire le long d'une route). Les passages à niveau sont bien sûr abordés avec une prudence de Sioux. L'espace libre le long des voies sert un peu à tout : terrains de football improvisés, bidonvilles aux cahutes faites de bouts de carton ou de plastique, avec en général une armature en bambou ; bref, un envers du décor qu'on ne voit guère en circulant en voiture.

[**2ème paragraphe plutôt destiné aux ferrovipathes**] La campagne est abordée vers 16h30, uniformément plate et donc exclusivement consacrée aux rizières. De longues lignes droites et des courbes de grand rayon permettent de tenir une allure impressionnante (80 km/h), qui semble d'ailleurs être la vitesse limite de tous les trains de voyageurs en Indonésie. Impressionnante surtout parce que, la voie métrique (106,7 cm) aidant, on est drôlement secoué dans à peu près toutes les directions : verticalement, à cause du nivellement incertain et des raccords entre rails ; longitudinalement, à cause des nombreux freinages et accélérations (les voitures sont reliées entre elles par un unique crochet central... et deux chaînes) ; et transversalement, à cause de la qualité de la voie mais aussi de la largeur des voitures, étonnante pour une voie métrique. Bref, la nuit risque d'être dure...

(18 h) La nuit tombe un peu moins vite que dans "Astérix chez les Bretons" mais on est toujours un peu surpris quand même (pour information, c'est assez typique des pays voisins de l'Equateur). Dans notre logis, qui est une moitié de compartiment-couchettes à l'euro-péenne (trois couchettes face à une cloison lisse), la température reste substantielle, dans les 30 degrés, à cause de la relative faiblesse de la climatisation ; il est vrai que nous sommes en 2ème classe. Certains compartiments n'ont plus de porte coulissante : celle-ci, sans doute détériorée, a été remplacée par un rideau ; ce qui n'est pas plus mal, car certaines de celles qui restent sont souvent impossibles à bloquer et oscillent toute la nuit (c'est notamment le cas de la nôtre).

(20 h) Dans les deux dernières heures, une (jolie) employée PJKA, qui sans doute nous trouvait fort à son goût, nous a rendu plusieurs fois visite, pour nous vendre des boissons, nous réserver une place au wagon-restaurant, nous louer des oreillers (400 roupies), et enfin nous expliquer que nos places assises seront transformées en couchettes vers 20h30, pendant nos agapes. Comme elle parlait assez bien anglais et tenait à nous le prouver, et que de mon côté j'étais bien décidé à parler Indonésien, la discussion prenait parfois un tour un peu confus... Au wagon-restaurant, rien de très extraordinaire côté cuisine ; de toute façon, au début d'un week-end qui s'annonce mouvementé, mieux vaut tableur sur des plats éprouvés, comme un bon vieux steak-frites (le filet vaut ici 32 FF le kg). La seule vraie curiosité du wagon réside dans la présence, à une extrémité, d'un coin-mosquée en état de marche, complet avec tapis et inscriptions en caractères arabes... Evidemment, l'orientation vers la Mecque est approximative, car le train roule plein Est.

(21 h) De retour à notre compartiment, non sans quelques acrobaties (au niveau de l'un des soufflets, une plaque manque, ce qui laisse une ouverture béante sur la voie, et avec les secousses il vaut mieux s'accrocher !), nous trouvons effectivement notre compartiment apprêté. Le passage à Cirebon s'étant

fait à l'heure (vers 19h45), nous pouvons nous endormir en paix. Nous finirons par y parvenir après que la température ait baissé un peu ; c'est finalement au plus courageux d'entre nous qu'a été décernée la couchette supérieure, car il n'y a absolument aucune protection contre les chutes...

Samedi 27 / 08

(7h30) Arrivée à Surabaya avec un bon quart d'heure d'avance, et après un petit déjeuner assez européen. La gare est de dimensions plutôt modestes pour une ville de cette importance (3 millions d'habitants) ; les routards sont nombreux, car on est à la fois sur le chemin du Bromo et de Bali. Comme le train pour Probolinggo ne part qu'à 9h40, nous avons le temps de faire un tour en ville, surtout pour repérer d'éventuels magasins intéressants, car il paraît que les prix de la hi-fi sont pratiquement ceux de Singapour, soit environ 30 % de moins qu'à Jakarta. La ville est assez industrielle, et sans grand intérêt. De retour à la gare, nous aurons l'occasion d'un grand fou rire, grâce à Daniel qui part à la recherche des toilettes, n'en trouve pas, et finit par aviser un petit passage qui après tout, bien qu'il n'y ait aucun panneau... Il se dirige résolument vers l'endroit, mais nous autres, intrigués par des chaussures près de l'entrée, nous avisons qu'il s'agit du coin-mosquée, et l'arrêtons avant que l'irréparable (y rentrer sans s'être déchaussé) ne se produise. Ouf...

(9h40) Départ ponctuel, pour un trajet de 2 h et 98 km ; le train est composé de 2 voitures de 2ème classe et de 4 de 3ème classe. Les prix étant comme toujours dérisoires, nous avons évidemment opté pour le luxe, qui se traduit surtout par une moindre concentration humaine dans les voitures, mais aussi par la présence de ventilateurs répartis tous les 2 m environ au-dessus de l'allée centrale ; malheureusement, la plupart ne fonctionnent pas. Par voie de conséquence, toutes les fenêtres et portes sont ouvertes, ce qui se traduit, à 80 km/h, par un vacarme assourdissant. Le paysage varie peu (rizières), mais nous apercevons successivement les masses impressionnantes de l'Arjuno (3339 m) puis du Bromo, dont le sommet semble malheureusement être dans les nuages. Ce n'est pas tellement l'altitude même de ces volcans qui en impose, mais plutôt le fait qu'à leur pied on est pratiquement au niveau de la mer...

(11h45) Parvenus à Probolinggo, nous quittons le train sans grands regrets, car le bruit commençait à nous peser... La place de la gare est déserte, à part 2 ou 3 cyclo-pousses dont les conducteurs s'empressent de nous proposer leurs services ; mais comme le Guide du Routard affirme qu'à 200 m. de la gare se trouve une avenue plus importante et un Bus Terminal, nous partons à pied, suivis par les cyclo-pousses, que notre refus n'a pas découragés. Arrivés à l'avenue, nous comprenons vite pourquoi : de Bus Terminal, point... Un minibus passe, d'où l'on nous crie "Bromo" sans nous convaincre, car à ce moment-là nous pensons encore qu'il y a de vrais bus, plus confortables et moins chers, qui font le trajet. Les cyclo-pousseurs nous expliquent que le Bus Terminal a déménagé à 2 km, et il commence à faire bigrement chaud. Bref, leur ténacité est récompensée : après un court marchandage, nous acceptons leur offre de service ; l'affaire nous coûte 2000 roupies (8 FF) pour deux véhicules.

Et nous voilà partis ; les chambres à air résistent bien à notre poids, le conducteur a plus de mal : de 15 km/h au début, l'allure chute à 2 km/h tout au plus lors du passage d'un passage à niveau, sur une petite bosse... Peu de voitures heureusement, car les rares qui passent le font un peu trop près à notre goût. Au bout d'une dizaine de minutes, le Bus Terminal est atteint... enfin, c'est un bien grand mot ! D'abord, pas de véritables bus, mais seulement des minibus (Isuzu diesel 2 l., théoriquement prévus pour 9 personnes) ; et ce n'est qu'un endroit où ils s'arrêtent quelques instants au cours d'une grande boucle à travers toute la ville : bref, on peut les prendre n'importe où, et en particulier près de la gare... Mais il est vrai qu'un tour en cyclo-pousse est assez amusant, et que de toute façon nous ne sommes guère pressés. Sans compter que nous allons réaliser une économie considérable : après nous avoir roulés, les cyclo-pousseurs nous indiquent que le prix normal pour aller à Ngadisari, le dernier village avant la caldera, est de 1000 roupies - alors que dans le minibus on commencera par nous en demander 1500, à tout hasard... On notera à leur décharge que 1500 m en cyclo-pousse coûtent autant que 40 km en minibus !

(12h15) Le minibus s'élance ; il ne quittera véritablement la ville qu'un bon quart d'heure plus tard, car il fait tout un circuit pour essayer d'appâter le plus de clients possible... Nous comprenons vite pourquoi les prix sont si bas : le minibus va se remplir bien au-delà du communément admis dans nos contrées occidentales... Il est muni à l'origine de 3 banquettes ; mais on a rajouté 2 bancs intermédiaires en bois d'environ 30 cm de haut. Le gabarit moyen des gens, très "mouchoir de poche", et la présence de nombreux lycéens (on est samedi midi) vont faire des miracles. Très vite, le nombre de voyageurs

grimpe à 15, puis 20 ; à la sortie de la ville, nous sommes 22. Nous n'en souffrons guère, car on nous a obligeamment offert la banquette arrière ; bien sûr, nous y sommes 4 (un Indonésien mince est parvenu à se glisser entre nous), et avons les jambes un peu pliées à cause du banc supplémentaire, mais au total, ça devrait bien aller, pour 40 km.

(13h30) Le minibus s'arrête assez souvent, à la demande. Tandis que les premières courbatures apparaissent, le record de concentration humaine est atteint : nous sommes exactement 27, dont tout de même 2 enfants en bas âge ; le contrôleur n'a plus la place de s'asseoir, il est debout, accroché au toit et à la portière largement ouverte). Pas mal, pour une capacité théorique de 9 personnes ! L'allure, elle, est plus que modérée : il faut dire que ça grimpe dur, souvent à plus de 10 % (Ngadisari est à 2000 m d'altitude). Les rampes et l'étréoussse de la route expliquent très bien l'absence de véritables bus...

(14h30) Fin des courbatures, après 2 h de trajet pour les 40 km ; ruée frénétique vers le bistrot le plus proche, histoire de boire un coup mais surtout de s'asseoir à peu près normalement... Après quoi nous achevons notre périple en parcourant à pied les 2,5 km qui nous séparent du but, l'hôtel Bromo Permai ; la route est devenue un chemin empierré fait de blocs de lave, et il fait agréablement frais. L'hôtel est situé au bord de la caldera (très grand cratère ovale de 6 à 10 km de diamètre, qui contient plusieurs cratères plus petits, dont celui du Bromo proprement dit, et un joli petit cône de cendres).

(16h30) Parvenus au bord de la caldera, nous filons réserver 2 chambres à l'hôtel, après avoir vu... qu'on ne voit rien, pour cause de nuages. Revenus plus tard sur les lieux, une éclaircie nous permettra d'entrevoir brièvement le cratère du Bromo et le cône du Batok (2440 m), dont l'érosion a strié les flancs de "rayures" très régulièrement espacées, de quelques mètres de profondeur.

(21 h) Repus et contents, nous retournons à notre poste d'observation pour voir si le temps s'est un peu éclairci... Stupeur : plus un nuage ! les vents de la mousson du Sud-Est ont dû s'interrompre avec la tombée du jour, et le ciel, entièrement nettoyé, est magnifique, avec une pleine lune qui illumine tout et permet de voir à quoi ressemblera notre marche nocturne. A nos pieds, le fond de la caldera apparaît complètement lisse, à quelques traces de véhicules tous terrains près. Le Bromo et le Batok sont bien visibles ; un petit nuage blanc, rendu plus apparent par la fraîcheur nocturne (il doit faire dans les 15 degrés) monte lentement du premier nommé, et nous met en grand appétit... Vivement tout à l'heure !

Dimanche 28 / 08

(3h15) Branle-bas de combat ! Un vacarme d'enfer nous fait sursauter, dû au personnel de l'hôtel, qui réveille tout le monde : mieux vaut ne pas venir ici pour faire la grasse matinée ! Nous avons prévu un réveil à 4 h, largement assez tôt pour arriver au bord du cratère avant le lever du jour ; aurions nous présomptueusement prévu de marcher plus vite que les autres ? Une odeur animale inattendue nous attend dehors : une armée de poneys sont là pour amener les moins courageux à pied d'œuvre, c'est-à-dire aux 245 marches en béton qui mènent au bord du cratère ; marches très utiles au demeurant, car le sol est constitué de cendres fines qui ne facilitent pas la marche, surtout sur une forte pente. Pour parvenir aux marches, il faut descendre dans la caldera, y marcher environ 1,5 km sur un terrain sablonneux, et enfin remonter un peu, sur quelques centaines de mètres. La lune étant pleine, on y voit comme en plein jour, ce qui nous permet de nous écarter un peu de l'itinéraire des poneys, et d'apprécier le site à sa juste valeur... On se croirait volontiers sur la lune en juillet 1969 ! Peu de végétation dans la caldera, et moins encore sur les pentes du cratère, à cause du manque d'eau et sans doute aussi du caractère très perméable du sol.

Parvenus au bord du cratère, qui doit faire 300 m de diamètre environ, nous commençons à en faire le tour pour nous éloigner un peu de la foule de ceux qui préfèrent en rester là, à cause du vertige peut-être : la largeur du "chemin de ronde" est parfois de 30 à 40 cm seulement ; et de chaque côté, une pente à 45 degrés... Il doit faire un peu chaud dans le cratère, car des bouches du plus beau jaune y fument en abondance. Par chance, le vent est assez changeant, et au cours de nos 360 degrés nous ne serons jamais gênés par les vapeurs (puantes comme il se doit). Ce petit tour nous amènera au point le plus haut (2392m), à l'opposé de l'escalier, et nous comptons bien y trouver un meilleur point de vue ; nous ne serons effectivement pas déçus !

(5 h) Le soleil se lève, en dessinant très joliment le volcan plus à l'Est. Le pull est de rigueur, car il fait dans les 10 degrés, température qui pour nous est devenue quasiment extra-terrestre... Après une longue contemplation (on resterait bien là quelques heures !), nous poursuivons à regret notre route et

atteignons peu après le sommet. Là, plus de regrets ! vers le Sud, à une vingtaine de km, le Semeru, plus haut volcan de Java (3676 m), nous salue en projetant dans les cieux un nuage de cendres qui doit bien faire 400 mètres de haut, dans un total silence, un peu irréel... Voilà bien qui vaut le voyage ! Le moment de stupeur passé, c'est la ruée sur les appareils photo. Un couple de Français qui semble être là depuis un bon moment nous apprend que ces éternuements ont lieu toutes les 20 mn environ, chose confirmée quelques jours plus tard par un vulcanologue rencontré à Jakarta. Cela dure 20 secondes environ, et le "nuage" ainsi créé se met à dériver doucement vers l'Ouest, poussé par le vent... Après la prochaine pluie, cela vaudra, pour les paysans des environs, tous les engrais du monde !

(9h30) Revenus sans trop nous presser, et peut-être même le plus lentement possible, jusqu'à l'hôtel, nous entamons les presque 24 h de trajet qui nous ramèneront à Jakarta. Qu'en dire, par rapport à l'aller ? Peu de choses sans doute, à part quelques frayeurs... Tout d'abord, dans le parcours en minibus pour atteindre Probolinggo : tant que cela descend assez fort, nous trouvons notre conducteur très acceptable, ma foi, car il sait se servir de son frein moteur ; mais une fois parvenu dans la plaine, il se met à rouler à près de 90 km/h sur une route aussi étroite qu'encombrée, et nous prouve au passage que sa virtuosité est grande ! Moins cependant que celle du chauffeur du bus "Grandes Lignes" que nous empruntons ensuite pour aller à Surabaya, à la place du train dont nous gardons un médiocre souvenir et qui de plus risque de nous faire arriver trop tard pour la réservation des couchettes pour Jakarta. Ayant pratiquement pris ce bus en marche alors qu'il quittait le (vrai) Bus Terminal de Probolinggo, nous sommes déjà très satisfaits, côté horaires ; mais nous le serons encore plus au vu du style (?) de conduite du gaillard... Aaarrgghh ! Pas tellement pour nous, car la masse du véhicule est assez rassurante ; mais surtout pour les vélos, carrioles et même voitures venant en face, qui seront régulièrement obligés de quitter la chaussée pour nous permettre d'achever un dépassement décidé sans consultation démocratique préalable, et généralement achevé à grands coups de klaxon et appels de phares... Ce même conducteur, sur les 30 km d'autoroute qui précèdent Surabaya, double les autres bus en deux temps : il commence normalement, se porte exactement à la hauteur de l'autre, et profite des vitres ouvertes pour entamer une petite conversation mi-vocale, mi-gestuelle, avec son conducteur. Certains de ces conducteurs, d'ailleurs, ne semblent pas vraiment enthousiastes ; serait-il en train de leur expliquer que leur bus est pourri (le nôtre est tout neuf), et qu'ils feraient bien d'en changer ? Arrivé au Bus Terminal de Surabaya, il parachève son œuvre en détruisant le clignotant du bus voisin : aucun des deux ne voulait céder le passage à l'autre, à l'entrée (étroite) du lieu. Nous avons entendu quelques beaux jurons indonésiens, mais n'avons malheureusement pu en retenir aucun...

Lundi 29 / 08

(8h30) Après une excellente nuit (enfin... tout au moins par comparaison avec celle de l'aller : on dort mieux quand on est vraiment fatigué !), une arrivée un peu tardive (45 mn de retard) à Jakarta Gambir, l'autre grande gare de la ville, et un trajet en taxi des plus paisibles (c'est-à-dire qu'il ne pleut pas, ce qui est préférable quand les pneus sont un peu lisses), nous sommes de retour... La conclusion sera une ruée vers les deux salles de bains (il en aurait fallu une troisième, vu l'urgence !). Mais qu'on se rassure : tous nos week-ends ne sont pas aussi actifs que celui-ci...