

Appel d'air

UNE ANGLAISE AU SOMMET



L'Himalaya indien en



Enfield



Ca ressemble à un pari fou : gravir la plus haute route carrossable du monde à moto. Bon, OK, c'est où ? En Inde, dans l'Himalaya. On prend quoi comme gros trail, une BMW GS ? Non, non, on prend des Royal Enfield 500 à Delhi, et roule !



● Une petite pause avant de se lancer au-dessus des eaux tumultueuses, parfois grossies après la fonte des neiges. ● Fabriqués en Inde, ex-colonie anglaise, les Enfield attirent les sympathies. ● Sur les routes escarpées, les camions optent souvent pour une conduite suicidaire, avec dépassements à l'aveugle, klaxon bloqué. ● La plus haute route du monde, c'est écrit dessus !



A plus de 5 000 mètres, la 500 se mue en 250 et les maux de tête deviennent insupportables

Face à deux énormes Tata (les camions indiens bardés de chromes et de luminaires kinchi) rutilants, je serre les genoux et tente un freinage d'urgence. Mais sur le bitume local, à majorité de caillasses et de trous ajoutés à un brin de goudron, j'arrive seulement à bloquer l'avant. Du pied droit, je passe le rapport supérieur. C'est que nos machines sont d'authentiques Enfield ! Avec vitesses à droite, première en haut et frein au pied gauche, ce que - la surprise aidant - j'ai oublié. Heureusement, les deux camions de front, lancés dans un dépassement hasardeux en virage (bon, dans le meilleur des cas à 50 km/h), klaxons bloqués, arri-

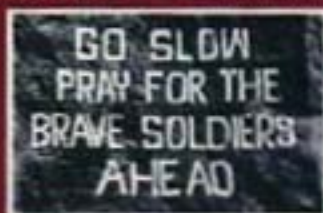
vent à s'arrêter. Je sors les pieds pour ne pas perdre l'équilibre. Déjà que mes deux mètres juchés sur cette petite moto des années 50 ne jouent pas en faveur de mon style, là, je viens d'offrir une bonne raison aux deux chauffeurs de s'esclaffer. Un grand sourire aux lèvres, tout le monde s'excuse par gestes, s'emmêle en manœuvres microscopiques pour décoincer ces mastodontes entre la paroi rocheuse et le précipice. Les deux Tata repartent dans un panache de gasoil, en plein dans ma poire. Sympa les routes indiennes entre Manali et Sarchu ! Les mises en garde peintes sur les rochers sont claires : "Blow horn" ("Utilisez le

ÉPICÉE LA CONDUITE À L'INDIENNE

Oubliez le syndrome indien, les crises de claustrophobie ou la retraite spirituelle chez un guru. La réalité, quand on débarque en Inde, c'est surtout le tempérament suicidaire des conducteurs. Plusieurs catégories s'affrontent. Le plus psychopathe d'entre eux est le pilote (ou le client) de vélo-taxi. Le pauvre zig transpirant qui pédale comme un damné prend tous les risques pour arriver le premier au feu. Le problème ? Il démarre beaucoup moins vite que le dernier des énormes bus urbains. D'ailleurs, le chauffeur de bus, pour sympathique qu'il soit quand

un touriste tente de le photographier depuis un rickshaw (voir plus loin), se mue en dangereux kamikaze dès que la possibilité lui en est donnée, c'est-à-dire de la première à la dernière minute de son service. Passages en force entre les vélos et les motos, ronds-points pris à l'envers, feux bien rouges grillés moteur au limiteur et klaxon bloqué... Sans parler des croisements invraisemblables avec les camions de marchandises. Restent les

fameux rickshaw, fabriqués sur une Vespa et qui carburent au GNV. La lutte qu'entament les chauffeurs de ces



cacahuètes avec les bus, camions et voitures est stupéfiante de mauvaise foi et d'optimisme. Si, dans ce capharnaüm, les motards indiens survivent, c'est grâce à la chance, une belle

dextérité ou un bon karma. D'ailleurs, j'ai lu le dernier jour sur un bus : « We are hot, we are Indian. »*

* « Nous sommes chauds, nous sommes indiens. »

klaxon) ou "Peep-Peep not sleep" (du genre : "Réveillez vos klaxons"). Mais le plaisir de découvrir les fantastiques paysages de l'Himachal Pradesh et du Ladakh est à ce prix. Reste à pouvoir affronter courageusement ce genre d'aléas pour admirer ensuite les hauts plateaux, entre les cols de Lachlung La (à 5 050 m) et Tanglang La (à 5 300 m). Un paysage lunaire s'étend jusqu'à la

crête de ces montagnes, le tout auréolé d'une lumière écrasante. A cette altitude, les chocs de la route rendent les maux de tête insupportables. Et l'embolie pulmonaire guette : Alain en fera les frais lors de notre campement à Sarchu (pourtant à seulement 4 000 m). Il sera évacué dans la nuit vers la ville de Leh (bien connue des amateurs de trek et de haschich) où il se retapera en

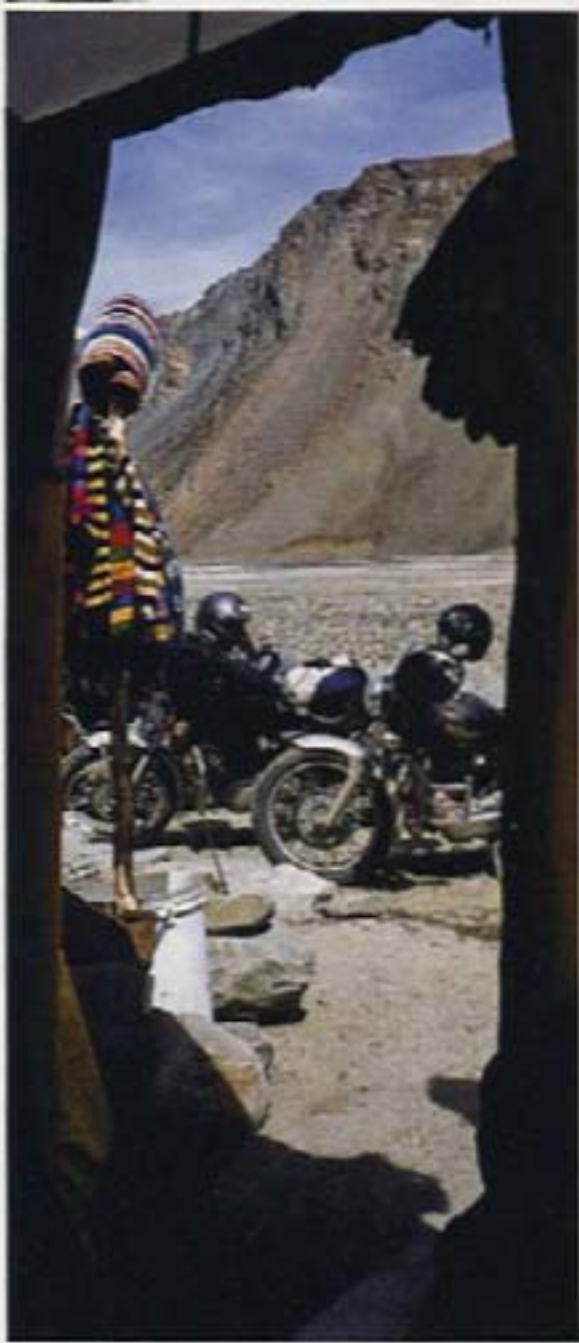
nous attendant. Il aura juste raté le succulent poulet aux délicates épices préparé par nos chefs cuisiniers. Des cuisiniers qui nous ont régales tout au long de ce périple, mitonnant de vrais repas de fête, même dans les coins reculés comme du côté du lac Tso Moriri.

UNE SEULE BULLE BOULET

L'air pur des sommets se savoure, surtout après la poussière, les odeurs, la moiteur et la pollution de Delhi... à laquelle les Enfield participent : elles ne connaîtront jamais les normes Euro 3 ! Si les imprévus appartiennent au voyage - surtout avec une douzaine de Royal Enfield 500 -, nos machines ont été réservées au plus scrupuleux des loueurs du quartier de Karol Bagh, haut lieu des réparateurs moto. On peut même y rachat des pneus de rickshaws (voir encadré p. 50) à la main, une bande de roulement neuve venant se coller sur le pneu fatigué. Rien ne se perd... Fabriquées à présent à Madras, en Inde, les motos anglaises se sont révélées plus fiables que leur réputation ne le laissait entendre. Certes, les deux mécaniciens indiens qui nous accompagnaient ont accompli des miracles, capables qu'ils étaient de deviner une panne rien qu'en regardant la mine déconfite du pilote. A cause de leur dextérité (il suffisait parfois simplement de tourner la clé de contact...), ils ont gagné le surnom de "Gandoo mechanics", ce qui signifie, en gros, enfoirés de mécanos... qui savent tout réparer au point de nous tourner en ridicule. Mais Gil est tombé sur un mauvais numéro. Depuis le départ, la malchance s'acharne, et chaque jour, sa monture le lâche pour différentes raisons. Il peut même donner la liste : après une gentille panne sèche, on trouve deux crevaisons, un filtre à essence bouché, un câble d'accélérateur cassé, un antiparasite capricieux, des vitesses qui sautent, une bougie perlée et diverses casses d'accessoires. « J'aurais mieux fait de venir avec ma R 1200 GS ! », conclut-il. Si la fiabilité n'a pas été un souci pour le reste de la bande (aucune casse moteur, juste un démontage de boîte le premier jour



Un caillou, un vieux tournevis... Les Indiens accomplissent des miracles de mécanique



● Campement sur les hauteurs arides. Les amateurs de tentes seront servis, ceux de cuisine indienne aussi. ● Gil est tombé sur le mouton noir des Enfield. Seule la sienna a enchaîné les poisses. Mais les deux mécaniciens indiens qui nous accompagnaient ont réalisé des miracles. Un talent hallucinant qui leur a valu d'affectueux sobriquets.

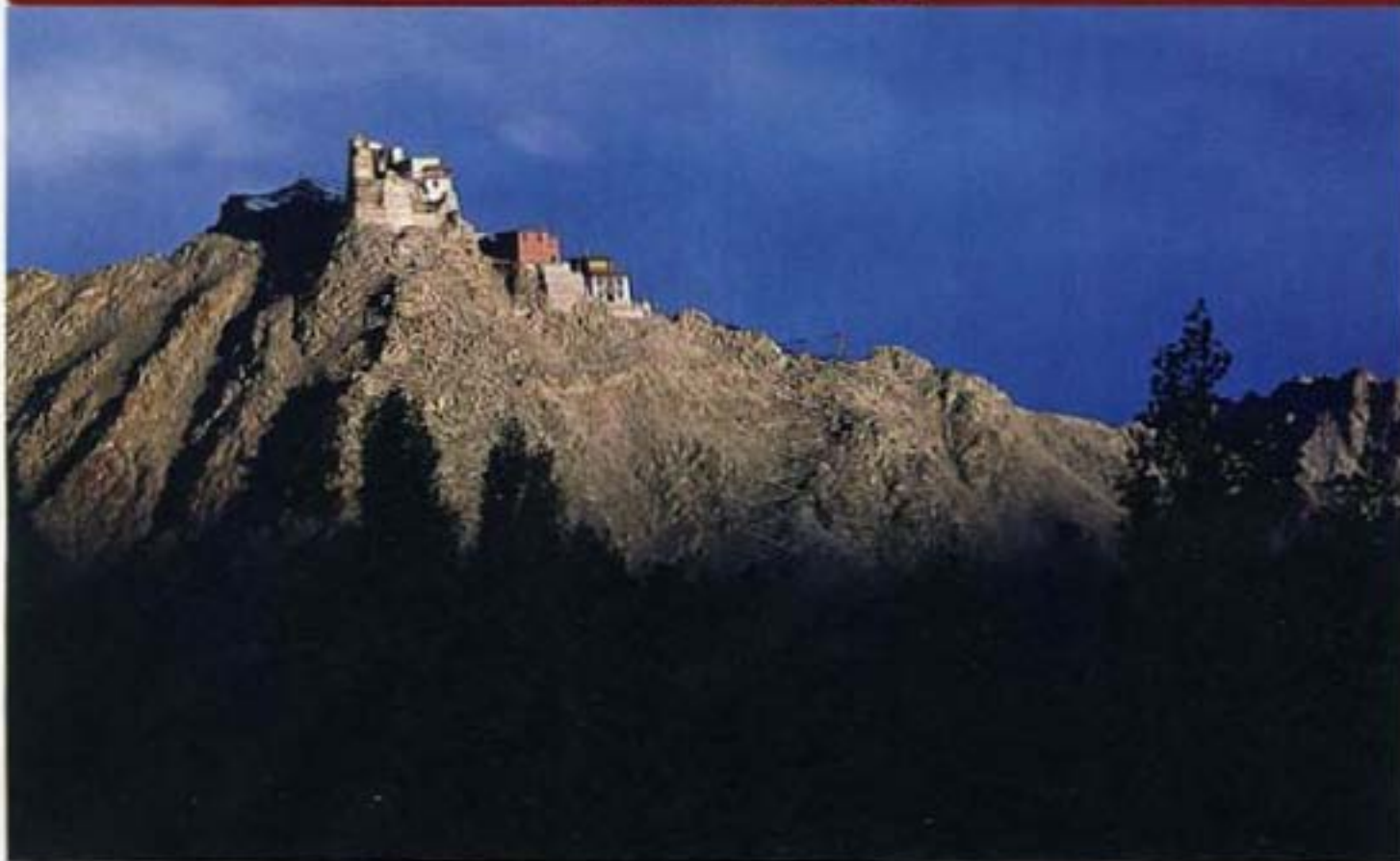


ORGANISATION MERCI SHANTI

Remerciements aux agences Shanti Travel à Paris et Delhi pour leur accueil et pour l'organisation impeccable. Shanti Travel organise, entre autres, des voyages en Royal Enfield dans l'Himalaya mais aussi au Rajasthan. Le raid dans l'Himalaya ne s'effectue qu'en été (pour des raisons d'enneigement !). Il en coûte environ 1 300 € tout compris (hors vol - Air India propose des Paris-Delhi pour moins de 1 000 €). Plus de renseignements sur le site www.shantitravel.com



Des tentes au milieu de nulle part, une route sur le toit du monde et des Royal Enfield. Dieu que c'est bon de filer à l'anglaise !



L'Himalaya indien a préservé ses trésors Dans la Chine voisine, nombre de ceux-ci ont été détruits

→ à cause d'un problème sur le kick), les dos sensibles auraient sûrement gagné en confort sur une allemande. Mais les amateurs de tentes et les éternels adeptes de la turista (comme moi) ont apprécié les haltes en camping en bord de rivière. Elles éclipsent tous les désagréments. Près du cours d'eau qui alimente le lac Tso Moriri, nous avons été témoins d'un étrange ballet du soir, mêlant des cavaliers, des nomades tibétains et des yacks.

SIKH TRANSIT GLORIA MUNDI

Bien sûr, nos pannes régulières ont permis des rencontres avec les Indiens, toujours prêts à vous démonter un moteur avec un caillou et un tournevis ou à vous offrir un *chai*, le fameux thé au lait à la cardamome, cannelle et gingembre. Pour ma part, après une petite chute, j'ai eu droit à un démontage en règle de tous les caches de ma moto... Finalement, il ne s'agissait que d'un fusible claqué. Les Indiens qui travaillent sur le bord des routes (les ouvriers sont payés environ 2 € par jour pour casser des cailloux et boucher les trous, quand ce n'est pas pour faire du goudron avec des méthodes archaïques...) sont inlassablement disposés à

rendre service. Même si c'est parfois impossible de leur expliquer d'où vient la panne. Et mimer une clé anglaise n'est pas facile ! Mais l'intérêt, c'était bien de prouver qu'on pouvait rallier le plus haut col carrossable du monde avec une machine antédiluvienne, non ? Mission accomplie ! La 500 Bullet a perdu de la puissance avec l'altitude - elle atteignait à peine celle d'une 250 japonaise -, mais elle disposait d'un brin de couple en plus... Il n'y a que cet énervé de Claude (tiens, encore un qui regrettait sa R 1200 GS !) pour réclamer toujours plus de puissance dans la montée sur Khardung La (à 5 600 mètres !). Là-haut, depuis leur petite base militaire, les joyeux gardiens du col nous attendaient pour imposer leurs faciès hilares sur nos photos souvenirs ! Normal, bloqués par la neige, ils restent là plus de huit mois par an. Les versions *sichs** du militaire, avec leurs grandes barbes et leurs turbans, sont bien moins joviales : ils nous ont ignorés parfaitement. De l'autre côté du col, la route continue jusqu'en Chine. Que nous ne verrons pas. La descente vers les lacs via la vallée de l'Indus et le retour sur Delhi nous attendent. ☺

*Les Sikhs tiennent une communauté religieuse qui rejette le système de castes.