

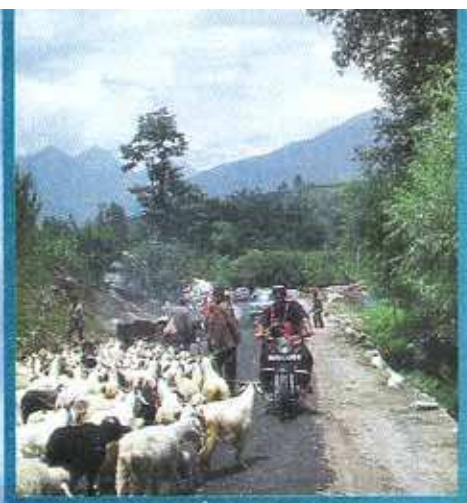


Par Éric Rovito

L'Inde en Enfield, presque un pléonasma. Mais si l'on y ajoute le manque de pièces et d'essence, la traversée de zones de combat, le froid de l'Himalaya ou l'état des pistes, l'aventure se transforme alors en un trekking infernal.

C'est le 29 août 1977 que je quitte Bombay en me jurant d'y revenir un jour, mais en moto. Quatorze ans plus tard, le 16 mai 1991, je tiens enfin mon pari. Je débarque donc avec un minimum de bagages et une bouteille d'un produit fantastique : l'Oko. 20 mai 1991. Un peu de détente bien méritée. Cela fait cinq jours que je

cking d'enfer en Enfield



MANALI ROAD.
UN BERGER DANS LA VALLÉE DE KUHA.



cours de bureau en bureau pour acheter une moto. En Inde, l'achat d'un véhicule neuf implique que l'on soit titulaire d'un permis indien. L'affaire est conclue pour cinq cents roupies. Le lendemain à neuf heures, je suis devant le magasin du concessionnaire avec 20 000 roupies en poche (850 \$ au «black market»). Je commande et paie. En attendant la moto, je passerai cette journée à la piscine de l'Imperial Hotel à élaborer les projets les plus fous.

Le 22 mai, toujours à neuf heures, j'enfourche une 350 Enfield. Un coup de kick et vroom..., le doux ronronnement du

quatre-temps se fait entendre. Attention, vitesses à droite et conduite à gauche, il y a du british là-dedans. Aux Indes, c'est le plus hardi qui passe ! A grands coups de klaxon, je me fraye un chemin dans les gigantesques embouteillages de la capitale indienne.

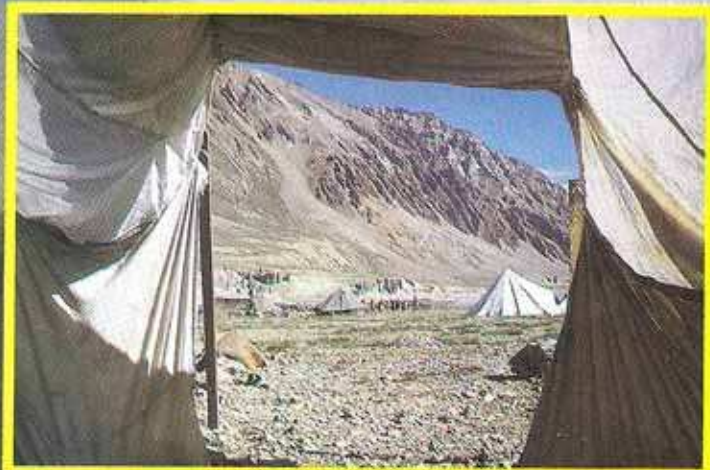
LES VAUTOURS GUETTENT LEUR PROIE

Trois jours plus tard, direction le Rajasthan. Je ne dépasse pas les 40 km/h et il fait 45°. Je découvre peu à peu le désert. Toutes les demi-heures, je fais une halte pour refroidir le moteur dans les nombreux Tchai-Shops

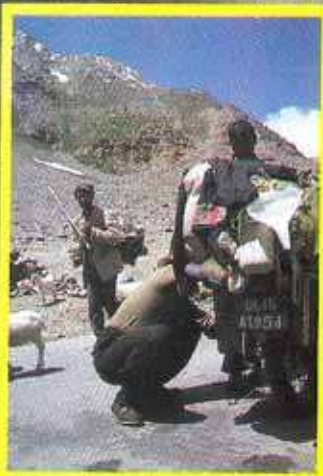
où routiers et Indiens s'arrêtent pour se reposer quelques heures sur des lits de bambou tressé. L'accueil y est sympa, chaleureux. Le paysage devient troublant avec des dunes de sable derrière lesquelles surgissent de vieux fortins anglais ou d'anciens palais mongols désertés depuis des siècles. Les vautours attendent leur proie le long de la route : des vaches qui se font écraser par les monstrueux camions indiens. Les poids lourds — règle indienne — roulent coûte que coûte et ne freinent jamais. La nuit tombe, la route devient de plus en plus dangereuse. Tout se confond : vaches, vélos, camions...

VOYAGE

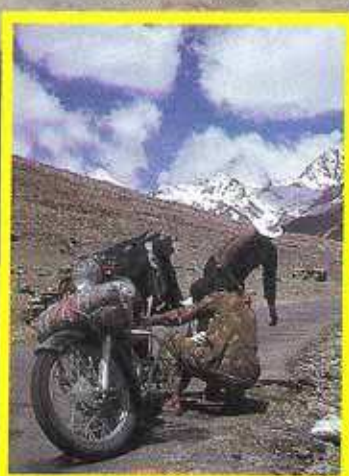
Trekking d'enfer en Enfield



DANS UN CAMP DE RÉFUGIÉS TIBÉTAINS.



QUAND L'ARMÉE INDIENNE JOUE LES DÉPANNAGES POUR RÉPARER LE FREIN ARRIÈRE ARRACHÉ.

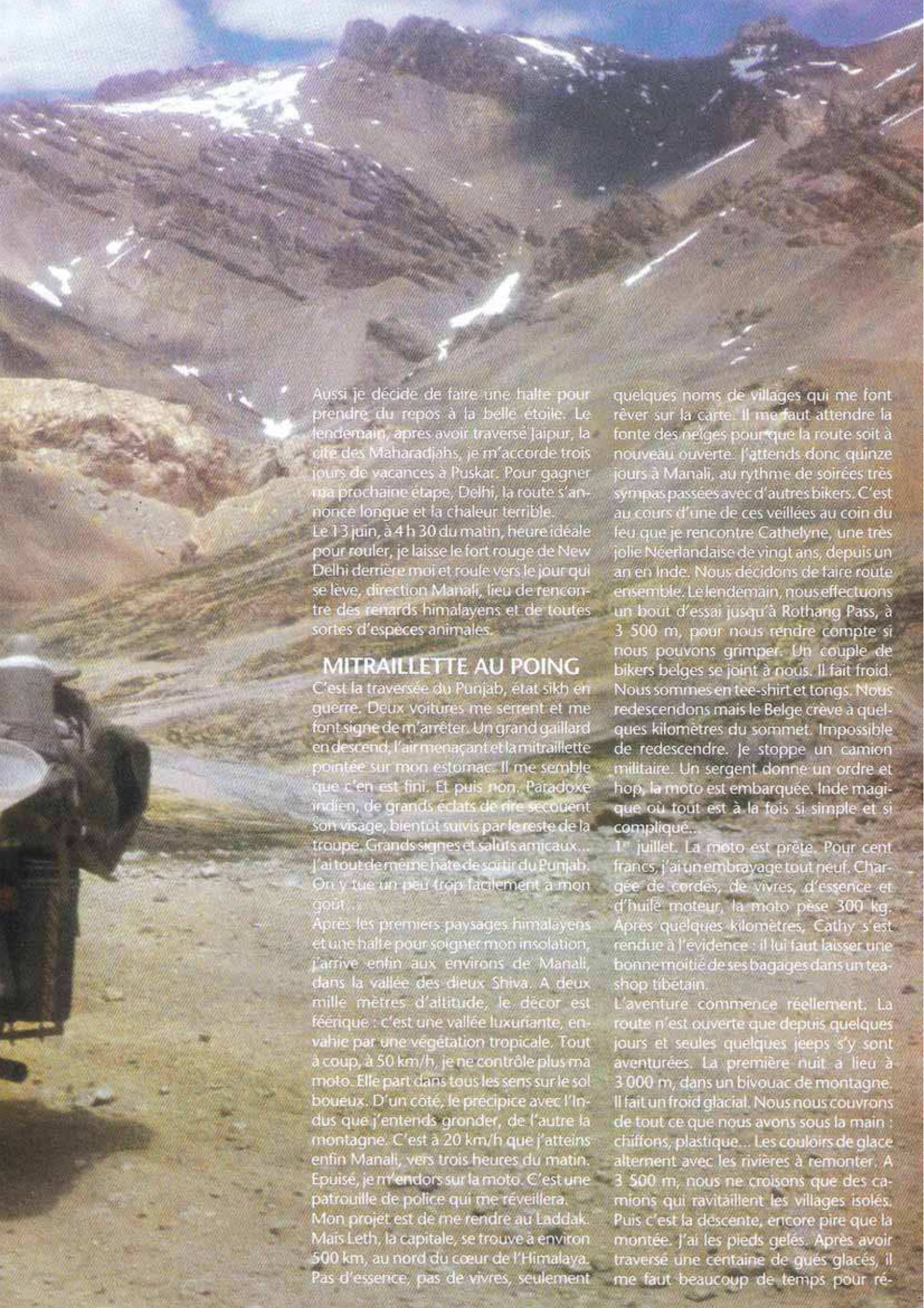


ON AUSCULTE L'ENFIELD SUR LA PISTE DE CDADDAKH.



LES INDIENS AUSSI PRATIQUENT LES SPORTS D'HIVER.





Aussi je décide de faire une halte pour prendre du repos à la belle étoile. Le lendemain, après avoir traversé Jaipur, la cité des Maharadjahs, je m'accorde trois jours de vacances à Puskar. Pour gagner ma prochaine étape, Delhi, la route s'annonce longue et la chaleur terrible.

Le 13 juin, à 4 h 30 du matin, heure idéale pour rouler, je laisse le fort rouge de New Delhi derrière moi et roule vers le jour qui se lève, direction Manali, lieu de rencontre des renards himalayens et de toutes sortes d'espèces animales.

MITRAILLETTE AU POING

C'est la traversée du Punjab, état sikh en guerre. Deux voitures me serrent et me font signe de m'arrêter. Un grand gaillard en descend, l'air menaçant et la mitraillette pointée sur mon estomac. Il me semble que c'en est fini. Et puis non. Paradoxe indien, de grands éclats de rire secouent son visage, bientôt suivis par le reste de la troupe. Grands signes et saluts amicaux... J'ai tout de même hâte de sortir du Punjab. On y tue un peu trop facilement à mon goût.

Après les premiers paysages himalayens et une halte pour soigner mon insolation, j'arrive enfin aux environs de Manali, dans la vallée des dieux Shiva. A deux mille mètres d'altitude, le décor est féérique : c'est une vallée luxuriante, envahie par une végétation tropicale. Tout à coup, à 50 km/h, je ne contrôle plus ma moto. Elle part dans tous les sens sur le sol boueux. D'un côté, le précipice avec l'Indus que j'entends gronder, de l'autre la montagne. C'est à 20 km/h que j'atteins enfin Manali, vers trois heures du matin. Épuisé, je m'endors sur la moto. C'est une patrouille de police qui me réveillera.

Mon projet est de me rendre au Laddak. Mais Leth, la capitale, se trouve à environ 500 km, au nord du cœur de l'Himalaya. Pas d'essence, pas de vivres, seulement

quelques noms de villages qui me font rêver sur la carte. Il me faut attendre la fonte des neiges pour que la route soit à nouveau ouverte. J'attends donc quinze jours à Manali, au rythme de soirées très sympas passées avec d'autres bikers. C'est au cours d'une de ces veillées au coin du feu que je rencontre Cathelyne, une très jolie Néerlandaise de vingt ans, depuis un an en Inde. Nous décidons de faire route ensemble. Le lendemain, nous effectuons un bout d'essai jusqu'à Rothang Pass, à 3 500 m, pour nous rendre compte si nous pouvons grimper. Un couple de bikers belges se joint à nous. Il fait froid. Nous sommes en tee-shirt et tongs. Nous redescendons mais le Belge crève à quelques kilomètres du sommet. Impossible de redescendre. Je stoppe un camion militaire. Un sergent donne un ordre et hop, la moto est embarquée. Inde magique où tout est à la fois si simple et si compliqué...

1^{er} juillet. La moto est prête. Pour cent francs, j'ai un embrayage tout neuf. Chargée de cordes, de vivres, d'essence et d'huile moteur, la moto pèse 300 kg. Après quelques kilomètres, Cathy s'est rendue à l'évidence : il lui faut laisser une bonne moitié de ses bagages dans un tea-shop tibétain.

L'aventure commence réellement. La route n'est ouverte que depuis quelques jours et seules quelques jeeps s'y sont aventurées. La première nuit a lieu à 3 000 m, dans un bivouac de montagne. Il fait un froid glacial. Nous nous couvrons de tout ce que nous avons sous la main : chiffons, plastique... Les couloirs de glace alternent avec les rivières à remonter. A 3 500 m, nous ne croisons que des camions qui ravitaillent les villages isolés. Puis c'est la descente, encore pire que la montée. J'ai les pieds gelés. Après avoir traversé une centaine de gués glacés, il me faut beaucoup de temps pour ré-