

DANS L'ENFER JAUNE



DANS L'ENFER
JAUNE

Les Portes de l'Aventure, Dakar avant le Dakar.
(1972-75)

Fenouil
(Jean-Claude Morellet)



PREFACE

L'enfer jaune, le Paris/Dakar et la naissance du Christ

« L'Enfer Jaune » se situe cinq ans et demi avant le Paris/Dakar.

Le Paris/Dakar c'est comme la naissance du Christ, il y a un avant et un après. En voici un exemple : Au retour de ma première traversée à moto du Sahara central, fin 1973, je suis interviewé sur France Inter par Yves Loiseau, journaliste et ami, qui malicieusement invite le professeur Théodore Monod pour comparer « nos » déserts. Monod

accepte. Face à ce grand savant, également moraliste en déserts, je bafouille. Lui m'interroge, tout de sympathie bienveillante, avec des termes mécaniques venus d'un autre siècle — « Dites-moi, monsieur Fenouil, à 100 km/h sur les silex, comment se comportaient les bandages de roulement de votre motocyclette ? » Dès le 1^{er} Dakar, le professeur Monod se montrera un des critiques les plus virulents de « ces chevauchées mécaniques barbares à travers le Sahara. » Quand je lui rappellerai notre interview commune et son indulgence d'alors à mon égard, il en sourira sans répondre.

Comment suis-je arrivé dans le Sahara ?

Ma vie commence à 18 ans, quand je repousse les portes de l'ennui pour partir, les poches vides, en stop autour de la Méditerranée. Au sud d'Israël règne le Néguev, mon premier désert. Je le contemple du bord de la route, comme un tableau qui me touche mais que je ne comprends pas. Comme une falaise, pas comme une passerelle. Si quelqu'un m'avait proposé d'y aller, j'aurais accepté avec le même enthousiasme qu'une balade en mer ou en montagne, mais je n'en aurais pas pris l'initiative. Et puis là, depuis une semaine j'ai ma première vraie petite amie, une Suédoise, plus vieille que moi d'un an en plus, qui m'accompagne à présent dans mon voyage en stop, l'affaire me paraît autrement plus importante.

Quatre ans plus tard, je suis agent double, étudiant en Philo à la Sorbonne et, plaisant métier d'imposteur,

critique de cinéma, carte de journaliste professionnel n°24 383, sous mon vrai nom, Jean-Claude Morellet. J'écume les Festivals de Cannes, Pesaro, Venise et autres en cabriolet 203 Peugeot — pas cher en ces temps où la notion de véhicule de collection n'existe pas. Mes occupations sur un festival ? Plage et sport le matin, déjeuner au soleil à midi, films et articles l'après-midi, fêtes le soir — une vie 50% playboy, 50% gamberge. Je suis invité au festival de Carthage, en Tunisie, j'en profite pour aller visiter le sud. C'est ainsi que, du côté de Tozeur, je découvre ma première dune, laquelle traverse tranquillement la route. Une jolie et fine barkhane en forme de croissant du matin, le modèle le plus vélocé sur notre planète, qui peut parcourir jusqu'à 120 mètres en un siècle, mais je l'ignore bien sûr. De nuit un camion l'a percutée. Sous le choc son train avant a reculé jusqu'au pont arrière. Le sable a fait plier l'acier. L'image me marque puisqu'un demi siècle plus tard, dans un roman « La Nouvelle De Ma Mort A Eté Très Exagérée » j'imaginerai qu'après le règne des dinosaures puis celui des hommes, les Grandes Dunes Cathédrale d'Egypte décident soudain de se constituer en corps d'armées pour conquérir le globe. Et moi, ce jour-là en Tunisie, je me jure de revenir au Sahara. A pied, en chameau ou en voiture, peu importe. A moto, je n'y pense pas, ce n'est pas ma culture et je n'ai aucun copain motard.

Mai 68 arrive, bol de fraîcheur sur notre vieux pays où un ministre du Général de Gaulle vient de sortir son Livre Blanc sur la Jeunesse. Avec aucune ligne sur la sexualité, lui

rappelle Daniel Cohn Bedit. Pas vraiment en phase avec sa belle jeunesse, le ministre réplique à l'insolent rouquin — « Si vous avez des problèmes, trempez-vous dans l'eau froide ! »

Quand la « Révolution » commence, je me trouve au Festival de Cinéma de Leipzig, en Allemagne de l'Est, un pays fermé où un étranger de passage a l'impression de traverser un film noir. J'en repartirai avec de déchirants souvenirs d'amis bloqués du mauvais côté du mur. De retour à Paris, je fonce avec ma 203 au Festival de Cannes... que Jean-Luc Godard et François Truffaut font fermer en grimant aux rideaux. Une grève générale s'annonce, j'ai le réflexe d'acheter 4 jerrycans et de faire les pleins avant la fermeture des dernières stations service. Du coup on remonte sur Paris à 5 journalistes dans ma Peugeot, décapotée pour que les bagages puissent déborder, tels les instruments de musique d'un groupe de rock. A l'arrivée, mes nouveaux amis m'offrent mon 1^{er} dîner à la Coupole. Magique !

Et je pars sur les barricades. Je ne lance pas de pavés, je ne suis en colère contre personne, surtout pas contre les CRS qui ne font que leur boulot de misère partout où les gens ne sont pas contents. Un maladroit visant un CRS m'expédie un pavé dans le dos. Douloureux, mais cela aurait pu être pire, et puis l'atmosphère est si joyeuse. Sur les barricades de l'utopie, on se donne des noms d'Apaches. Pour moi, une fille dit « Il a des cheveux en désordre comme du fenouil, si on l'appelait Fenouil ? » Ok je prends, on en reparlera tout à l'heure. Quand le soufflé de

Mai 68 retombe, sans haine ni violence, juste quelques jolis mots au milieu de plein d'autres un peu creux, une frange de la jeunesse parie, un peu naïvement mais pourquoi pas, sur la fraternité, la solidarité, la découverte, le rêve.

Deux ans plus tard l'oncle d'une copine, un officier de marine, rapporte du Japon une moto grim pant dans les tours avec des miaulements de chatte en chaleur. Il me fait monter derrière lui : comment ai-je pu ignorer un truc aussi fort ? Le mois suivant je passe mon permis moto à Paris sur le side-car de Rennes Auto Ecole, le moniteur enrhumé me suivant dans ma propre 203. Nous manquons de nous accrocher dans l'étroit virage Eglise Saint Sulpice/ Librairie Au Signe de Piste, mais au retour il me complimente sur l'état de ma « vieille » Peugeot et me décerne mon diplôme. J'ai 27 ans, un âge auquel Cyrille Neveu aura déjà gagné 3 Paris/Dakar. Moi je n'ai jamais possédé une Mobylette ou même un Solex, j'ai du retard à rattraper. Je demande à la banque jouxtant l'auto école un prêt pour m'acheter une moto — refusé. Je change de trottoir et sollicite du Crédit Lyonnais de la rue de Rennes un prêt pour monter un restaurant dont je serai également le cuisinier — accepté. Et je m'offre la plus prestigieuse moto du moment, la nouvelle Honda 750 à 4 cylindres. Des esprits superficiels pourraient me juger flambeur. Je leur rappellerai qu'au contraire cela s'est révélé un excellent placement puisque j'ai fait « carrière » dans la moto. Alors qu'en cuisine, je n'ai jamais pu dépasser le stade de l'œuf à la coque.

Ma petite étincelle de chance, je la saisis sur le périphérique parisien où je tombe en panne d'essence avec ma Honda. Pierre Barret, jeune fondateur de *Moto-Journal*, ex-directeur de l'Express, futur boss d'Europe N°1 et parolier de Michel Sardou, s'arrête au volant de son Alfa Romeo cabriolet. On discute presse cinéma et moto, il a une nourrice dans son coffre, me donne 5 litres d'essence, et sa carte. A cette époque, dans les dossiers de presse d'un film, les journalistes reçoivent des photos qu'ils utilisent pour illustrer leurs papiers. J'ai gardé celles qui me plaisaient. A mon retour chez moi, je renverse mes cartons et sort toutes les photos de films de moto avec des jolies filles et des mauvais garçons. Ca me donne l'idée d'un article mariant mes vieilles connaissances, le cinéma, et ma nouvelle passion, la moto. Mais je pars le lendemain matin en Casamance sur le tournage d'un film de Sembene Ousmane. Dans la nuit j'écris pour *Moto-Journal* un article au titre provocateur que je regrette au petit matin, mais trop tard, j'ai déjà lâché l'enveloppe dans la boîte aux lettres — Moto + Cinéma = Sexe. Et je pars au Sénégal. Au retour, un peu déprimé, un jeudi, j'imagine mon papier à la poubelle et les quolibets qui l'accompagnent, je jette un coup d'œil faussement indifférent à la devanture d'un kiosque. C'est l'hiver, l'actualité est creuse, et j'ai l'incroyable surprise de voir mon titre avec des lettres énormes sur la couverture. En rouge et jaune sur fond noir. Même Ray Charles voudrait acheter ce magazine ! A l'intérieur, autre surprise, l'article est signé Fenouil. Je m'étais présenté sous ce surnom à Pierre,

qui ne connaissait pas mon vrai nom. Et je ne lui avais pas laissé de carte ou d'adresse pour me joindre. Ma nouvelle identité me plaît, j'appelle Pierre, il me propose de partir ce week-end couvrir la concentration des Eléphants dont j'ignore jusqu'à l'existence, au pays du froid et des pneus cloutés qui permettent de rouler sur du verglas même quand il n'y en a pas. Le dimanche soir à minuit je suis de retour avec mon article, qui sort le Jeudi suivant celui sur Moto + Cinéma = Sexe, je suis embauché à M.J, je largue la presse cinéma, ce nom Jean-Claude Morellet pas forcément associé à de joyeux souvenirs d'enfance ou d'adolescence, et vive ma vie toute neuve en Fenouil.

Je suis d'abord secrétaire de rédaction et maquettiste, à cette plaisante époque d'avant l'ordinateur où on calcule la longueur d'un texte au doigt mouillé pour savoir s'il reste assez de place pour une photo. Puis Pierre m'intègre à l'équipe des essais. Je proteste que je n'y connais rien ! Il me lance une réplique que je n'ai pas oubliée — L'essentiel c'est que tu restes un passionné, que tu racontes avec tes tripes et que tu ne mentes pas, le reste tu l'apprendras sur le tas. Du coup je propose des essais un peu déjantés. Par exemple, avec la surpuissante Japauto 950 SS, une première hivernale sans carénage (le produit n'existe pas encore sur une moto de série) un aller-retour Paris/Chamrousse/Paris dans la journée, arrêt ski et déjeuner, puis retour à Paris le soir pour aller voir un film au cinéma Olympic de Frédéric Mitterrand. Mes essais/aventures rencontrent un petit succès, si bien que Xavier Maugendre, l'importateur

Kawasaki, et Jean-Claude Olivier, l'importateur Yamaha, deux hommes fous de sport mais aussi d'évasion et d'insolite, ne me refuseront jamais le prêt d'une moto, quel que soit le risque de la leur rapporter cassée ou défraîchie. Ce qui, je le découvre, représente un sacré avantage pour monter une expédition. Très vite je pense au Sahara, relativement peu fréquenté à l'époque, je me jette sur les cartes et les guides, questionne ceux qui en reviennent... Nous voici au seuil de « L'Enfer Jaune ».

A la relecture 45 ans après, plusieurs choses me frappent. D'abord cet hymne à la vitesse, en ces temps heureux où Françoise Sagan écrivait « Qui n'a jamais aimé la vitesse n'a jamais aimé la vie, et peut-être même jamais aimé du tout ». Et puis les risques n'étaient pas les mêmes, on ne nous parlait pas de terroristes. D'un autre côté le GPS et le portable n'existaient pas. Si malgré le compas le plus cher, qui ne marchait pas mieux que la boussole de boy-scout la plus ordinaire, on se perdait dans le désert, sans repère certain on cumulait les erreurs, on pouvait mourir « séché au soleil » comme disent les Légionnaires.

Les pistes sahariennes étaient peu fréquentées, y croiser quelqu'un était un événement considérable. Les Algériens interdisaient le « Grand Sahara » aux motos, parce qu'ils avaient déjà assez de mal à surveiller les imprudents en voiture, et que le bon sens avait décrété le sable mou infranchissable par une moto. Le « trail » c'est à dire la moto tout terrain de voyage, en était à ses balbutiements, le plus gros 4 temps était la Honda 250XL, et le plus puis-

sant 2 temps la Big Horn 350 Kawasaki. Les expéditions lointaines se faisaient avec des routières surchargées, ou des side-cars encore plus surchargés. Dans des zones de sable mou, on hissait son engin sur un camion pour parfois plusieurs centaines de kilomètres. Lorsque je participerai au 1^{er} Côte d'Ivoire/Côte d'Azur, l'ancêtre du Paris/Dakar, moins médiatisé mais plus dur, plus meurtrier, fin 1975, Bob Neyret, célèbre pilote auto et ancien pilote moto, m'interrogera, perplexe — « C'est vrai qu'avec ta moto tu roules aussi vite qu'un pilote en auto dans le sable mou ? Et sans t'enliser ? » En fait, une des rares choses que j'ai comprises, en regardant les photos de motos surchargées, puis en pilotant moi-même, c'est qu'au Sahara comme en montagne, il faut réduire son chargement au maximum. Et le regrouper entre les 2 axes de roues — qui de toute façon n'arrêteront pas de saucissonner. Mais on tient mieux sa trajectoire, donc on tombe moins. Et quand on s'enlise, il faut coucher sa monture, reboucher les trous de sable sous ses roues, la relever sans avoir à décharger ses bagages, la démarrer, embrayer, passer la première, courir à côté en la poussant jusqu'à ce qu'elle ait retrouvé un peu d'adhérence, puis sauter dessus tel Lucky Lucke sur Jolly Jumper.

En 1973, au poste d'Adrar précédant le « Grand Désert » on doit remplir une « Carte d'embarquement pour le désert » calquée sur celles d'un port ou d'un aéroport. Malgré la toute récente autorisation donnée aux motos, on refuse d'abord à mon trail de prendre la piste puisque, de mémoire de douanier, aucune moto n'y a

roulé. Ces douaniers n'accepteront, avec grande difficulté, que lorsque j'aurai prouvé que j'avais, comme on l'exigeait pour les voitures, 2 roues de secours, et que cette moto de 130 kilos pourrait être chargée sur une galerie de Land Rover lorsqu'elle serait enlisée — ce qui allait arriver très vite, m'avertiront les douaniers. Enfin l'autorisation définitive n'est décernée que lorsqu'on atteint le nombre de 6 véhicules, qui partent en convoi, comme pour traverser une zone de guerre. Quitte à ce qu'après 500 mètres, loin du regard des douaniers, chacun roule à son rythme sans se soucier des autres.

Écoutant les conseils des anciens, je bâtis mes premières expéditions avec une voiture en appui. Elles casseront toutes, et me ralentiront toujours. La première, qui remplace ma 203, est une Volvo PV 544 Sport, que je viens d'acheter dans un fossé où elle s'est crashée 3 mois avant, moins cher que le coût de sa carte grise. Ma deuxième est un Land Rover déjà bien fatigué lui aussi. Les excellents professionnels qui les pilotent, mes copains Hubert Rigal et Jean-Claude Guénard, auront beaucoup de mérite de les ramener à bon port. Merci particulièrement à Hubert qui me demande régulièrement des nouvelles de « notre » Volvo puisque, plusieurs fois refaite, 45 ans après, elle roule toujours avec autant d'enthousiasme.

Et les dunes ? Aujourd'hui, on a tous en tête des images spectaculaires de leurs franchissements en course par des motos, voitures et camions. Mais cela ne se fait que depuis 1985. Avant, on traverse le désert par la piste

la plus directe d'une oasis à une autre en contournant les massifs dunaires, c'est déjà assez compliqué de ne pas se perdre ainsi. Quand aux dangereuses dunes cassées, si vous en rencontrez c'est que vous vous êtes perdu. En compétition, les premiers franchissements de dunes cassées se font sur mon Rallye des Pharaons 1985. Parce que je n'ai pas le choix, que la Grande Mer de Sable, ce fameux Désert Libyque dont les 2/3 se trouvent en Egypte, est également la plus vaste étendue de désert sans eau, donc sans nomade, donc avec très peu de pistes, écrit le professeur Monod. Manquant de guides, encadrée de très rares spécialistes, tels le Colonel Ahmed Mistikaoui, chasseur de contrebandiers qui, après avoir rattrapé et braqué mon assistant égyptien, Cherif Salah, du côté de Siwa, deviendra un ami, l'armée égyptienne ne s'y risque que sur les frontières qu'elle doit contrôler. Je dois donc créer des pistes et y placer des repères. J'ai l'idée de traverser un cordon de dunes qui m'empêche de rejoindre une montagne en y plantant, sur chaque crête de dune cassée, 2 piquets symbolisant une porte, comme en ski. Cette porte matérialise l'angle de la cassure, invisible donc dangereuse, quand on bascule de sa partie convexe, tassée par le vent, dans sa partie concave sous le vent, ses grains de sable ruisselant comme de l'eau. Mano Dayak, futur leader du soulèvement touareg, un virtuose des dunes, qui court mon Rallye des Pharaons en 4X4, trouve l'idée des piquets excellente et la propose à Thierry Sabine pour franchir les dunes d'Agadem en 86.

Je me souviens de mon angoisse et de ma maladresse pour franchir mes premières dunes cassées, de la peur de Mistikaoui, et au contraire de la rage joyeuse de mon ami, Rami Siag — Si Fenouil l'a fait, moi aussi je veux le faire, pour l'Égypte ! Ensuite nous tomberons tous amoureux de ces gigantesques champs de hautes dunes, juchées parfois sur plusieurs étages, se déformant comme une nappe géante qu'on agite au vent, qui prend toutes les formes possibles mais en restant à la même place. Ou encore de ces dunes aussi légères que rebelles et joueuses, qui enfantent d'autres petites dunes par la pointe de leur croissant, se déroberont discrètement pour pivoter au vent et mieux vous surprendre.

Un détail me choque dans mon récit, je tombe un peu trop souvent. Et je m'en vante un peu trop. Pour me convaincre que je roule vite ? Plus tard sur les Paris/Dakar, je serai un des motards tombant le moins, 4 fois en 8 Dakar à moto. Sans doute parce que j'aurai enfin compris que l'essentiel n'est pas de faire le malin mais de rouler le plus vite possible sans tomber, ce dernier point étant le plus important. Rouler moins vite peut vous sauver la vie, alors qu'une chute à haute vitesse dans le désert, on ne sait jamais comment ça va finir.

Un autre détail me fait frémir rétrospectivement, mes erreurs de navigation. J'ai eu plusieurs fois la chance de m'en sortir. En un demi-siècle j'ai appris sur le tas en commettant beaucoup d'erreurs mais rarement 2 fois la même. Avant de nommer un général, Napoléon deman-

dit — « A-t-il de la chance ? » En fait Napoléon voulait savoir s'il savait forcer sa chance. Comme pilote je ne l'ai pas su, peut-être parce que je n'avais pas assez confiance en moi, ne me sentais pas non plus un désir impératif d'écraser les autres; mais comme baroudeur, quand l'instinct de survie me mettait la pression, je pense avoir toujours donné mon maximum.

A mon arrivée à Dakar, le 1^{er} quotidien sénégalais, *Le Soleil*, passe ma photo en première page avec en légende « Grande Première Paris/Dakar à moto ». Forcément c'est le 1^{er} trail déboulant du Sahara central. Au fait, savez-vous comment s'appelait *Le Soleil* avant la guerre ? « *Le Paris/Dakar* ». Pont culturel entre le Sénégal et la France, ce quotidien traitait aussi bien de football que de lutte sénégalaise, de films, de romans et de politiques des 2 pays.

A Dakar, je veux aller saluer des amis de mon ancienne vie, de jeunes metteurs en scène, actrices et acteurs du cinéma sénégalais, dans leur local invraisemblable, avec tout au fond une pièce surnommée « *Le Katanga* » où ils parquent les fortes têtes, dont le plus doué peut-être, Djibril Diop Mambéty auteur d'un très joli film, *Touki-Bouki*. J'hésite puis je me dégonfle, me disant qu'ils m'ont oublié et que de toute façon ma balade saharienne, ils s'en foutent... 10 ans plus tard, lors du *Paris/Dakar 1984*, j'enlève mon casque de moto dans notre campement ivoirien du soir, à Yamoussoukro, en Côte d'Ivoire, quand passe un très grand mec, caméra à la main. On se retourne tous les deux, je crie — Djibril, il crie — Jean-Claude, je proteste — Non,

il n'y a plus de Jean-Claude, maintenant c'est Fenouil. Il éclate de rire — Tu as changé de nom ? Comme les bandits de cinéma ! Tu sais qu'il y a 10 ans, on t'a attendu tard dans la nuit pour faire la fête, puis on a pensé — L'enfoiré, il nous a déjà oublié ! Djibril vivait vite, il est mort vite. Il était né à Gueule Tapée, un quartier populaire de Dakar où il fallait savoir encaisser pour survivre. Ce nom de Gueule Tapée vient d'un varan local, qui lorsqu'il est attaqué par plus fort que lui, feint le KO, encaisse sans réagir, et quand l'adversaire le croyant mort, ralentit ses coups pour reprendre son souffle, en profite pour s'enfuir. Parfois aussi il ne bouge plus parce qu'il est vraiment mort.

Au début de cette préface, je vous disais que le Paris/Dakar c'est comme la naissance de Jésus Christ, il y a un avant et un après. Quand mon ami Thierry Sabine a voulu organiser un rallye auto moto traversant le Sahara, il n'avait pas d'argent, et encore moins de temps, accaparé qu'il était par son Enduro du Touquet et sa Croisière Verte. C'est tout naturellement que je lui ai proposé d'utiliser, gratuitement bien-sûr, mon parcours réalisé 5 ans et demi avant, puis d'effectuer à sa place la 1^{ère} reconnaissance, et même de trouver des sponsors pour cette expédition d'un mois. J'ai perdu de l'argent sur les reconnaissances de ce Paris/Dakar qui alors n'intéressait pas les annonceurs, et Thierry en perdra sur cette 1^{ère} édition. Sans surprise pour lui comme pour moi. Nous n'étions pas motivés par l'argent mais par l'aventure. Je m'estime incroyablement chanceux d'avoir été ensuite très bien payé par les meilleures usines pendant

plusieurs années pour passer de formidables vacances dans les plus beaux déserts, en roulant le plus vite possible toute la journée, et parfois une partie de la nuit, sur les plus belles motos puis dans les plus belles autos, conçues par de brillants ingénieurs, remises à neuf chaque soir par des mécaniciens de génie. Et sans trop me casser d'os. Mais ça c'est une autre histoire, comme dirait Kipling.

Revenons à L'Enfer Jaune où je vous raconte, avec une certaine naïveté, un moment enchanteur de ma jeunesse, ma découverte du Sahara. Dans une nouvelle peu connue, un peu tordue, pas sa meilleure, Honoré de Balzac a cette phrase fulgurante — Le désert c'est Dieu avant les hommes. Point n'est besoin de croire en une divinité supérieure, bien-entendu, pour ressentir un goût de transcendance face à ces beautés minérales infinies. Il y a aussi dans ce récit, les rencontres, souvent pleines de surprise. Et puis, formidables bouffées d'adrénaline, l'angoisse de se perdre, la terreur de ne pas récupérer la bonne piste. Et ce bonheur primitif, ce plaisir de respirer qu'on croyait disparu à jamais, quand vous vous retrouvez et que vous comprenez que, pour quelque temps encore, vous allez rester vivant.

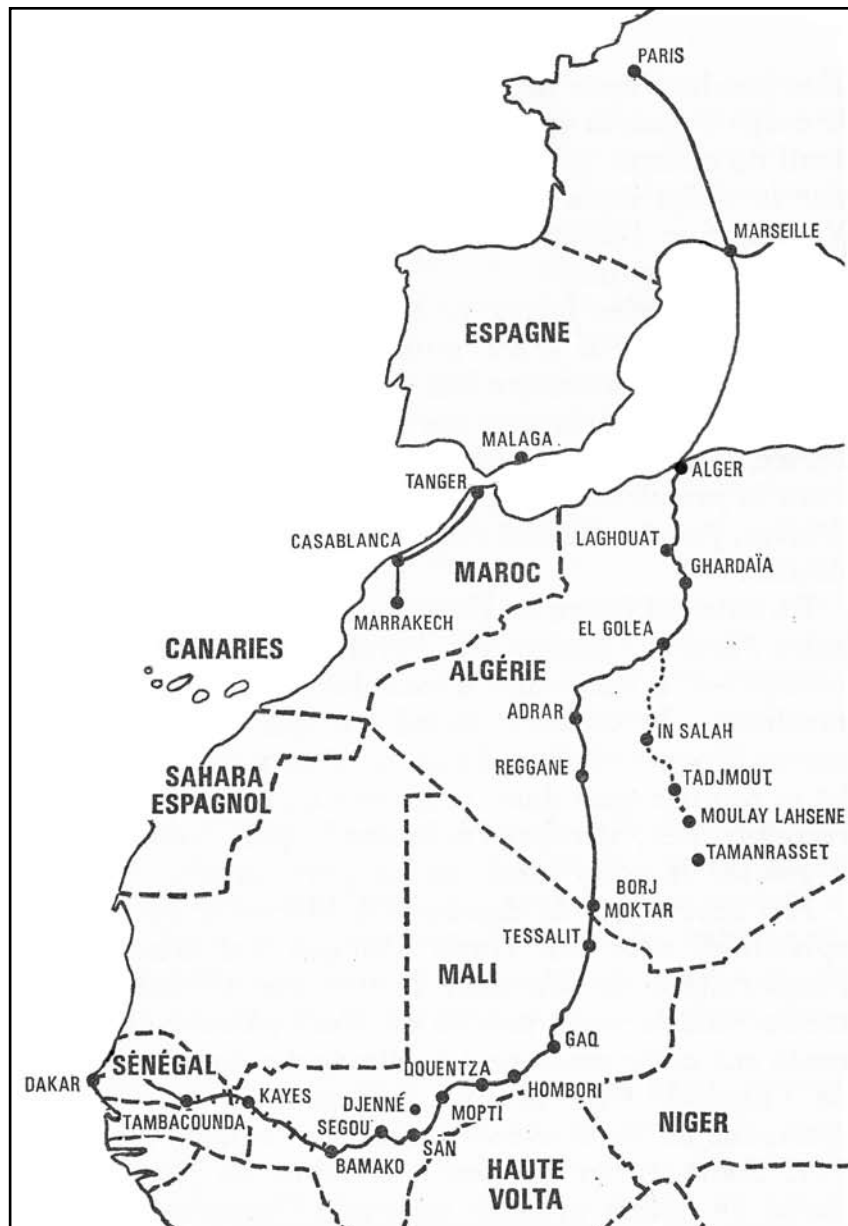
Une dernière chose : ce livre a été en son temps un succès du genre, et a continué à bien se vendre pendant une douzaine d'années avant de sombrer progressivement dans les sables de l'oubli. Quelle surprise pour moi quand les éditions Interfolio m'ont proposé de redonner vie à ces histoires vieilles de près d'un demi-siècle, en français puis

ultérieurement dans une édition espagnole. Le projet m'a d'autant plus séduit que Angel et Theresa, ces éditeurs, m'ont envoyé en cadeau leur très jolie réédition du 1^{er} récit de voyage de Mark Twain quand, âgé de 16 ans, il accompagne son grand frère du Missouri au Nevada, en des temps où le chemin de fer du Pacifique n'existait pas, et où pour résister à d'éventuels bandits, le pauvre Mark ne recevait de son frère que des pétoires à la trajectoire dangereusement imprévisible. Merci Theresa, merci Angel.

FENOUIL

Berchères sur Vesgre, avril 2019

INCIPIT · LIBER



*La carte des deux voyages sahariens de Fenouil
avec les appellations géographiques de l'époque.*

Les liaisons dangereuses

IMAGINERIEZ-VOUS UN BOXEUR qui accepterait de combattre un bras attaché derrière le dos ? Pourtant la moto c'est un peu ça, une sorte de défi absurde lancé par ce « deux-roues », qui ne les a pas si souvent sur terre, aux quatre roues cyniques de l'automobile.

La moto c'est la liberté, l'agilité, le grand bond en avant, le pied de nez aux embouteillages de six heures du soir. Loin des contractuels, les motos les plus puissantes dévorent l'asphalte à un petit 200 de croisière. Performance que réalisent bon nombre de voitures modernes mais en préservant leurs occupants du vent, de la pluie, du froid et de la fatigue, ce qui n'est plus tout à fait drôle.

Ça, c'est pour le goudron. Car sur la piste, sur le sable mou, la tôle ondulée et l'argile glissante comme du verglas, le handicap est encore plus flagrant : perpétuellement en dérapage, le pilote d'un « deux-roues » regrette alors de ne pas en avoir quatre, ce qui lui permettrait d'attaquer plus fort dans les courbes et de tomber moins souvent. Mais quel frisson aussi quand on navigue sur la corde raide de l'équilibre, hésitant encore entre la trajectoire parfaite d'un demi-dieu et le miroir brisé de « Plus Dure Sera La Chute » quotidiennement interprétée par l'autre moitié — si humaine — de ce demi-dieu.

Quand j'ai fait mon premier essai pour *Moto-Journal*, l'hiver s'attardait encore sur les routes et j'avais entre les mains (avais-je assez supplié pour qu'on me la confie !) la moto la plus puissante du moment, une Japauto — cette Honda 750 dont la cylindrée portée de 736 à 969 cm³ lui permettra de gagner les Bol d'Or 1972 et 1973. Nous n'étions qu'au début de l'année 1972 et, dans le petit monde de la moto, on murmurait que ce gonflage n'était pas encore au point. Il me fallait donc broyer du kilomètre tambour battant pour le mettre à l'épreuve.

J'ai d'abord songé, en ces derniers jours de glace, à conduire la bête splendide sur la Côte d'Azur. Mais, quand on aime la moto, on n'en est pas à une contradiction près : sans doute est-ce parce que je déteste particulièrement le froid que j'ai eu soudain l'idée d'aller aux sports d'hiver avec cette moto, sans doute est-ce parce que, comme tous les pilotes moyens, j'ai peur sur le mouillé que j'ai eu l'idée de hisser les deux cent trente kilos de mon bestiau sur les

pententes enneigées des Alpes — cela en une seule journée pour l'aller et le retour, puisque, même dans les journaux heureux, le propre des salariés est de ne pas s'absenter trop longtemps pendant les heures de travail.

Je me suis brûlé de froid à 200 à l'heure sur l'auto-route, j'ai fait de jolis travers bien peu volontaires dans la montée de Chamrousse. Mais j'ai également skié pendant trois heures et le soir, douché et nourri, le corps engourdi épousant la forme d'un profond fauteuil de cinéma, je regardais Gérard Philipe virevolter sur la neige dans « Les Liaisons Dangereuses » de Vadim. Sur l'écran Philipe avait la grâce. Comme Agostini sur sa moto.

D'une certaine façon, ce soir-là et à mon médiocre niveau, j'avais la grâce puisque j'avais réalisé deux rêves : pour la première fois j'avais roulé au maximum de mes possibilités sur une moto exceptionnellement vélocé, durant toute une journée, cela malgré le froid. Pour la première fois également, j'étais allé aux sports d'hiver, j'avais chaussé des skis et plongé dans la poudreuse.

Et puis, au cours de cette liaison pas si dangereuse entre Paris et Chamrousse, j'avais goûté au frisson du voyage — le maximum d'inconfort physique pour le maximum de confort moral, ce qui vaut bien les autres drogues et change quand même un peu du douillet et morose quotidien. Je n'avais qu'une idée en tête, recommencer, attraper l'occasion la plus boiteuse car, à guetter le coup idéal, on ne part jamais.

Peu après, je suis descendu à Marseille un samedi après-midi avec une Guzzi 850 que j'ai échangée à l'impor-

tateur de Marseille contre une California (le même modèle mais habillé en Harley-Davidson). J'ai roulé sur cette moto tout le dimanche dans le massif de l'Estérel. Puis je suis revenu dans la nuit du dimanche au lundi avec un troisième modèle Guzzi, la V. 7. Sport, moto de race à la tenue de route étonnante. Je devais prendre celle que l'importateur préparait alors pour la Coupe des Quatre Saisons. Malheureusement, son pilote rata un virage dans la course de ce dimanche après-midi et plia le cadre. On m'en prépara une autre à toute vitesse car je devais être absolument à *Moto-Journal* le lundi matin pour mettre en pages l'actualité du week-end.

C'est assez tard dans la nuit que j'ai pu quitter Marseille. Le club de football de la ville venait de remporter une importante victoire dans le championnat national et des supporters enthousiastes avaient fait sauter les transformateurs électriques de tout un quartier. Démarrant à tâtons dans le noir, j'ai d'abord failli renverser l'un des innombrables acteurs de ce happening d'après match car je ne savais pas que les commandes de frein (pied droit) et de changement de vitesses (pied gauche) avaient été inversées — c'est une des rares motos de série où une telle modification est possible. Ensuite j'ai cherché l'autoroute pendant une bonne demi-heure, naviguant dans ce carnaval en apprenant peu à peu l'emplacement des commandes.

C'est en remontant à un paisible 130 de moyenne sur l'autoroute déserte, un œil sur le compte-tours pour le rodage, l'autre sur mon chrono pour arriver à temps à Paris, que j'ai ressenti une envie impérieuse de partir à moto un

peu plus loin que la France et un peu plus longtemps qu'un week-end, fût-il bien rempli.

Et j'ai pensé au Sahara : contre mon petit univers parisien d'embouteillages étriqués, je jouerai le plus grand désert du monde, contre mes sauts de puce à l'intérieur de l'hexagone, je jouerai l'océan de sable qui s'étend du nord de l'Algérie au sud du Sénégal.

Le Sahara, un continent à lui seul, une Atlantide qui n'a pas besoin d'être engloutie pour faire rêver.

Le Sahara c'est d'abord l'Algérie. Pas une grande piste qui ne traverse ce pays. Hélas pour moi, en Algérie — où contrairement à d'autres pays sahariens on se soucie de la sécurité des voyageurs — les motos étaient tolérées sur la piste à la seule condition qu'elles fussent chargées sur des camions comme de vulgaires sacs de mil. J'ai demandé une dérogation, on me l'a refusée.

Cela ne m'a pas découragé. Je me doutais qu'un jour ou l'autre cette interdiction serait levée. Je me suis donc gavé de cartes, j'ai en rêve accompagné le père de Foucauld à Tamanrasset ; puis avec René Caillé et le major Laing j'ai découvert Tombouctou la mystérieuse. En même temps je questionnais ceux qui revenaient du Sahara en Land-Rover : si je tentais l'aventure à moto, mieux valait mettre le maximum d'atouts de mon côté, bien connaître les difficultés qui m'attendaient. Ce genre de voyage coûte cher, en cas d'échec on ne m'accorderait sans doute pas une deuxième chance.

Et puis, il fallait guetter l'occasion de s'essayer à l'aventure saharienne. La première qui s'est présentée à moi ne concernait que bien peu le désert et pas du tout la piste.