

A moto chez GENGIS KHAN

REPORTAGE *D'Oulan Bator
à Karakorum, l'écrivain-
voyageur Sylvain Tesson
a traversé la steppe mon-
gole au guidon d'une my-
thique Royal Enfield.*

DE NOS ENVOYÉS SPÉCIAUX
SYLVAIN TESSON (TEXTE)
ET THOMAS GOISQUE (PHOTOS)



Au côté de Sylvain Tesson, Alexandre Zurcher (à gauche), un jeune entrepreneur français qui a créé son agence de voyages et s'apprête à proposer aux motards d'explorer les steppes jusqu'aux confins de Gobi.

Dans les yeux de cette femme mongole, une étrange curiosité pour les motocyclistes. Sur la piste, quelque part entre Oulan-Bator et l'ancienne capitale de Gengis Khan, le voyage est tissé de rencontres profondément humaines.

Nous avons la sensation de fendre un océan de vide, que les Mongols appellent Tengri



Pour les Mongols qui ont choisi de continuer à vivre de l'élevage, la vie quotidienne reste très difficile. Tous se souviennent du terrible hiver 2009-2010 qui a vu périr 8 millions de têtes de bétail.

Depuis vingt ans, des milliers de nomades se sont sédentarisés

Le sommet de la colline de Zaisan, au sud d'Oulan-Bator, est planté d'un monument soviétique dont le béton, frappé de céramiques martiales, célèbre avec une légèreté toute communiste la fraternité russo-mongole, aimablement encouragée par le Kremlin à partir de l'époque stalinienne. De là-haut, parmi les amoureux débridés, nous mesurons l'étendue des dégâts. Depuis 1991, Oulan-Bator est devenue un monstre, une cité fiévreuse, asphyxiée de vapeurs, livrée aux appétits des consortiums miniers, grêlée de chantiers. Devant le spectacle, on songe que le mot de Vladimir Poutine, « *la chute de l'URSS est la plus grande catastrophe du XX^e siècle* », n'a rien d'abject. En vingt ans, des centaines de milliers de nomades, attirés par le miroir aux alouettes, se sont rués dans les faubourgs de l'ancienne Urga. Ils ont échoué dans des bidonvilles de feutre à la périphérie de la ville, plantant leurs yourtes entre des palissades. Troquant le cheval contre la bagnole, ils se sont jetés dans l'embouteillage qui paralyse la ville jusqu'en son centre, où Gengis Khan statufié n'a plus aucune autorité sur son peuple. Aujourd'hui, un tiers des Mongols vit dans la capitale, et les perspectives d'extraction d'or, de zinc et de métaux précieux continuent à précipiter dans le chaudron urbain les investisseurs étrangers, les commerçants chinois dont les produits déferlent sur la steppe et le prolétariat des yourtes, pressé de substituer le marteau-piqueur à la cravache.

Il faut se faire une raison. Nous sommes nés trop tard pour voir Oulan-Bator offrir au vent ses alignements de tentes haubannées de drapeaux. La nostalgie est la plus innocente réponse à l'enlaidissement du monde mais le plus déprimant prisme d'observation des choses. Je range dans la poche de mon blouson de cuir la biographie du baron Ungern-Sternberg (incarnation héroïque de la résistance mongole antisoviétique) par Robert de Goulaine et songe à imiter les anciens cavaliers mongols, c'est-à-dire à foutre le camp. Nous nous félicitons, le photographe Thomas Goisque et moi-même, d'avoir rencontré Alexandre Zurcher, qui va nous en donner

l'occasion. Ce jeune homme installé à New Delhi – où quelque chose est possible pour un entrepreneur français – a importé une vingtaine de motocyclettes Royal Enfield Bullet à Oulan-Bator et s'apprête à proposer aux motards de son agence de voyages d'explorer les steppes jusqu'aux franges du Gobi. Les Bullet, dont les 500 cm³ contribuèrent au rayonnement de la civilisation britannique du Népal à Ceylan, ruilent dans un conteneur installé dans les faubourgs de la capitale mongole. Alexandre est impatient de repérer l'itinéraire où il guidera ses prochains clients, d'alpages en vallons. Le garçon est dynamique, curieux de la culture mongole, amoureux des confins et n'a sacrifié à aucun tic de son époque, sauf en affublant sa société de l'affreux nom de Vintage Rides.

Une route de goudron sabre la plaine

Notre colonne de trois motocyclettes quitte Oulan-Bator, à soixante à l'heure (la Bullet n'est pas un engin de pilote enragé) par la porte Ouest. L'ouest, c'est la direction cardinale de l'ébranlement des hordes Mongoles qui s'assujettirent l'Eurasie au temps de leur splendeur, au XIII^e siècle. Le ciel est jaune sale, couleur de chien pelé. La croissance économique dégage ses poisons : soufre et dioxyde. L'avantage de ces villes prurit, développées en fronts pionniers aux marches des Empires, c'est qu'elles

s'évanouissent d'un seul coup sans que la transition des banlieues ne retarde le déploiement de la nature. Tout à coup, la steppe s'ouvre. Vers le couchant, elle ne variera plus jusqu'à la mer d'Aral... Une route de goudron sabre la plaine vers le gros bourg de Dachinchinzen. Au-delà, notre escouade ne connaîtra plus que la plaine herbeuse, striée de pistes, hérissée en de rares endroits d'un village incongru. Nous avons cette sensation de fendre un océan, immergés dans ce vide que les anciens Mongols avaient divinisé sous le nom de Tengri.

Pendant dix jours se succèdent les visages de la steppe. Molles croupes dispensant leurs camaïeux de jade dans les effluves d'armoise, plaines harassées de chaleur, ouvertes sur le lointain (qui est le nom géographique du néant), pâtures brûlées par la pisse des bestiaux, vallées dont l'œil ne saisit pas la limite, coteaux blessés de l'éclat des yourtes ou mouchetés de pelages. Le voyage en la steppe s'apparente à la navigation. Ici, on tire des caps. Les directions importent plus que les itinéraires. Les points cardinaux davantage que les étapes. Et la yourte semble une bouée où s'amarrer le soir. La yourte, stèle érigée au génie adaptatif des Mongols. Ce coussin de feutre n'a pas évolué depuis des temps immémoriaux. Les premiers hommes de la steppe frappèrent un coup parfait en inventant cette tente qui résiste au vent, se...

Robustes, les motos Royal Enfield sont aussi gourmandes en carburant. Et les pompes à essences sont rares.





Sur la piste, on longe le cours de profondes rivières très poissonneuses. En quelques coups de canne, la pêche y est miraculeuse, à l'image de cette truite de très belle taille.

A vitesse constante, défilent les immenses paysages de la steppe

... charge sur le dos de trois chevaux, dispense sa fraîcheur dans la canicule et offre sa chaleur l'hiver. René Grousset, dans *L'Empire des steppes*, célèbre magistralement cette géniale invention qui permit aux Mongols de hisser l'art du nomadisme au degré de civilisation. Un jour, sur les flancs des montagnes qui sertissent le lac Ogui, un couple d'éleveurs, Dama et Nogui, nous reçoivent dans leur yourte. Ils nous servent du fromage frais et du thé salé. Ils passeront la saison chaude ici, vivant de viande et de laitages. En novembre, ils gagneront des étables de bois qui offriront leur protection au bétail contre les - 40°C de l'hiver. Ils parlent des années 2000 où une carapace de glace coiffant la steppe a privé le bétail de fourrage pendant deux hivers consécutifs. On donne le nom de *dzud* à ces phénomènes climatiques mortifères. Nos Enfield s'en-châssent dans la porte par laquelle Dama, du coin de l'œil, surveille la dérive des troupeaux. Nous buvons du petit-lait, attendant que nos hôtes achèvent de préparer le mouton bouilli. Alors, piochant à pleines mains dans le plat collectif, dans

un silence lardé du craquement des os, nous nous passons à la pointe du couteau les morceaux dégoulinant de graisse et communions dans la joie carnassière de partager cette énergie vitale avant de sauter, les uns sur les selles des chevaux, les autres sur celles des Enfield.

Les orages sont violents et la fatigue intense

Les Bullet fascinent les Mongols. Eux-mêmes utilisent de plus en plus des pétolettes chinoises pour serrer leurs troupeaux. Jadis, les Mongols furent le cauchemar des empereurs chinois. La Grande Muraille était censée protéger les sujets célestes des « Démons du Nord ». Aujourd'hui, les Mongols sont les clients soumis des affairistes de Pékin. L'Histoire est ce long processus de mutation des loups en consommateurs. Nous suivons les méandres de la rivière Okhon à travers des bastions basaltiques qui meurtrissent les pneus, ou des étendues herbeuses douces comme la feutrine. Le soleil d'Asie centrale perce la couche de nuages et saupoudre

la plaine de miettes aveuglantes. C'est elle, la lumière, qui fait varier la steppe, lui donne ses couleurs, en modifie les formes, lui insuffle la vie, la moire de plaques blanches. En cela, la steppe est une toile de peintre, fécondée de soleil.

Parfois, des sections de sable forcent à tenir ferme le guidon et à mettre un coup de gaz pour éviter une lente chute sur le matelas des graminées. Des rivières endoréiques, errant sur l'établi herbu, barrent la piste. On passe alors à gué dans une gerbe d'eau et, sur l'autre rive, on ne résiste pas à l'envie de pêcher quelques truites. Les Mongols, qui sacralisent la viande, méprisent un peu la chair de poisson, mais ne se formalisent pas qu'on tire sa canne des sacoches de cuir.

Les grains s'abattent chaque jour, rappelant que le ciel est plus versatile que la terre. Il se sert de la plaine pour faire passer ses humeurs. Les orages sont violents, imprévisibles et il est bon, le soir du troisième jour, d'atteindre la station thermale de Tsenkher pour se réchauffer la carcasse dans les eaux na-

tuelles captées en de petites vasques fumantes, à l'orée d'une sapinière.

Sur la route qui nous mène à Karakorum, ancienne capitale du royaume gengiskhanide, les machines tournent superbement. Piloter une motocyclette à travers une géographie sans contours est une activité éminemment philosophique, un exercice héraclitéen. Le corps se tient droit, figé sur la selle. L'œil se concentre sur la ligne d'horizon. L'oreille veille à la bonne frappe du piston. « *Le moteur ronronne sans se lasser, préoccupé seulement de ses forces internes* », écrit Robert M. Pirsig dans son *Traité du zen et de l'entretien des motocyclettes*. Les bandes blanches défilent. Le casque de moto est une cellule de méditation.

Les moteurs des Royal Enfield, réglés par les mécaniciens de Vintage Rides, offrent la réduction d'un monde en parfait ordre de marche... A vitesse constante, passe la steppe où tout n'est que flux, éternel retour, mécanique circulaire. Les aigles tournoient sous les cumulus. Les nomades, condamnés au mouvement, ramènent les troupeaux. Les yourtes rondes laissent échapper le filet d'une fumée. Une grue à col noir, revenue de l'Himalaya où elle a passé l'hiver, surfe sur un vent laminaire, au-dessus de nos crânes dans lesquels ces questions tournoient comme des mantras védiques : où les Mongols ont-ils puisé leur énergie pour devenir les plus grands conquérants de l'Histoire ? Pourquoi ne pèsent-ils plus rien dans l'équilibre des forces du monde ? Pourquoi les peuples déclinent-ils ?

Ici, l'accueil n'est pas un vain mot. A chaque étape ou presque, les nomades offrent aux voyageurs un savoureux et abondant repas de mouton bouilli servi brûlant sous la yourte.



Souvenir de l'époque communiste, le monument construit au sud d'Oulan-Bator en hommage aux combattants de la Seconde Guerre mondiale.



L'orage a coupé le ciel en deux lorsque nous parvenons à Karakorum. A l'ouest, les nuées noires, les rafales, les dais de pluie. A l'est, un ciel radieux qui tient ses positions. Dans les nuages de poussière soulevés par le vent, nous garons nos Bullet près de l'enceinte de l'ancienne cité impériale hérissée de stupas. La ville fut construite par le fils de Gengis Khan et rasée par les Chinois à la fin du XIV^e siècle. Toute l'Histoire de la Mongolie tient dans le destin de

cette cité, tour à tour centre cosmopolite et champ de décombres foulé par le sabot des chevaux ming.

A 100 kilomètres de la cité morte, nous bivouaquons dans un repli de steppe où affleurent des dunes, préfigurant les étendues semi-désertiques du Gobi. Les flammes de notre feu emmient les chromes des Bullet. Le lendemain, les motos chauffent à s'extirper des plaques de sable et c'est un soulagement de regagner le goudron de la grand-route Karakorum/Oulan-Bator. L'attention est consacrée à éviter les nids de poule où nicheraient aisément les colonies de vautours cherchant les carcasses de chevaux à 100 pieds au-dessus de nos casques. Il faut de la concentration pour ne pas s'endormir sur la route, droite comme une cicatrice sur une joue de cavalier tatar. Piloter les motocyclettes demande une sacrée vie intérieure. Pirsig ne nous contredirait pas.

Soudain, l'air devient âcre, le ciel se brouille, le trafic s'intensifie. Plus aucun cheval en vue. Oulan-Bator apparaît dans sa cuvette, polluée, meurtrie. Il faut remiser les motos et faire ce dont les nomades sont privés, pour leur malheur ou leur plus grande chance : s'apprêter à rentrer chez soi.

■ SYLVAIN TESSON

Carnet pratique

Vintage Rides
(00.91.98.10.69.17.29 ; www.vintagerides.com)
organise vos aventures au guidon de motocyclettes Royal Enfield 500 cm³ en Inde, au Bhoutan, au Népal et, depuis 2013, en Mongolie où l'expérience est inédite. Alexandre Zurcher y propose (et accompagne parfois) des circuits exclusifs pour tous niveaux accompagnés d'un camion d'assistance et d'un

mécanicien. Exemple de prix en formule « Chic et charme » (10 jours/9 nuits en luxueuses yourtes, repas chez l'habitant) : 3 800 € par motard et 3 000 € par accompagnant. Hors vols. Prochain départ le 22 septembre. Y aller : avec Turkish Airlines (0.825.800.902 ; www.turkishairlines.com), aller-retour Paris/Oulan-Bator via Istanbul (et

Bichkek au Kirghizistan) à partir de 632 €. A rapporter : les pulls en cachemire de la marque Gobi ; la vodka Gengis Khan, à l'effet aussi déshebant qu'une horde de cavaliers. A lire : *Les Seigneurs de la mort*, de Robert de Goulaine, La Table Ronde. *La Vertu des steppes, petite révérence à la vie nomade*, de Marc Alaux, Transboréal.