

EN SIDE-CAR DANS L'HI VER MONGOL

Dans un pays miraculeusement sous-peuplé, figé par les glaces et le froid, l'écrivain-voyageur Sylvain Tesson est parti en Royal Enfield à la rencontre des derniers nomades tsaatans qui vivent dans la région du lac Khövsgöl, à l'écart de la marche du monde.

DE NOS ENVOYÉS SPÉCIAUX SYLVAIN TESSON (TEXTE)
ET THOMAS GOISQUE POUR LE FIGARO MAGAZINE (PHOTOS)

Rouler en side-car sur la glace d'un lac de 140 km de long revient à parcourir une carte onirique, veinée de zébrures porcelaine.



Camba, hôte d'un jour, va casser la glace du lac (pour sa consommation de thé et non pour le whisky du soir) avec son cheval muni de fers à clous.

DANS LA STEP PE, LES MONGOLS MAÎTRES DES CHEVAUX,

DANS LA TAÏGA, LES TSAATANS, PEU PLE DU RENNE...

Un enfant, héritier d'une tradition en voie d'effacement, enfourche sa monture de la taille d'un veau. La frontière russe court à une centaine de kilomètres au nord, séparant les familles tsaatans depuis un demi-siècle.





Bivouac sur l'île de Dalayn Modon Huys. La légende dit que cette île serait la pointe de l'immense sommet étêté de la rive occidentale, que les dieux auraient précipitée dans les eaux. Cette théorie géologique alimente la conversation autour du feu.



Les Royal Enfield passent en revue les bateaux composant la quasi-intégralité de la flotte mongole. Le pays est l'un des plus continentaux du monde.



Sous l'œil d'Andromaa, un éleveur découpe le renne pour la soupe du soir, partagée à l'abri de la tente familiale.

**CHEZ LES TSAATANS,
ON TRANCHE
DANS LE VIF...**



Le jeune Mongol, qui transporte les éléments de la yourte familiale sur son traîneau, sait qu'il peut atteindre 40 km/h en poussant son cheval. Pas beaucoup moins qu'une moto russe en fin de vie.



haque année, en Mongolie, au début du mois de mars, sur les eaux gelées du lac Khövsgöl, à 800 kilomètres au nord-ouest d'Oulan-

Bator et à quelques jours de cheval de la frontière sibérienne, le peuple célèbre le festival des glaces. Des artistes convergent des quatre coins de la steppe et rivalisent d'inspiration pour sculpter dans les blocs transparents les figures de la mythologie de l'ancien royaume de Gengis Khan : cerfs aux bois stylisés, coqs de la tradition chinoise, soleil de l'éternel retour. Sur les rives forestières, non loin du bourg de Khatgal, les sculptures se dressent comme des stèles oniriques, belles et éphémères. « *Belles parce qu'éphémères !* » préciseraient les

bouddhistes. Cette panoplie de représentations est traversée par un soleil qui ne parvient pas à relever les - 20 °C de la température ambiante. Tout cela fondra au printemps, en avril. La glace n'a que l'apparence de la solidité, elle est une illusion dans l'impermanence. Pour nous, cette galerie de totems en sursis est une porte d'entrée dans le royaume de l'hiver. Est-ce un rêve ? Une hallucination ? Quand nous engageons les roues de nos motocyclettes Enfield sur les glaces du lac, nous sommes loin d'imaginer le choc esthétique que procure une glissade sur les fenêtres de l'hiver. La glace, figée depuis le mois de janvier, renvoie les reflets de nos machines, au point que nous nous demandons si nous ne sommes pas en train de circuler sur l'envers d'un miroir. Des veinures diffractées dans l'épaisseur de verre ressemblent aux câblages des connexions cérébrales. Parfois, des craquelures blanches se convulsent dans le manteau comme les voiles de vaisseaux fantômes ou les nuages des supernovas galactiques. Ce spectacle est l'un des plus saisissants que puisse offrir la géographie du monde. Nous passons en revue ces formes oniriques. Nous roulons dans un rêve de Magritte, où l'eau serait solide, la glace, le ciel, et le lac, une plaine de porcelaine. Nos mains se crispent sur les poignées des freins quand une surface irisée laisse croire à nos yeux abusés que la moto fonce vers une nappe d'eau libre. Il faut alors que la raison convainque

les sens que nous ne risquons rien, que le friselis n'est qu'un leurre, que tout est solidement gelé, que le mètre d'épaisseur de la glace tiendra bon sous les roues. De toute façon, il n'y aurait aucune chance de s'arrêter en écrasant la poignée de frein car le principe d'une course sur la glace vive est d'être condamné à aller de l'avant. Une escouade de motocyclistes devrait en toutes circonstances s'inspirer de la devise du Cadre noir de Saumur pour proclamer haut et clair : « *En avant, calme et fou.* »

Ce double principe de conduite de l'existence et de pilotage des motocyclettes convient bien à Alexandre Zurcher. Fondateur de l'agence Vintage Rides, ce jeune entrepreneur français propose depuis dix ans des « *voyages de caractère* »

LE FROID GARANTIT UNE GLACE ÉPAISSE, GAGE DE SÉCURITÉ

pour les motards aventureux. Guidant près d'un millier de voyageurs par an à travers les plaines de l'Inde, les jungles de la Thaïlande ou les montagnes du Bhoutan, Zurcher et son équipe ont fait de la Mongolie le nouveau terrain de leurs pétarades poétiques. Après tout, 1,5 million de kilomètres carrés de steppes et de déserts piquetés de yourtes moelleuses constitue un terrain parfait pour ceux qui aiment lancer leur machine vers le lointain et « *exploser dans l'espace* », selon la formule des rockers du groupe Steppenwolf.

Quand Zurcher a appris l'existence des 3 000 kilomètres carrés du lac Khövsgöl, niché à 1 600 mètres d'altitude au sud des monts Saïan, sorte de réplique réduite du Baïkal, il a imaginé d'en faire le tour sur des motocyclettes à side-car. Et convié quelques amis à participer à cette glissade étrange, dont nous avons du mal, en cette matinée électrocutée de décharges turquoise, à démêler si elle constitue une aventure mécanique, une célébration de la beauté pure ou l'expérimentation d'un nouveau type de navigation sans eau ni embarcation. L'objectif technique de Zurcher est pur comme le cristal : traverser le lac par la voie des glaces, atteindre l'autre rive jusqu'à l'endroit où la rivière Egiin Gol s'enfuit vers le nord, puis redescendre plein sud avant de s'enfoncer vers le couchant, dans les territoires peuplés par



Franchissement d'une des nombreuses barrières de compression. Si la glace s'ouvre, le pilote peut sauter dans la nacelle avec l'espoir qu'elle lui servira de canot.



Mécanique par -15 °C : réparation d'un axe de roue abîmé par un choc dans un chaos de glace.



Règle d'or des voyages : toujours vérifier les niveaux. L'huile pour les motos, le café pour les motards.

ET SI LE SIDE-CAR ÉTAIT UNE ALLÉGORIE DE L'AMITIÉ ?

→ quelques familles de Tsaatans, éleveurs de rennes que le XXI^e siècle a presque réussi à faire disparaître. Il ne faudrait pas oublier que tout mode de vie libre et noble est une insulte à la modernité.

Pour rejoindre l'île de Dalayn Modon Huys, au milieu du Khövsgöl, il faut serpenter entre les fractures de glace. L'épiderme du lac est soumis à des pressions similaires à celles du manteau terrestre. Les plaques se chevauchent, les blocs s'entrechoquent et cette petite tectonique veine le lac de zébrures, dont il faut forcer le passage en faisant rugir les moteurs dans un bruit de verre brisé. On roulerait sur une table dressée d'un service de Limoges et de cristal de Baccarat, l'effet serait le même. Avancer sur la glace au-dessus d'un caveau de 130 mètres de profondeur à califourchon sur une motocyclette donne une assez haute idée de l'absurdité de la vie humaine. Mais l'avantage d'un side-car lancé sur une patinoire est de prémunir le pilote d'une chute trop rapide. La stabilité d'un tricycle garantit l'équilibre et offre une sérénité qui sied parfaitement au voyage en Mongolie. Et au cas où l'on coulerait, le panier pourrait toujours servir de canot de sauvetage.

Nos side-cars sont le fruit d'un montage audacieux. Le mécanicien Jean Burdet, qui a voué sa vie à la conduite et à la préparation de ces « engins attelés » (dit-on en français), a imaginé d'accoupler un panier russe de marque Oural à une motocyclette indienne Royal Enfield. Nous sommes en quelque sorte les pilotes d'une créature indo-soviétique célébrant les noces de la grâce et de la puissance. Les motos Royal Enfield, fabriquées par les Anglais au début du XX^e siècle, étaient destinées à l'armée. Les usines assemblaient sur les mêmes bancs de montage canons, fusils, motocyclettes. En 1990, les Indiens ont acheté la marque et relancé la fabrication du modèle Bullet 500. Ils n'ont pas modifié le slogan

originel des motos britanniques : « *Made like a gun* » (conçu comme un fusil). La formule n'est pas sans rappeler le claquant aphorisme de Paul Morand : « *Partir... le rêve de tout bon projectile.* » Notre différence avec la conception du voyage de Paul Morand est que nous ne sommes pas des hommes pressés. Nous allons d'étape en étape, de yourte en bivouac, le long des berges froides à 60 kilomètres à l'heure, éblouis par le décor spectral. A peine si nous dérangeons parfois un yak ou un mouton paissant dans les pâtures.

Gamba nous reçoit un soir, au lieu-dit Jigleg, dans sa cabane de bois, sur la rive occidentale du lac. Nous alignons militairement les side-cars devant la porte d'entrée. Demain, il faudra dégeler les carters de protection au chalumeau pour faire repartir les moteurs après une nuit à -30 °C. La circulation dans les froidures ne fait pas partie de la tradition des

Le Tsaatan Dawa livre à Sylvain Tesson ses souvenirs de l'époque où les frontières ne séparaient pas encore son peuple.



motocyclettes indiennes, mais les bons services de Gamba, le mécanicien de notre équipe, et le savoir-faire de Jean Burdet, grand sachem des mystères de l'entretien des motocyclettes, viennent à bout des efforts de l'hiver mongol pour entraver notre marche. Rien ne s'accorde d'ailleurs autant à la tradition chamannique des Mongols que les confidences de Burdet le soir autour du poêle à bois : « *Je ne devrais pas le dire, mais il y a une part de magie dans la mécanique.* »

Avec sa femme Pujé, Gamba est à la tête d'un troupeau de 500 têtes aux « *différents museaux* », selon l'expression mongole. Chèvres, moutons, chevaux, yaks mêlent meuglements et bêlements sur les flancs de la rive. Dans quelques semaines, Gamba et sa famille partiront avec les bêtes pour la transhumance. Ce seront cinq jours de marche à travers les montagnes pour rejoindre les estives. Les yaks porteront les yourtes, les loups guetteront les individus vulnérables, les chiens serreront les troupeaux, les toisons des bêtes formeront une marée mouvante à travers les mélèzes.

Pour l'heure, Pujé prépare le thé salé et la soupe « à la farine », où nage le mouton bouilli. Le couple appartient à l'effectif d'un million d'éleveurs nomades ou semi-nomades que compte le pays, sur trois millions d'habitants. Étrange destin que celui du peuple mongol dont la domination s'exerça au XIII^e siècle sur un espace allant de la Corée à la Hongrie, du Baïkal à l'Annam, et dont les menaces faisaient trembler la Moscovie et au-delà ! Aujourd'hui, la Mongolie, à peine peuplée de deux habitants au kilomètre carré, semble tenue à l'écart de la marche du monde, prise en étau entre une Russie et une Chine surpuissantes, réduite à quémancer un prêt au FMI pour survivre à la crise. « *Ainsi donc des peuples, songeons-nous au guidon de nos Royal Enfield : Après avoir fait trembler le monde et projeté leur mouvement jusqu'aux confins de l'Eurasie, voilà les Mongols sagement cantonnés sous leurs yourtes à siroter du lait de jument en attendant les plans de*

sauvetage financier. » En sera-t-il ainsi des nations qui menacent aujourd'hui la paix du monde ? On peut se prendre à rêver que les Saoudiens deviendront un jour romantiques et les Turcs honnêtes avec eux-mêmes...

C'est l'avantage du pilotage des motocyclettes : pendant que la route défile, on peut se consacrer à la méditation entretenue par le ronflement de pistons parfaitement réglés. Nous partons vers l'ouest sur la piste même de la transhumance, mais avec quelques semaines d'avance. Passent les forêts profondes et les hautes vallées qu'égaiera dans un mois l'arrivée des troupeaux. Il faut arracher les motos aux ornières, éviter les racines meringuées de gel, slalomer sur des pistes de sous-bois, négocier les pentes de neige fraîche, extraire les side-cars de la gangue de rivières qui s'ouvrent sous les roues. La Royal Enfield attelée à son chaudron russe est suffisamment légère pour triompher de toute embûche. L'attelage fascine les Mongols que nous croisons, davantage habitués à circuler à cheval ou à chevaucher des motos chinoises. Au col, nous sacrifions au rituel et marchons autour des *ovoo* sacrés, ces empilements de pierres destinés à saluer les divinités. Il faut savoir tourner dans le sens solaire (« *Toi passer à gauche, sahib !* », disaient les sherpas de *Tintin au Tibet* au capitaine Haddock). Le respect des usages antiques, associé à la fiabilité des mécaniques indiennes, nous épargnera toutes les catastrophes techniques auxquelles des années de pratique des motocyclettes russes nous avaient pourtant paisiblement accoutumés.

Au-delà du village de Khentchin-Khoulombé, chauffant les culasses dans les accumulations de neige collante, nous rejoignons un campement de Tsaatans. Mal protégée par une forêt de mélèzes, à une centaine de kilomètres de la frontière russe, une famille veille sur un troupeau de 60 bêtes et passe l'hiver sous des tipis rapiécés. Les rennes ruminent dans un soleil lugubre, lèchent le sel distribué et grattent la neige de leur sabot fendu pour atteindre le lichen. Uvuqdorg, le patriarche de la famille d'éleveurs, est né en Russie. Mais, en 1960, le tracé de la frontière sur la crête des monts Saïan a séparé en deux le peuple tsaatan, et le vieil homme s'est subitement trouvé sur le territoire octroyé à la Mongolie. Quelques familles basculaient côté russe, les autres se déployaient en Mongolie. Combien en reste-t-il, de ces Alakalufs de la taïga ? Quelques centaines, peut-être. Uvuqdorg se rappelle être demeuré quelques années sans passeport avant que les autorités mongoles régularisent sa situation et le gratifient d'une pièce d'identité.

Les nomades ne sont hélas plus faits pour un monde soumis aux administrations centrales, au contrôle des individus, à l'hybridation des civilisations et à l'uniformisation des mœurs. Pour le nomadisme poétique, reste heureusement le recours aux motocyclettes. Tant qu'il y aura des horizons ouverts à l'appétit des motards, on pourra continuer de demander au mouvement d'apporter ses vertus. Quelles sont-elles ? La liberté gagnée, la paix intérieure, la contemplation des paysages, qui se révèlent souvent plus élégants quand ils se contentent de passer...

■ **SYLVAIN TESSON**
Vintage Rides est une agence de voyages à moto de caractère, qui organise des circuits avec accompagnateur et assistance pour un millier de motards par an. Depuis 2006, Vintage Rides propose de découvrir l'Inde, le Népal, le Bhoutan, la Mongolie, le Sri Lanka, la Thaïlande, l'Indonésie. Pour tenter l'aventure à bord d'une Royal Enfield attelée ou non : www.vintagerides.com