



Là-haut sur la montagne

Paysages lunaires, routes désertes, ciel bleu d'altitude... Les montagnes du Ladakh réservent des sensations uniques aux aventuriers en herbe. Les vénérables Royal Enfield sont des outils d'évasion uniques.

Voyager en moto est un virus qui touche tout motard digne de ce nom. Partir un week-end avec sa propre moto ou prendre l'avion pour chevaucher une Royal Enfield au bout du monde relève du même besoin de découverte et de sensations.

Par Jean-Louis Basset, texte et photos





1. Avec les stupas, les moulins à prière et les drapeaux, la religion bouddhiste est omniprésente et très joyeuse.
2. Protégé par les drapeaux de prière, le groupe traverse de nombreux ponts enjambant des torrents déchaînés.
3. Arrêter les Enfield pour déguster un thé chai fait partie du voyage.
4. Personne n'a pris le risque de déguster une glace à l'italienne au fin fond du Ladakh. 5. Dès que l'eau coule, la verdure se déploie, créant de véritables oasis.



3

À la fin de l'année 2021, un couple d'amis me propose de me joindre à eux pour un voyage au Ladakh en Royal Enfield. C'est organisé par une agence avec laquelle ils sont déjà partis et c'est un road trip labellisé "Chic et charme", synonyme d'hébergements confortables ou luxueux. Sans réfléchir, je réponds « *banco* ! ». Ça fait longtemps que je n'ai pas réalisé un grand voyage et puis, c'est dans neuf mois. Le temps passe plus vite qu'on ne l'imagine et nous voilà en train de réserver les vols pour New Delhi, les e-visas et les tracasseries liés au Covid. Quant à moi, je regarde enfin les détails du voyage. Je suis fin prêt (pas vraiment) quand Denis est victime d'un grave malaise pendant que lui et sa femme sont en balade au Tourist Trophy. Rapatrié en France, Denis va bien mais le voyage en Himalaya est bien compromis. J'ai à peine le temps de leur promettre de leur envoyer des photos que j'embarque pour New Delhi. Mis au point par Vintage Rides, la plus ancienne agence française utilisant des Enfield, ce genre de formule s'adresse aux voyageurs qui recherchent l'aventure pendant une dizaine de jours. Ce ne sont pas des baroudeurs extrêmes mais des motards suffisamment aguerris pour faire de la moto dans des conditions pas toujours évidentes. Eh oui, l'hébergement a beau être "chic et charme", les pistes et la circulation restent celles de l'Inde, c'est-à-dire anarchiques et potentiellement dangereuses. Venant de différents coins de France, le groupe se constitue à Delhi. J'aurai la surprise de voir débarquer Hubert dans ma chambre à 3h30 du matin sans que je sois prévenu (c'est l'organisation indienne). Le lendemain matin, un G.O. nous conduit à l'aéroport pour un vol vers Leh, point central de nos aventures. Nous ne sommes que cinq participants : Hubert, Ana et Xanter, un jeune couple en voyage de noces, Patrick, un "vieux" biker adepte des voyages avec Vintage Rides, et moi.



À Leh, Johann, le guide qui va nous chouchouter pendant ce road-trip, nous accueille. On se pose à la Nimmu House, une vieille demeure princière restaurée. Cette première journée consiste à s'acclimater à l'altitude en buvant un maximum de liquide. On en profite pour faire connaissance avec le thé *masala chai*, au lait et aux épices. En fin d'après-midi, Vikram, notre hôte, nous propose une petite séance de yoga et de respiration. Ça fait un bien fou à tout le monde et on se sent prêt à passer une semaine à plus de 3 500 m.

Bullet for ever

Le lendemain matin, sous un ciel bleu magnifique, nous découvrons nos Bullet, des 500 à carbu repeintes en kaki. Elles sont chouchoutées par Sunil et Bablu, qui conduisent le 4x4 transportant nos bagages et quelques pièces détachées (notamment deux roues complètes pour parer rapidement aux crevaisons). Comme entrée en matière, Johann nous propose d'aller explorer une piste qu'il ne connaît pas. Après quelques kilomètres d'asphalte, on emprunte une plus petite route qui conduit vers cette piste. Ça commence tranquille mais ça se corse rapidement. Je pédale pour franchir des portions de caillasse dans lesquelles la Bullet gigote. Je ne me sens pas très à l'aise et la montée se révèle de plus en plus corsée. Arrivés au bout de la piste, on pose les motos et on monte vers un chalet de maisons. Nous découvrons alors un tout petit monastère (*gompa*), restauré avec l'aide de l'Unesco.

Ayant bien pris soin de faire tourner les moulins à prières (dans le sens des aiguilles d'une montre, svp), je m'engage dans la descente en serrant les fesses mais tout se déroule bien. Le petit groupe regagne la Nimmu House pour le déjeuner. L'après-midi se déroule tranquillement sous les abricotiers puis nous visitons la maison centenaire qui contient des fresques, datant, elles, du XIII^e et du XV^e siècle. Le lendemain, on prend la route à 8h30 pour changer de lieu d'hébergement. On emprunte la route de Kargil, en direction du Cachemire avec visite de monastère au programme. Les paysages sont fabuleux et les pistes moins difficiles que celle

d'hier. La formule "Chic et charme" offre peu de roulage alors, quand Johann nous propose une boucle rallongée pour le lendemain (170 km au lieu de 70 km), le groupe accepte à l'unanimité. La première partie consiste à remonter la NH1, la route principale qui relie le Ladakh au Cachemire. Il y a beaucoup de convois dans cette région très militarisée et il faut conduire à l'indienne pour ne pas mourir asphyxié derrière ces camions qui crachent des nuages noirs à chaque accélération. Alors on rentre la 2 et on déboîte en klaxonnant, autant pour prévenir le chauffeur que pour donner du courage à la Bullet et effrayer

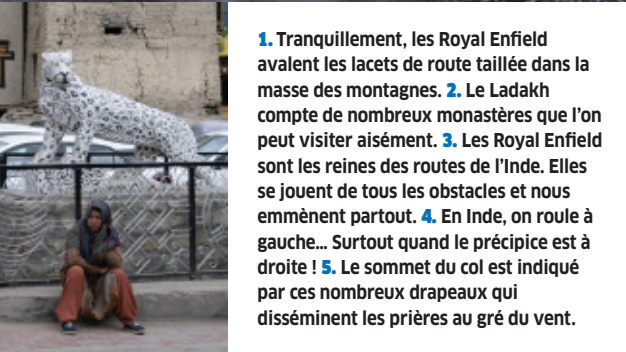


Royal Enfield Bullet 500, l'éloge de la lenteur

Je dois bien l'avouer, les Royal Enfield ne m'ont jamais attiré. Pourtant, j'ai un faible pour les anciennes et les gros monos mais, pour moi, les Enfield avaient le cul entre deux chaises. Je préférerais ma capricieuse Aermacchi 350 TV ou le 500 XT de mon frangin à ces machines indiennes destinées aux jeunes permis découvrant la magie de la motocyclette. Et puis, au Ladakh, j'ai eu une révélation en découvrant "ma" machine : une 500 à carburateur affichant 48 000 km au compteur (au moins). Ce modèle, qui a disparu des catalogues européens, développe 22 ch au niveau de la mer. Avec une poignée de poneys, un frein à disque peu efficace et son look d'anglaise des années 1950, cette Bullet m'a ensorcelé tant elle est adaptée aux "routes" ladakhies. Équipée d'un guidon haut (façon scrambler des seventies), d'une tôle de protection sous le moteur, d'une paire de Michelin Sirac et d'un plus gros gicleur, elle s'est révélée impériale sur les pistes, qui composaient environ 40 % du parcours. Son moteur longue course tracte suffisamment pour grimper au milieu des cailloux et, dans les épingles au revêtement instable ou sablonneux, on la laisse aller



en seconde, sur le coup de piston. À son guidon, je me suis toujours senti en sécurité sur des chemins pas toujours avenants. Et quel plaisir de snober les quelques BMW R1250 GS que nous avons croisées ! En plus, pas une panne, à part deux bougies encrassées et un rétroviseur desserti. C'est promis, je ne regarderai plus les Bullet 500 avec dédain...



1. Tranquillement, les Royal Enfield avalent les lacets de route taillée dans la masse des montagnes. 2. Le Ladakh compte de nombreux monastères que l'on peut visiter aisément. 3. Les Royal Enfield sont les reines des routes de l'Inde. Elles se jouent de tous les obstacles et nous emmènent partout. 4. En Inde, on roule à gauche... Surtout quand le précipice est à droite ! 5. Le sommet du col est indiqué par ces nombreux drapeaux qui disséminent les prières au gré du vent.



3

leur demandera combien ils sont payés : 100 roupies par jour, soit 1,20 €. Peut-être de quoi vivre dans ces coins-là ? Un peu avant le sommet, on est stoppé par un bulldozer, qui continue de bosser sans se préoccuper de notre troupe. On passe sur le bas-côté mais la piste est occupée par un immense convoi militaire qui est en train de se regrouper avant la descente. Il faut longer les camions dans la caillasse du bord de route. Johann me fait signe de passer devant mais mon pneu patine dès que je remets un filet de gaz. À



4



cette altitude, il ne doit pourtant pas rester beaucoup de chevaux de la cavalerie d'origine ! Je suis dans le même état que ma Bullet : j'ai les jambes en coton et le souffle court. Heureusement, Johann vient me pousser et je slalome entre les bahuts sous le regard des militaires indiens. Avec Ana et Xander, on passe le sommet sans le voir. On s'arrête quand la piste commence à redescendre. Petite séance d'entraide pour faire demi-tour et aller faire la photo souvenir au milieu des drapeaux de prières. J'ai l'impression de marcher ➡



avec des semelles de plomb et mes poumons peinent à alimenter mon cerveau en oxygène. On saute sur les Bullet et on redescend tranquillement. En quelques épingles, je reprends mes esprits et suis content de retourner vers la civilisation. L'altitude et une bonne journée de moto nous ont bien secoués : après le dîner, personne ne veille très longtemps.

Des momos au Khardung

Le temps passe vite et on a tous perdu nos repères. « *Quel jour on est ?* » est la question principale après « *À quelle heure on mange ?* » Pour ce dernier point, il suffit de faire confiance à Johann qui connaît les meilleurs restaurants de la région. Le voyage sera un festival de découverte d'endroits typiques et de plats délicieux ; les momos, sorte de raviolis, deviendront le cri de ralliement à chaque repas. Après une journée « facile », on aborde la dernière journée de roulage



avec un autre *must*, le Khardung. On y accède par une série de lacets interminables qui nous conduisent au sommet, à 5 370 m d'altitude. Mais, bizarrement, il est annoncé partout à 5 602 m. Quoi qu'il en soit, ce serait le col carrossable le plus haut du monde ! La route est bitumée jusqu'au sommet et n'offre aucune difficulté. À tel point que la circulation y est très dense. On croise un nombre incroyable de Royal Enfield Himalayan. Les Indiens ont découvert les joies de la moto et s'offrent des balades comme pilote ou comme passager. Beaucoup d'entre eux roulent sans casque, smartphone en main pour immortaliser leur balade sur les réseaux sociaux. Au sommet règne une incroyable pagaille : bus, autos, motos et foule immense se mélangent dans une cohue indescriptible. Impossible de ne pas avoir dix personnes dans le viseur alors je photographie les motards indiens en train de poser pour la postérité ! C'est étrange d'arriver à plus de 5 000 m et de



1. Les paysages grandioses ramènent le voyageur à son statut d'être humain. 2. Balades en chameau ou en Enfield ravissent les touristes indiens et français. 3. On peut être sûr que cette paysanne vend du bio et du local ! 4. Franchir le col carrossable le plus haut du monde, qui culmine à 5 370 m, est un exploit que chaque motard se doit d'immortaliser. 5. Surmonté par un monastère, le palais royal de Leh veille sur une ville cosmopolite et joyeuse. C'est la fin du voyage !



trouver autant de monde. Alors on ne s'attarde pas. Dans la descente, je manque de finir sous les roues d'un bus Tata qui occupe toute la route, la routine... On retourne à Leh, c'est le dernier jour avant de repartir vers Dehli. On en profite pour faire quelques achats, Patrick et moi, on s'offre le barbier. Pour 150 roupies (à deux), on a retrouvé notre fraîcheur juvénile. À l'heure du retour, le bilan est facile à faire : on en a pris plein les yeux, on a été choyé et on a pu reprendre des forces tous les soirs dans des endroits magiques : une formule parfaite pour ceux qui veulent un juste équilibre entre aventure et confort, et qui, pour la plupart, partent aussi avec l'envie de rencontrer d'autres motards-voyageurs. Pour ceux qui veulent un *road trip* plus roots, il y a la Transhimalayenne, et pour ceux qui sont réfractaires aux « voyages organisés », il y a des dizaines d'agence de location de moto à Leh. À vos passeports ! ▲

3 QUESTIONS À Alexandre Zurcher



Après avoir découvert simultanément les routes de l'Himalaya, le plaisir de rouler à moto et les Royal Enfield, moteur fonte et sélecteur à droite, Alexandre Zurcher a créé Vintage Rides avant même d'avoir

terminé ses études à Sciences Po Lille. On était en 2006. À cette époque, il ne pensait vraiment pas que Vintage Rides allait changer sa vie.

Après la période Covid, comment se porte Vintage Rides ?

Nous avons réussi à traverser cette période, difficile pour toutes les agences de voyage. Mais on est loin de l'époque où je distribuais des flyers à l'Enduro du Touquet en expliquant que changer un faisceau électrique à 4 000 m d'altitude faisait partie du voyage ! Aujourd'hui, Vintage Rides est implanté dans 18 pays, l'Inde restant la destination la plus prisée, avec des voyages très différents selon la région, Ladakh, Rajasthan ou Goa. Cette année, on a fait voyager 1150 personnes. C'est moins qu'en 2019 (1400 personnes) mais on espère faire mieux en 2023.

Quelle est la recette du bonheur ?

On lance deux nouvelles destinations chaque année et, en France, l'Académie Off Road au guidon d'Himalayan a un grand succès. La philosophie de Vintage Rides, c'est de faire de chacun un « aventurier ». Ces 3 jours d'initiation à un tout-terrain facile rassurent beaucoup de motards qui peuvent envisager ensuite un premier voyage. On a beaucoup travaillé pour trouver des chemins qui ressemblent aux pistes indiennes où une Maruti passe quoi qu'il arrive. On a aussi lancé un nouveau concept, baptisé le Pilote Tour. Beaucoup de gens souhaitent participer au développement de destinations. On a beaucoup hésité mais comme c'est quelque chose que nous réclamait fortement la communauté, on va tester durant le dernier trimestre avec des *riders* fidèles, prêts à supporter les aléas d'un tel voyage.

Quelles sont vos relations avec Royal Enfield depuis toutes ces années ?

On est de fervents ambassadeurs de cette marque et nos relations sont excellentes. On vient de signer avec la maison mère un partenariat culturel. Royal Enfield va soutenir le développement de Vintage Rides en France, en Allemagne, en Grande-Bretagne et aux USA. C'est une très grande satisfaction pour notre petite équipe. Pour ce qui est des motos, on a déjà intégré les Himalayan sur les destinations Aventure et on utilise déjà la nouvelle 350 au Sri Lanka. On a réfléchi longtemps sur le cas de la Bullet mais la question s'était déjà posée avec le modèle 500 à moteur fonte et sélecteur à droite. Les motos récentes sont plus fiables et plus confortables tout en conservant l'esprit de la marque. On se doit d'évoluer avec la marque en utilisant les dernières nouveautés.