

MADAGASCAR

Le souffle de l'île rouge

Cap sur Madagascar pour la nouvelle odyssée de Vintage Rides. Derrière cette création d'itinéraire, une aventure pionnière, un pari humain... et pour l'un de ses guides, un retour intime sur la terre de ses origines.

texte **Amandine Paugnat** - photos **Damien Lorrain**



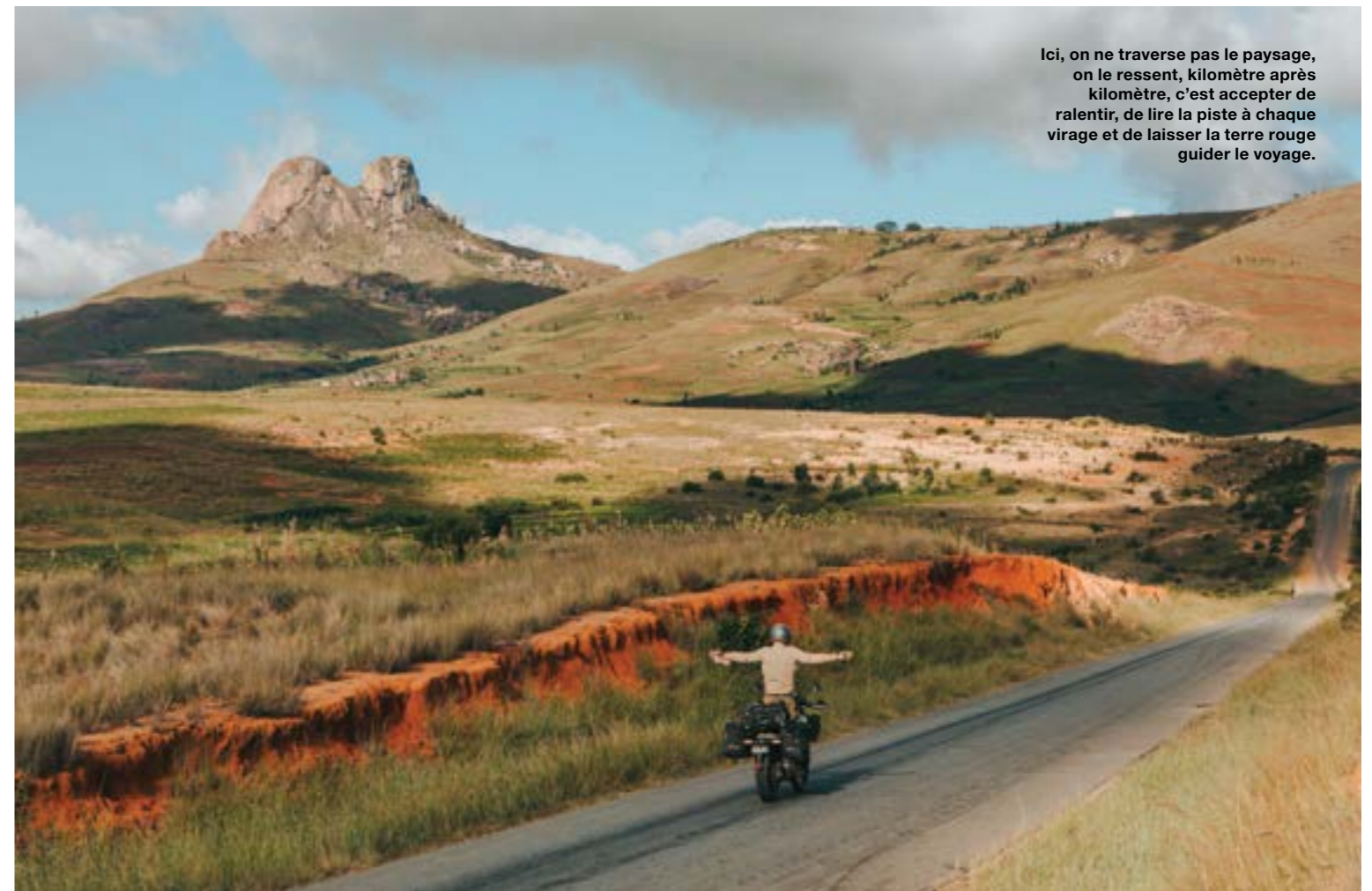
Ouvrir une nouvelle route ne consiste pas à tracer une ligne sur une carte. C'est accepter l'imprévu, tester et ajuster, ouvrir une voie là où il n'y en avait pas. À la manœuvre : Reshad, guide moto depuis bientôt dix ans. Mongolie, Pérou, Tanzanie, Indonésie... Il connaît la mécanique de l'aventure. Pourtant ici, quelque chose diffère. Madagascar n'est pas un territoire neutre pour lui. C'est la terre qui a vu naître ses parents. Un nom prononcé dans les repas de famille, une géographie qu'il a plusieurs fois explorée, mais jamais encore à moto. Reshad le savait : il viendrait un jour rouler ici. Il avait nourri l'espoir d'être celui qui tracerait cette route pour Vintage Rides, pressentant que cette mission ne ressemblerait à aucune autre. Au guidon de son Himalayan 450, alors que les premiers grains de poussière rouge viennent déjà teinter son équipement, le projet bascule doucement vers l'intime. La moto vibre différemment. La piste n'est plus seulement technique, elle devient symbolique. Ce n'est plus un simple exercice de repérage à présent, mais la mission d'un homme qui souhaite transmettre, avec humilité, l'âme d'un pays qu'il aime tant. Mais pour pouvoir partager la singularité de Madagascar, Reshad a dû s'y confronter. Des jours de reconnaissance, des milliers de kilomètres parcourus, dans un sens, puis dans l'autre, pour déchiffrer ce terrain. Et rapidement il constate que

l'île rouge ne s'adapte pas au voyageur. Il faut apprendre à s'adapter à elle. Avant même de parler de voyage, il faut évoquer le terrain. La latérite malgache, cette terre ocre si caractéristique qui donne au pays son surnom d'île rouge, est vivante. Elle change selon les saisons, se creuse après les pluies ou se fissure sous le soleil. Rouler ici c'est composer avec l'imprévisible. Il faut relier les plateaux aux côtes, traverser les rizières et contourner les massifs pour imaginer des étapes réalistes là où l'infrastructure reste rare. Tout l'enjeu est là : assurer la logistique sans sacrifier le plaisir de pilotage. Car Madagascar est un terrain exigeant, physique, où les routes sont parfois cassantes et les distances trompeuses. Ici, la nature décide du tempo. Une piste peut s'effacer en une nuit, un pont céder, un village se retrouver isolé. Mais elle offre en retour des instants de grâce absolue. Lorsque la piste s'élargit et devient un ruban de terre ocre serpentant à l'infini. On sent alors la suspension travailler avec souplesse, le moteur reprendre son souffle et l'horizon s'ouvrir en grand. Et puis il y a l'humain. Les discussions du soir avec l'équipe locale et les ajustements d'étapes. Organiser un voyage, c'est aussi tisser un réseau. Zou, le mécanicien malgache, devient une pièce centrale du dispositif. Pas seulement pour redresser les leviers tordus ou nettoyer les filtres à air saturés de poussière rouge, mais aussi pour faire le pont entre des cultures que tout oppose. Dans les villages les plus isolés, là

Sur la carte, 100 km peuvent sembler dérisoires. Mais ici, le kilomètre est une unité de temps, pas de distance.



Là où l'infrastructure manque, l'humain devient essentiel et chaque étape est alors une strate supplémentaire dans la compréhension de l'île.



Ici, on ne traverse pas le paysage, on le ressent, kilomètre après kilomètre, c'est accepter de ralentir, de lire la piste à chaque virage et de laisser la terre rouge guider le voyage.



Sous le soleil brûlant de Madagascar, les chercheurs d'opale creusent la terre à mains nues, guidés par l'espoir fragile d'un éclat caché dans la poussière. Ici, chaque pelletée est un pari, chaque pierre retournée une promesse.

Tracer une route, c'est accepter de ne pas tout maîtriser. À Madagascar, c'est la piste qui décide.



Au guidon de l'Himalayan 450, la mission dépasse le repérage: elle touche aux racines.

Ici, la nature impose son tempo. À nous d'en apprendre le rythme.



où personne ne parle français, il traduit les mots, mais aussi les codes. La richesse de cette reconnaissance terrain réside aussi dans les visages croisés au bord de la piste. Il y a ces belles rencontres qui constitueront les piliers des futurs passages. On devine déjà que ces inconnus deviendront des visages familiers. On repassera ici pour partager un repas, acheter de la vanille, visiter cette distillerie d'un autre âge ou rencontrer la sage-femme du village, pour se rendre compte des miracles qu'elle réalise chaque jour. Car oui, on peut parler de miracles quand on voit les conditions dans lesquelles elle accompagne toutes ces femmes à donner la vie. Choisir cette île a été une évidence, portée par la singularité d'un territoire qui ne ressemble à aucun autre. Peu d'endroits concentrent une telle diversité: hauts plateaux striés de rizières, forêts tropicales épaisses, massifs minéraux et pistes côtières longeant l'océan Indien. Madagascar possède une identité forte. On y ressent l'échelle réelle des distances et la force d'un pays qui avance à son propre rythme. Pour un motard, cela change tout. Ici, la route ne relie pas simplement deux points: elle impose une lecture constante du terrain. L'asphalte peut laisser place à la piste en quelques kilomètres, une portion

roulante se transformer en piste creusée d'ornières. On ne pilote pas en automatique. On s'adapte, on corrige, on anticipe. Sur la carte, 100 kilomètres peuvent sembler dérisoires, une simple formalité. Mais à Madagascar, le kilomètre est une unité de temps, pas de distance. L'enjeu est alors d'en tirer parti! Ce ralentissement forcé devient un luxe: celui de s'arrêter parce qu'un étal de fruits attire l'œil, parce qu'une lumière embrase un massif, ou parce qu'un groupe d'enfants souhaite partager une partie de foot. La descente vers le sud, longue de 1300 kilomètres, est une plongée dans l'épaisseur du pays. Madagascar ne se traverse pas, elle se vit. La sortie d'Antananarivo en est le premier rappel: la capitale accroche, bouscule, sature les sens. Entre les embouteillages denses et les ruelles encombrées, le pilote doit apprendre à lire le terrain, à anticiper et à trouver sa propre trajectoire dans le chaos urbain. Puis la ville s'efface et les Hautes Terres se déploient. Les rizières en terrasses s'étendent à perte de vue. Les zébus traversent sans hâte. Les routes offrent parfois un roulage fluide, ponctué de panoramas spectaculaires qui forcent à couper les gaz juste pour admirer. L'Himalayan 450 révèle sa polyvalence: assez souple pour absorber les irrégularités,

suffisamment vive pour les courbes rapides des plateaux. Après une respiration au charme colonial à Antsirabe, l'air change à l'approche du parc national de Ranomafana. L'humidité s'infiltré sous les vestes, la poussière disparaît au profit d'une végétation dense. On coupe le moteur. Les cris des lémuriers remplacent le battement mécanique. Chaque étape est une strate supplémentaire dans la compréhension de l'île. Les terres Betsileo ondulent en vagues vertes. Les villages surgissent sans transition: maisons de briques, façades ocre, toits de tôle cabossés. Une invitation spontanée dans une maison de terre suspend la cadence. À l'intérieur, Zou traduit le récit d'une vie rude. L'émotion est palpable. Plus loin, les baobabs apparaissent progressivement, silhouettes massives sur fond de ciel bleu. Dans l'immense massif de l'Isalo, le décor devient minéral, presque abstrait. Les reliefs karstiques découpent l'horizon en arches naturelles et canyons profonds. Non

loin des pistes, les mines de saphir imposent un autre théâtre: celui d'hommes qui creusent à mains nues dans la poussière. Ici, la poussière n'a plus la même poésie. Le voyage prend une dimension plus lucide. On comprend que ce que nous vivons comme une expérience choisie, une parenthèse, est la réalité quotidienne d'un peuple courageux. L'aventure s'achève là où la terre rouge finit par rencontrer le sable fin. La Royal Enfield longe la côte sauvage, l'air se charge de sel. On sent l'océan avant de voir. Le canal du Mozambique s'ouvre enfin à l'horizon. À ce moment précis, il n'y a plus que trois choses: le bruit du monocylindre, le vent chaud qui s'engouffre dans la visière, et cette envie de transmettre. Car au-delà des racines retrouvées, il y a désormais cette impatience de voir, demain, d'autres regards s'éclairer face à ce pays qui rappelle pourquoi l'on part à moto au bout du monde. Pour sortir du cadre. Pour ralentir. Pour se confronter. ■

On comprend que ce que nous vivons comme une expérience choisie, une parenthèse, est la réalité quotidienne d'un peuple courageux.



Le film

Les Terres Rouges de Madagascar - Vintage Rides

- **Durée** : 11 jours - 1350 km
- **Moto** : Royal Enfield Himalayan 450
- **Niveau requis** : intermédiaire - routes en mauvais état
- **Encadrement** : guide moto francophone, mécanicien

& véhicule d'assistance

- **Hébergement** : hôtels
- **Pension** complète les jours de moto
- **Départ/arrivée** : Antananarivo