

Sylvain Tesson s'est prêté au jeu. Entre souvenirs d'aventurier du monde et essai d'une moto électrique. Il se confie comme il le fait toujours. Sans se fourvoyer.

SYLVAIN TESSON / FLYING FLEA C6

Un pont entre deux mondes

Sylvain Tesson. Écrivain, aventurier, esprit libre surtout. Au solstice d'automne, comme un signe, nous avons rencontré celui qui parcourt contrées lointaines à moto, observe, absorbe, écrit différemment notre monde. Sérieux pilote, ami au long court de Royal Enfield, nous lui avons confié une moto à piles - une Flying Flea C6, bavardé, partagé un bout de quai parisien, recueilli ses impressions.

texte **Arnaud Choisy** - photos **François Darmigny - DR -** remerciements **casque Shoei, Daytona 73, lunettes Brett, veste Royal Enfield, gants Five Gloves, Americain Vintage**



Sylvain Tesson, Nicolas Sagot. Les lettres et l'image, l'électrique et le thermique par Royal Enfield. Et Paris de tout relier par un pont.

Sous un Pont Mirabeau éclaboussé de soleil et d'Apollinaire, l'arrivée est discrète. Cuir graissé, casquette, pantalon droit, chaussures de ville. Rien dans la tenue de l'auteur n'annonce les distances parcourues, la verve naturelle, le verbe ciselé, éclatant. Sylvain Tesson nous rejoint, anonyme, godillant entre coureurs gainés de lycra et cyclistes patibulaires casqués revendiquant de plein droit autoproclamé la quasi-totale annexion du circulé parisien. L'intention ? Lui faire essayer deux motos. Si elles sont toutes deux productions de Royal Enfield, sur le pavé, deux temporalités se côtoient ; Tesson préférant l'emploi du parallèle à celui de l'opposition : « *Ce qui me gêne aujourd'hui c'est la véhémence des hérauts de la vertu verte.* » Il développe : « *Lors de la transition du déplacement mû par la seule force équestre, nul utilisateur du cheval-vapeur ne s'est mis à conspuer et haïr ceux qui trouvaient encore élégant ou économique de se déplacer en calèche ou en charrette à bras. Nul cri non plus contre le maréchal ferrant ou le crottin!* » Le déplacement thermique est devenu marque de l'odieux, crime pour certaines extrémités. L'innommable, dans sa version nucléarisée et son jus de terres rares, est donc baptisé "mobilité douce". Aux carrefours urbains, échanges vulgaires et farandoles de phalanges racontent moins de tendresse… Rejoint par Nicolas Sagot - esthète et petrolhead véritable, le constructeur indien a mis à notre disposition une superbe Classic 350 d'essence et d'huile et deux électrisantes Flying Flea C6 (en français : puce volante). La Classic brille par son historique, entretient son patrimoine. Malgré le modeste de son organe moteur, elle donne impression de force en regard de la svelte électrique. Je demande à l'auteur de *En avant calme et fou* le pourquoi du choix de jeunesse pour la moto et non celui de l'automobile. Il se souvient, avec humour, sans hésitation : « *Je n'aime pas le principe de s'enfermer soi-même. C'est comme dans la vie, la moto impose l'équilibre qui se fait nécessairement par le mouvement. Pourquoi donc s'infliger de devenir un flageolet ?* » Les présentations sont faites. Attitudes et poses sont figées dans la boîte à pixels. L'intrépide trépigne. Nous ne prenons pas la route mais la rue. Limités par le temps, nous voici perches et ablettes traçants rectangles autour du fleuve parisien. La facilité et le sérieux de la FF-C6 semblent tout à fait convenir au goût de l'auteur de *Berezina*. Il dit : « *La ville est bien le terrain de jeu auquel elle se limitera. Elle a de la vivacité lorsque le mode sport est activé mais, à l'instar d'une boisson sans alcool, il lui manque peut-être le principe actif étourdissant.* » Le manque de puissance - il s'agit d'un équivalent 125 cc - est néanmoins compensé par une agilité, un équilibre et une finition sans défauts. Mieux, l'arthropode volant porte en lui une histoire qui fascine l'écrivain. Aux heures sombres du second conflit mondial, l'ingéniosité anglaise fit construire une toute petite moto de moins de 70 kilos. Elle permettra

« Je n'aime pas le principe de s'enfermer soi-même. C'est comme dans la vie, la moto impose l'équilibre qui se fait par le mouvement. »







Fourche girder convaincante, châssis moderne et connectivité de pointe et 5990 euros. La Flying Flea C6 est bien née !



Svelte, agile et vive, la Flying Flea C6 a le format électrique d'une 125 revisitée par Royal Enfield.



Urbaine par vocation, bien née, vraiment jolie. Sylvain Tesson s'est amusé à son guidon tout en concédant qu'il lui manque ce je-ne-sais-quoi d'étourdissant.



350 Classic à gauche, FF.C6 à droite. Chacun raconte une histoire, sa différence. Non dans une suite d'obligation mais bien de complémentarité.



Paris toujours libre ? Nul ne saurait dire. La Flying Flea C6 contribue au moins d'y circuler plus rapidement.



Le design de l'électrique FF.C6 rend bel hommage en multiples clins d'œil.





C'est sous cette forme que la Flying Flea originelle fut parachutée sur nos côtes en 1944. Dépouillée de tout élément superflu et conçue pour être facilement larguée avec les troupes aéroportées.

aux soldats-coursiers de faire passer rapidement des missives faisant état des conditions ou nécessités de la lutte engagée contre l'obscurité humaine. À l'aube des côtes françaises en juin 1944, celles-ci seront astucieusement démontées et parachutées avec les hommes. Le modèle à batteries du XXI[e] siècle espère, lui, avenir et récits plus paisibles dans le chaos du monde actuel. Sans être princesses de Galles mais rendus sous un pont - Bir-Hakeim -, nos échanges sont plus fluides que les ordres aboyés par les photographes aux futurs mariés de l'empire du milieu. Tesson devient Sylvain, évoque ses premières motos : une Suzuki qui finit sa course sous une voiture, quelques Moto Guzzi Breva et, hors les murs de l'Hexagone, des side-cars Dniepr directement ramenés d'Ukraine qu'il considère machines sous aide humanitaire d'Ural. En présence d'un responsable de l'époque, il suggérera même un slogan au constructeur soviétique : « *Rien n'arrête un Dniepr, pas même ses freins!* » se souvient-il en souriant. Ses yeux se perdent dans les souvenirs des lacs gelés de Sibérie, les routes impeccables de Syrie en 750 Ténéré, sous Bachar, égayées de nids-de-poule surprises creusés aux missiles. Nous tournons sans retenue autour du pont célébrant victoire en terre libyenne, l'essence roule en parallèle de l'alternatif, les badauds ne s'en tourmentent pas. À l'arrêt, entre les piles, Nicolas Sagot me parle de son parcours de pilote, des courses en Bullet 350 de 1949. Sortie de grange, démontée en caisse, avec l'aide d'un ami, elle sera d'abord fiabilisée puis optimisée d'après les réglages des ingénieurs d'époque. À presque 80 ans, cette petite "balle" permet montées d'adrénaline, offre même victoire en course. La dynamique du tout étant filmée et partagée sur Instagram ou YouTube sous l'enseigne REC - acronyme de Ride Explore Capture. Qualité de l'image, illustration musicale, nous ne saurions que trop vous inviter à le suivre. Sylvain, lui, nous raconte la solitude de l'occidental sur un rond-point de Calcutta en commandes inversées, le Rajasthan, les altitudes en 450 Himalayan, les photos de son compagnon de route Thomas Goisque avec, pour guide, Alex Zurcher de Vintage Rides. Il se souvient aussi de l'hyperaridité du désert d'Atacama du Chili, ne tait pas sa chute d'un toit lui ôtant presque la vie et l'autorise, conclusions hospitalières à l'appui, au droit d'acquisition d'une confortable mais germanique GS. Le jour décline, étire nos ombres, ne ternit pas la lumière dans nos yeux, la passion pour tout ce qui se meut sur deux roues, les souvenirs, les frayeurs, la joie. Il regarde la FF-C6 qu'il n'a finalement pas lâchée, en dit : « *C'est marrant, c'est génial, mais pour la ville seulement. Elle donne indéniablement une impression de propriété des lieux même si cela prête à discussion!* » L'épilogue de l'instant conclut au partage équitable des libertés : électrifié mais sans exclusivité pour la cité, faveurs du thermique pour les longues distances, le tout sans oppositions violentes ni haine aucune des choix de chacun. Et nous de prouver dans Paris qu'il existe bien un pont entre deux mondes. ■

L'électrique pour la ville, le thermique pour les longues distances : chacun peut conserver sa part de liberté.