



Nos motociclettes flanquées d'un panier par les bons soins de Jean Burdet passent devant l'une des fractures de compression du lac Khövsgöl.

Les attelages des glaces

Pendant l'hiver mongol, les - 30° de températures négatives recouvrent le lac Khövsgöl d'une couche de glace épaisse d'un mètre. Idéal pour rouler en side-car sur une patinoire sans obstacle. Les motociclettes Royal Enfield de Vintage Rides attelées à des paniers d'Ural trouvent là un parfait terrain d'expression.

PAR Sylvain Tesson PHOTOS Thomas Goisque

Il y a trois ou quatre ans, lorsque je rencontrai Alexandre Zurcher, de Vintage Rides, à l'occasion d'un voyage en Royal Enfield dans les steppes de Mongolie, je me dis que les side-cars conviendraient parfaitement à ce jeune gentleman qui avait toujours su lier la passion des motociclettes au goût de l'amitié. Je tiens en effet les "engins attelés", qu'ils soient russes, anglais ou allemands, pour des allégories de cette noble vertu. Qu'on y songe ! Lorsqu'on prend place dans une nacelle de side-car, on remet sa vie dans les mains du pilote tout en lui garantissant le bon équilibre de sa machine et en facilitant la tenue de route dans les courbes. N'est-ce pas là une parfaite définition des principes de la réciprocité

amicale ? Si le châssis se rompt, le panier et la moto se séparent. Le pilote et le passager sont alors appelés à suivre des courses séparées, comme des amis fâchés, et il y a fort à parier qu'ils finissent chacun dans le décor, prouvant par là qu'ils ne pouvaient rien l'un sans l'autre, qu'ils allaient de l'avant l'un avec l'autre. Bref, quand Zurcher m'a annoncé qu'il s'associait avec le mécanicien Jean Burdet, grand mamamouchi de l'engin attelé, je me suis dit qu'il filait là un bon coton et que cela présageait de chevauchées superbes par les steppes et par les monts.

VIEILLE HABITUDE : ROULER SUR DES ÉTENDUES GELÉES...

Cet hiver, Zurcher nous a proposé, à mon ami le photographe Thomas Goisque et à moi-

même, de rouler en side-cars sur les glaces du lac Khövsgöl, au nord de la Mongolie, non loin de la frontière russe, et de rejoindre une vallée où nous pourrions rencontrer quelques rares survivants du peuple Tsaatan, nomades décimés par les ravages de la modernité, ce monstre. C'était pour nous une proposition inespérée ! Nous allions renouer avec une vieille habitude contractée en 2005 et répétée souvent : celle de rouler plein gaz sur des étendues gelées et de laisser défilier sous les roues le spectacle unique des veinures bleutées de la glace qui plongent le motocycliste dans une transe hypnotique. Précisons que les hivers à - 30° recouvrent les étendues lacustres de cette région du monde d'une couverture cristalline épaisse d'un mètre sur laquelle

“ Le syndrome narcissique amène à se regarder dans la glace. L'esprit d'aventure consiste à rouler dessus ”



Les nomades mongols que nous rencontrons se souviennent des motos Ural de l'époque soviétique. Ils n'ont en revanche encore jamais vu de panier russe attelé à une moto indienne. On n'arrête pas le progrès génétique.



circulent même des camions ! Cependant, nous gardions Goisque et moi le triste souvenir de longues journées passées sur les rives du lac Baïkal entourés de mécaniciens russes qui s'opiniâtraient à démonter les moteurs, sans comprendre pourquoi nos motos ne repartaient pas alors que les lieux étaient si beaux et la vodka si pure. Il faut dire qu'à l'époque, nous accomplissions ces traversées des glaces à bord de motocyclettes russes Ural qui doivent souvent leur capacité de progression à la solidité de la corde tractrice reliée à un camion. Ce sont des machines superbes, vénérables, lourdes comme des kolkhoziennes, mais beaucoup moins fiables que les bombardiers russes qui ont récemment redessiné la carte de la Syrie. Les Ural que nous pilotions étaient fabriquées sur le modèle des BMW allemandes de l'entre-deux-guerres et ne garantissaient rien d'autres que la beauté de leurs formes. Mais Zurcher nous rassura : « Les gars, en Mongolie, il ne s'agit pas de rouler sur des Ural ! Jean Burdet s'est attelé à une tâche inédite : il a

marié une motocyclette Royal Enfield Bullet 500 à un panier d'Ural. » Nous allions ainsi disposer de la fiabilité de la moto indienne et de la solidité de la nacelle russe. Bref, nous avions l'hiver, nous avions la glace, nous avions une machine, il ne nous manquait rien et nous partîmes sur le Khövsgöl, Burdet, Zurcher, Goisque et moi-même, accompagnés de deux aimables camarades accoutumés aux nuits de plein vent : Clément et Baptiste. Notre escouade se composait ainsi de quatre side-cars Royal Enfield et de deux camionnettes russes qui convoyaient nos effets.

CHAUFFER LES CARTERS AU CHALUMEAU

Nous roulâmes dix jours, tantôt sur la glace, tantôt sur la neige, faisant halte dans les fermes du bord de la rive, les yourtes et les petits villages d'éleveurs. Les Bullet se comportaient magnifiquement. Les pneus cloutés mordaient la surface du lac, laissant derrière notre passage une fine couture.



L'idéal pour améliorer les reprises et le démarrage de la moto sur la glace est de rouler avec des pneus cloutés. Pour le freinage sur un miroir de 130 kilomètres de long, le mieux est d'anticiper. Sur la glace plus qu'ailleurs, on freine du regard.



Le matin, il fallait chauffer les carters au chalumeau pour fluidifier les huiles et Gana, notre mécanicien mongol, fut d'un précieux secours. Les moteurs vrombissaient et le monocylindre de la Bullet ne connut pas le moindre raté malgré les accumulations de neige qu'il fallait parfois forcer. Jean Burdet, bien connu des amateurs de motocyclettes à panier adjacent, avait longuement peaufiné la construction des châssis qui raccordaient la Bullet 500 à la nacelle russe (lire l'encadré p. 72). Le cadre était suffisamment haussé pour supporter les cahots de la route et la parfaite suspension garantissait au passager de molles heures idéales pour la méditation ou la lecture. Le credo de Burdet est imparable et résonne comme un dogme superbe : « Toute moto peut s'atteler », il suffit de le vouloir et de le lui demander. Il accouplerait un Vélosorex à une couscoussière. C'est un magicien. Passèrent les forêts de mélèzes, les alpages rasés par les **suite du texte p. 70**



Les journées passent dans l'alternance des paysages ordonnancés par l'hiver. Nous alternons les bivouacs sous la tente, les haltes dans les maisons d'éleveurs, les nuits sous la yourte et les visites au campement d'éleveurs de rennes. Les soirées servent à se souvenir de la splendeur du jour écoulé.



Froid, moi ? Jamais !

Le principal ennemi du motocycliste est la pluie. Contre le froid, on se précautionne aisément. Surtout lorsqu'il est implacablement sec comme c'est le cas pendant l'hiver mongol. Aussi n'eûmes-nous pas tellement à nous plaindre des températures de - 30° que nous rencontrâmes sur le lac gelé auxquelles s'ajoutait la morsure du vent relatif. Le secret est de se protéger par un empilement de couches. Pour les jambes, nous n'avons pas trouvé mieux que de recouvrir nos collants de laine par un pantalon de cuir épais hapal (www.chapal.fr). Tout comme les répliques de blousons de pilote de l'Aéropostale ou de la Royal Air Force. Pour les mains, il serait bon que les motocyclistes de l'hiver emportassent des moufles d'alpinisme. Penser à les enlever pour jouer aux échecs, le soir, sous la yourte. On peut ajouter des manchons de poignées si l'on souffre d'une circulation épaissie par l'alcool ou les médicaments. Quant aux bottes, rien ne vaut une paire de Goloks, bottes en cuir fourrées de laine originaires de Mandchourie. Pour les découvrir : www.goloks.com ; pour se les procurer : [cgs@caravane-liotard.com](mailto:cds@caravane-liotard.com) ▶

troupeaux de yacks, les rivières de montagnes capuchonnées de nacre et les hautes vallées dignes de la peinture flamande du XVII^e siècle. Quand nous passions un col, selon le principe chamanique mongol, nous arrêtions les moteurs et nous faisons une ou deux fois à pied le tour de l'empilement de pierres plates que les Mongols appellent *ovoo* et qui sert de borne rituelle pour saluer la divinité du lieu. Chacun d'entre nous en tournant autour du cône sacré marmonnait ses prières personnelles. Les uns les adressaient à Notre Seigneur Jésus-Christ, les autres à sainte Marie-des-Attelages, les autres encore à Steve McQueen. Moi-même, épris de paganisme grec, je rendais grâce à Héphaïstos, le dieu artisan qui savait forger les armes des guerriers et aurait fait un divin garagiste. Et je soupçonnais Zurcher de prier Vishkarma, le dieu hindou de la mécanique auquel les ouvriers des ateliers gangétiques rendent leurs dévotions chaque année à renforts d'encens et de fleurs de jasmin.

**BALLE DE FUSIL ET MOTO :
UNE IDÉE D'ANGLAIS !**

Nos prières marchèrent : nous n'eûmes pas un seul ennui mécanique. Tout juste un arbre de roue fut-il légèrement faussé. Mais cela était la conséquence d'une ardeur du pilote qui avait mis les gaz un peu trop fort pour passer l'une des barrières de compression de glace. Il avait renversé la moto. Quant à la seule fois où il fallut pousser les Royal Enfield, c'était parce que les congères étaient trop profondes. La motocyclette Bullet est le produit d'une histoire mouvementée. Initialement fabriquée par les Britanniques à des fins militaires, elle



“ Rouler sur un lac gelé, une expérience onirique, esthétique, presque psychédélique ”



La Mongolie, coincée entre une Russie puissante et une Chine expansionniste, tente de ne pas finir comme le poulet grillé dans les mâchoires du tigre. Le tourisme est l'une des sources de revenu de ce pays nomade stable, splendide et fier

Le charme de la Bullet

Zurcher est tombé il y a dix ans sous le charme de la Bullet, cette motocyclette élégante qui semble avoir été conçue pour le voyage d'aventure. Depuis dix années, à la tête de son agence Vintage Rides, il propose des voyages de caractère sur les pistes de Thaïlande, dans les steppes mongoles, les montagnes du Bhoutan ou le long des fleuves indiens. On aurait tort de ne pas s'essayer à enfourcher ces machines qui ouvrent grand les portes de l'horizon tout en garantissant des sensations de pilotage raffinées et en offrant la fiabilité mécanique d'un monocylindre éprouvé par un siècle d'efforts indo-britanniques. Le cachet légèrement désuet de la Bullet permet en outre de ne pas défigurer le paysage en lui infligeant la pétarade de bolides prétentieux aux formes agressives.

Pour tenter l'aventure à bord de Royal Enfield attelées ou non : www.vintagerides.com



Les Tsaatan sont des éleveurs de rennes répartis entre la Russie et la Mongolie. Leur mode de vie accueille peu à peu les apports du monde moderne : ils téléphonent avec des appareils satellites et circulent sur des motos chinoises...



Les Mongols ont conquis à cheval la quasi totalité de l'Eurasie il y a huit siècles. Leur science du déplacement, leur art du mouvement, leur génie du nomadisme étaient indépassables. Faut-il voir là l'explication de l'hospitalité qu'ils manifestent encore aujourd'hui à l'égard du voyageur ?

fut produite sur les mêmes bancs de montage que ceux des canons et des fusils de l'armée. C'est la raison pour laquelle le slogan des Royal Enfield est *Made like a gun*, fabriqué comme un fusil. Précisons que la comparaison entre une balle de fusil et une motocyclette est vraiment une idée d'Anglais ! Car si l'on attend que la première file sans dévier sa course jusqu'au ventre de l'ennemi, il est en revanche très appréciable que la seconde évite tout obstacle au prix de savants slaloms. Les Indiens achetèrent les droits de fabrication de la Bullet en 1956 et la construisirent sous le nom d'Enfield India. En 1970, alors que l'entreprise anglaise faisait faillite, déstabilisée par la concurrence japonaise, les Indiens rachetèrent la marque Royal Enfield et lancèrent la production de la Bullet 500. Depuis, la moto connaît un joli succès à l'exportation. On la voit dans les grandes capitales européennes. Lorsque nous rencontrons des Mongols chevauchant des motocyclettes d'importation chinoise ou de rares IJ Planeta soviétiques, nous étions à peu près certains de nos effets. Ainsi du voyage à motocyclette, il favorise les rencontres. Ainsi du voyage en Bullet indienne, il les pimente. ✕

Attelages !

Rien n'aurait-été possible sans le génie et la patience de Jean Burdet, spécialiste du side-car néo-classique et vintage, et des attelages en tous genres. Dans le mariage comme pour les side-cars, ce qui est important c'est la solidité des attaches, la souplesse du châssis, la beauté des formes et l'harmonie des éléments. On

confirmera ces impressions en visitant le site internet de Burdet : <http://alternative-sidecar.com>. Dans ce périple baptisé Frozen Ride et organisé par Vintage Rides, Jean a fabriqué les châssis, les a emmenés en Mongolie, les a montés sur les Royal Enfield Bullet 500 (à carbu), et les a associés à des caisses Ural.

Le reste a notamment consisté en une préparation "spécial froid" : pour permettre le fonctionnement à des températures extrêmes, une résistance électrique a par exemple été montée pour préchauffer le bas moteur ; seuls les tambours de frein arrière gelaient régulièrement et devaient donc être dégelés au chalumeau..

