

# PORTRAIT : ALEXANDRE ZURCHER DE LILLE À L'INDE

Il a 22 ans, sort de Sciences Po Lille et organise des raids moto en Inde, sur des Royal Enfield. Rencontre avec Alexandre Zurcher, créateur de Vintage Rides.

Par Gilles Brige.

« **J'AI PASSÉ** mon adolescence à Prague. En troisième année de Sciences Po, j'ai eu l'occasion de partir un an à l'étranger. Connaissant l'Europe, j'ai choisi une destination lointaine : l'Inde. Je me suis retrouvé étudiant en relations internationales à la Nehru University, à New Delhi. Un jour, un pote m'a emmené voir l'un de ses amis, qui avait une Royal Enfield. C'était la première fois que je montais sur une moto, j'ai trouvé ça génial. Les grands espaces, la moto... Je me suis dit : "C'est ça que j'ai envie de faire." J'ai acheté une Bullet 500, et je suis parti à la découverte du sud de l'Inde. J'ai chargé ma Bullet dans le train jusqu'à Kanyakumari, le cap Comorin, le point le plus méridional de la péninsule indienne, et j'ai remonté la côte ouest jusqu'à Goa, l'ancien comptoir portugais, le long de la mer d'Oman. 2 000 kilomètres en un mois sous un climat tropical, la jungle, les plages de sable fin, les cocotiers... J'en ai pris plein les yeux. À mon retour, j'ai créé Vintage Rides<sup>1</sup>. »

## « EN INDE, ON APPREND LA PATIENCE »

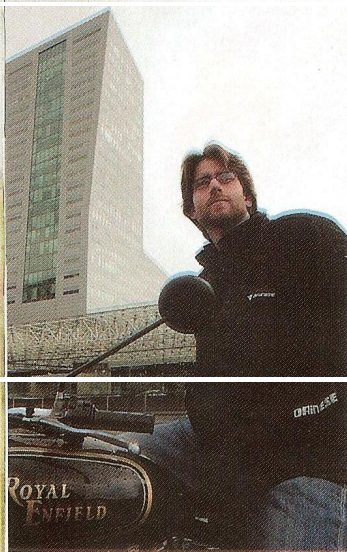
Brushing indiscipliné, barbe d'une semaine, regard lointain, un reste d'air juvénile : derrière ses lunettes d'étudiant modèle, Alexandre Zurcher vous raconte ça tranquillement, du haut de ses 22 ans, comme une virée en Normandie. Zen. « En Inde, on apprend la patience », dit-il. Sous le chapiteau qui abrite le stand Vintage Rides, sur la pelouse d'une mairie de quartier de Lille, on essaie d'imaginer. Nous sommes à Saint-Maurice Pellevoisin, pour la fête de l'association Lumières de l'Inde. Ici, un mois de juin indigne nous inflige un ciel gris et un rideau de pluie aux raux airs de mousson. À côté de nous, la Bullet noire ruisselle. Alex est venu de Paris en cinq heures, par la route. « La Royal Enfield est idéale en Inde, où l'on circule à 50 km/h de moyenne, mais sur l'A1, bof. » Alex a monté sa boîte avec un autre Alexandre, Le Beuan celui-là, qui gère le bureau à New Delhi – il n'y a pas d'agence en France. Notre Alex, lui, après un double cursus à Sciences Po et à l'Institut d'administration des entreprises (IAE) de Lille, est en France, où il achève son cursus à l'Essec, une école de commerce parisienne. Il est actuellement en stage de fin d'études... chez Vintage Rides,

et retourne en Inde en juillet. Sur le trombinoscope du site, on découvre aussi Gaétan, guide et photographe, Benjamin, conseiller voyage, Brij, Rajpal et Praveen, le team logistique indien, et enfin Jasbir et Raja, le chef mécano et son assistant.

## L'AUTOROUTE DU PARADIS

« Il y a un gros problème de confiance avec les mécanos en Inde, explique Alexandre, c'est pourquoi nous emmenons les nôtres. » Lui-même en a fait les frais lors de sa première virée en Inde : « J'avais laissé ma Bullet une nuit dans un atelier à Delhi, pour un check-up avant le départ. Le mécano a démonté toutes les bonnes pièces et a remplacé ma pompe à huile par une défectueuse. À la fin du parcours, à Goa, le piston a serré. » Depuis, Alex est passé maître dans l'art de négocier les pièces de rechange dans le quartier de Karol Bagh, à Delhi. Chaque raid, limité à douze machines, compte au moins un guide à moto et une Mahindra, une Jeep indienne, en véhicule d'assistance pour transporter le mécano, les pièces de rechange et les bagages. Au Ladakh, la logistique est un peu plus lourde, il faut ajouter un camion d'assistance avec cuisinier et chauffeur, qui tiennent le bivouac prêt les soirs où l'on ne dort pas en *guest house*. Dans cette région montagneuse, aux portes du Cachemire, c'est l'aventure. La Transhimalayenne, route mythique entre Manali la hippie et Leh, la capitale du Ladakh, dans la haute vallée de l'Indus, n'est ouverte que trois mois par an, avec des passages à gué de rivières glaciaires. C'est la route la plus haute du monde – « l'autoroute du paradis ». « On passe du sous-continent indien hindou à l'univers minéral du monde tibétain bouddhiste. » Le circuit enfle 1 300 km en 15 jours, entre 2 000 et 5 600 m d'altitude, avec trois cols au-dessus de 4 000 m. Au menu, rocaïlle, glaciers, monastères bouddhistes et lacs d'altitude. Au total, Vintage Rides propose sept itinéraires : le sud de l'Inde, de Cochin à Goa, le désert du Rajasthan, le pays des maharadjas, la Transhimalayenne au Ladakh et quatre autres raids dans les contreforts himalayens. Depuis deux ans, deux cents motards se sont déjà laissés tenter. ■

<sup>1</sup> <http://www.vintagerides.com>, voir aussi p. 58



▲ Alexandre s'occupe de la communication et du marketing de Vintage Rides. Il est même guide sur certains voyages.

## BULLET 500, UN PATRIMOINE NATIONAL

La Bullet 500 utilisée est un modèle 2006, basé sur le modèle 1956, lui-même très proche du modèle original de 1933, avec quelques modifications : boîte quatre vitesses avec sélecteur au pied droit et première en haut, kick plus démarreur électrique, frein avant à disque, réservoir de 21 litres, larges pare-carters et porte-bagages latéraux – en cas de chute, il suffit de garder la position pour ne pas toucher terre. « En Inde, la Royal Enfield fait partie du patrimoine national. C'est l'ancienne moto de l'armée britannique, de l'armée indienne, de la police, des notables... La Harley locale, mais aussi une moto de paysan, trafiquée pour traîner une remorque de lait. Les Indiens sont honorés de voir des Européens rouler sur leur moto. » Pour le profane, la Royal Enfield est un gros mono anglais coupleux qui a eu ses heures de gloire en trial, après-guerre. Fabricant de vélos, de fusils puis de motos, la firme adopte pour slogan « Made like a gun, runs like a bullet » (« Construit comme un fusil, file comme une balle ») – d'où la « Bullet ». L'usine anglaise ayant cessé la fabrication en 1970, les Royal Enfield ne sont aujourd'hui plus produites qu'en Inde, à Chennai, près de Madras. « Lors des raids, on passe environ six heures par jour à moto, soit une moyenne de 200 bornes au Rajasthan, 100 au Ladakh. Le but n'est pas d'enquiller les kilomètres sans rien voir. La Royal Enfield est un moyen d'immersion totale, qui laisse le temps de profiter des paysages, de rencontrer les gens. » Sur le trafic, Alexandre Zurcher se veut rassurant. « La plupart des gens arrivent avec des idées préconçues... En réalité, ça fonctionne. Il faut juste observer les règles. Déjà, en Inde, on roule de jour et plus lentement. Jamais de mouvement brusque : il faut se laisser porter par la circulation, de façon fluide, et annoncer longtemps à l'avance tout changement de file. En 25 000 kilomètres, je n'ai pas vu



# EN ROYAL ENFIELD

