TRANSHIMALAYENNE UN PÉRIPLE À MOTO LÉGENDAIRE

C'est une aventure de 1 600 kilomètres aux confins de l'extrême nord de l'Inde. À deux-roues, on alterne entre stupeur et frayeur. Inoubliable.

En haut, sur la route du col de Shinku La, à 5 091 mètres dans l'État d'Himachal Pradesh.

Ci-dessus, la rivière Kurgiakh Chu dans la vallée de Kurgiakh, au Ladakh, une région appelée aussi le Tibet indien. Au premier plan, des stupas, monuments bouddhiques.

Partout, des panneaux rappellent la prudence aux voyageurs.

Texte et photos Romain Clergeat

Pour les motards habitués aux parcours proposés par Vintage Rides, c'est le Graal, l'épreuve ultime, où l'on teste ses capacités de « rider ». Avant le départ, l'agence a annoncé la couleur : rythme « soutenu », voyage avec un passager « déconseillé »… Mais rien ne remplace la confrontation avec le réel.

Au départ de Bir-Billing, dans le cadre grandiose de l'État d'Himachal Pradesh, tout paraît simple. Un sympathique groupe de motards (expérimentés), une prise en main de nos motos de légende, des Royal Enfield Himalayan, et des paysages verdoyants qui rappellent nos alpages européens.

A priori, personne n'a le mal des montagnes. Il faudrait être idiot pour partir dans une telle aventure sans en être certain. Plusieurs cols au-delà de 5 000 mètres d'altitude sont au programme. Malgré tout, Ravi, notre guide indien, sait que, même pour les plus aguerris, il convient d'y aller progressivement. Nous passons ainsi de 2 000 à 3 500 mètres au gré des lacets sillonnant les contreforts de la chaîne du Dhauladhar. Les premières portions off road donnent déjà un aperçu de ce qui nous attend : sable, cailloux, graviers, monticules d'épines de pin glissants comme de l'huile… Ceux qui [SUITE PAGE 108]

En direction du lac Tso Kar, sur le plateau de Rupshu, dans le sud du Ladakh.

maîtrisent leur engin n'y prêtent guère attention, d'autres s'inquiètent de la suite. Et ils n'ont pas tort.

Sur le tracé entre Jispa et Padum, le programme annonce 52 % de piste et un premier col à 5 000 mètres. Les paysages sont d'une beauté à couper le souffle, mais le terrain est si casse-gueule qu'entre vouloir admirer la vue et assurer son équilibre, le choix est vite fait. Quand, enfin, on pénètre au Ladakh, le spectacle minéral nous saisit. Certain es portions rappellent « Les routes de l'impossible » que l'on regarde d'ordinaire tranquillement sur son canapé. Cette fois, on y est, et ce n'est plus la même histoire. La piste est creusée dans la roche et l'on roule avec le sentiment que la moto peut se dérober à chaque instant. Alors on évite de regarder en contrebas, là où s'écoule le fleuve Zanskar… 800 mètres plus bas. Patrick, ancien pilote de rallye, prodigue de précieux conseils, notamment celui de conduire debout (et non comme son scooter dans Paris !), ce qui permet de ne pas se faire trop distancer par le groupe.

Désormais, on ne descendra plus guère en deçà de 4 500 mètres. Personne ne souffre de l'altitude, sauf quand l'un de nous perd le contrôle de son véhicule sur une portion particulièrement boueuse et pentue… On vient à son secours pour relever l'engin et le sortir de l'ornière. Mais cet effort, assez banal au niveau de la mer, se révèle ici épuisant. Chacun reprend son souffle et repart.

On n'en revient pas de la taille de ces sommets. Au cours des pauses « chaï » (le breuvage local), il faut parfois se casser le cou pour apercevoir le ciel, tant les montagnes s'élèvent haut. [SUITE PAGE 110]

On évite de regarder en contrebas, là où s'écoule le fleuve Zanskar… 800 mètres plus bas

Les interminables lacets des routes creusées à flanc de montagne.

Un petit habitant, ravi d'essayer notre casque.

Au-delà de 4 500 mètres, la pluie se transforme en neige et change les routes en patinoires

Les jours suivants, le changement de météo s'invite sur notre périple. Et pas pour le meilleur. La pluie, le pire ennemi du motard, fait son apparition. Déjà pénible en soi, elle gonfle les multiples cours d'eau à traverser. Naïf, on tente de changer de chaussettes à mi-parcours. Peine perdue, les pieds sont invariablement trempés et glacés. Pire encore, au-delà de 4 500 mètres, la pluie se transforme en neige et recouvre les routes désormais devenues des patinoires. Les meilleurs comme les plus novices sont logés à la même enseigne. L'extrême prudence est de mise et la moyenne horaire chute drastiquement. L'arrivée à chaque étape est vue comme un soulagement, même avec un confort spartiate. Tout le monde est frigorifié, mais personne n'est tombé.

Le groupe s'est mis en mode commando. La météo ne sera pas notre alliée, qu'à cela ne tienne. Elle saura trouver à qui parler. Certaines portions sont devenues impraticables, et notre guide doit modifier le parcours. Personne ne se plaint. On est venu chercher l'aventure, des paysages stupéfiants où on ne croise guère que des travailleurs népalais chargés de « réparer » les routes et des éleveurs de yaks, et c'est ce qu'on a.

Patrick, le joyeux luron de la bande, résumera, au soir d'une étape particulièrement ardue : « La Transhimalayenne 2023 ? J'y étais mon pote ! » Le pire, c'est qu'on est prêt à recommencer aussitôt.

Romain Clergeat

La Transhimalayenne, 15 jours, à partir de 3 290 euros. vintagerides.com.

En haut, des drapeaux tibétains multicolores au col de Shinku La.

Ci-dessus, dans les gorges de Lingshet, pas d'autre choix que de rouler dans les cours d'eau.

Une piste près de Dangze, à 4 200 mètres d'altitude. Au loin, les sommets de l'Himalaya, deux fois plus hauts !