AFRICAN RAID GAI

Bertrand SEBILEAU

Rémy DANTEC

AVANT-PROPOS

A la fin du mois de janvier 1981, naît dans nos têtes un projet qui concrétise un vieux rêve. Objectif : l'Afrique à moto, et plus particulièrement le Cameroun.

A cette époque, le principal problème était de réunir le budget nécessaire à la réalisation de ce voyage. Séparément, huit mois de travail nous permirent de gagner la somme. Le départ est prévu pour le début Novembre, et ce n'est qu'en Septembre que nous nous penchons sur la préparation même du périple. Nos investigations nous amènent à la Guilde Européenne du Raid. Recueillant les précieux conseils, nous apprenons qu'il n'est pas trop tard pour présenter un plan de projet qu Jury de la Dotation Nationale de l'Aventure Yamaha. Il nous faudra trois semaines pour le réaliser, nous plongeant jour et nuit dans les cartes et les guides. L'itinéraire prend forme en fonction des difficultés et de nos aspirations.

Notre objectif principal dans ce voyage est la découverte de pays aux décors fascinants, et totalement nouveaux, de civilisations différentes, aux moeurs et coutumes inhabituelles. La moto nous amènera

dans les endroits les plus intéressants, ceux où le passage des touristes n'a encore rien détruit du mode de vie des indigènes. Ainsi, nous pourrons nous instruire de leurs coutumes et de leur philosophie, partager leur vie quotidienne où l'homme blanc n'a sa place que s'il sait respecter un certain nombre de principes propres aux relations humaines ...

Nous allons volontairement au devant de sensations nouvelles et fortes, car l'itinéraire choisi n'est pas des plus faciles, mais nous y sommes préparés. La détermination qui nous anime est notre point fort. Au début du mois d'octobre, la bonne nouvelle tombe comme une récompense : notre projet a été retenu !

Encouragés, nous essayons de trouver quelques sponsors au Salon de la Moto qui se déroule au même moment. "Qui ne risque rien n'a rien !". Et c'est vrai ! Pendant une semaine, nous prenons le temps de rencontrer tout le monde. Une dizaine de directeurs d'entreprise nous font alors confiance. C'est formidable !

Kodak, sur présentation d'un dossier, nous délivre à son tour (hors circuit Dotation), une bourse destinée à encourager nos projets.

Tout se passe très vite. Nos motos, achetées neuves, nous sont livrées trois semaines avant le départ. Frères et amis nous aident alors à transformer les machines d'origine en engins efficaces et fiables. Elles devront résister pendant six mois et trente mille kilomètres à travers l'Afrique de l'Ouest. Beau programme qui sera modifié une semaine avant de partir. Présenté par un ami, Monsieur Boinet, directeur d'une importante société à Kinshasa, nous invite au Zaīre.

Ce voyage, initialement prévu pour six mois, durera en fait un an et nous amènera en plus de l'Afrique de l'Ouest, en Afrique Centrale, pour se terminer au Kenya.

Fin novembre, le rêve devient réalité et l'aventure commence pour Georges Laporte, Rémy Dantec et Bertrand Sébileau, alors âgés respectivement de 19, 20 et 21 ans.

QUAND LE REVE DEVIENT REALITE

Mercredi 25 novembre 81

Après une dernière nuit blanche, nous décidons que nous sommes prêts, car l'est-on jamais vraiment? L'arrière des motos disparaît sous les sacs, pneus et jerricans.

Alors que la nuit, longue à cette saison, s'estompe petit à petit, quelques personnes emmitouflées, ont voulu partager l'émotion du départ. Les familles, bien sûr, des amis et deux journalistes locaux. Nous enfilons nos combinaisons pluie, efficaces contre le froid. Le coeur cogne un peu. Dernières embrassades, la gorge se serre, il faut partīr vite. Au bout de quelques kilomètres, le froid nous sort de ce rêve, le malaise s'évanouit, nous sommes heureux.

Guillaume, un frère de Bertrand, nous escorte jusqu'au Mans, où Vincent, son second frère, nous amène pour une visite de remerciements au personnel de son IUT de Génie Mécanique. En effet, quelques pièces équipant nos motos ont été réalisées dans leurs ateliers. Nous quittons cette capitale de l'automobile, de la moto, et au fil des kilomètres, devenons experts à tenir la poignée des gazs, située à droite sur le guidon, avec la main gauche. Cela nous permet d'effectuer de larges moulinets de bras, destinés à rétablir la circulation sanguine ralentie par le froid, tout en conservant notre vitesse de croisière.

Vers 22 heures, nous arrivons à Limoges, terme de notre première étape. La fatigue nous maintient dans un état second. Rémy s'endort à même la table, pendant le repas. Neuf heures de sommeil, et nous sommes à nouveau d'attaque pour affronter le froid et un vent violent qui deviendra presque ouragan, le long de la Méditerranée, alors que le dépaysement commence dans le pays des orangers et du flamenco.

A Figueras, nous sommes saisis par la démence géniale des oeuvres de Dali, exposées dans son musée, tout aussi fou. Au sud de Barcelone, le soleil nous fait abandonner nos combinaisons. Il fera partie du voyage, maintenant. A Aguilas, petite ville côtière, située à la verticale de Murcia, nous récupérons, l'espace de quelques jours. Nous nous arrachons difficilement à ce petit havre de paix dans lequel nous nous sommes liés à tant de personnes.

Mais le bateau pourl'Afrique n'attend pas. Quelques heures de traversée, et nous foulons du pied le continent de notre épopée. A la frontière marocaine, nombre de touristes ou voyageurs sont refoulés,
purement et simplement. Les problèmes de frontières
avec les Saharaouis soutenus par les Algériens ne sont
pas étrangers à l'affaire. Nous affirmons à plusieurs
reprises que notre intention est de faire le tour du
Maroc, en réponse aux questions suspicieuses du policier. Notre équipement conséquent le laisse sceptique
quant à nos dires. Néanmoins, après une fouille en
règle, il consent à tamponner nos passeports.

Nous filons aussitôt vers la frontière algérienne, connaissant déjà le Maroc, du fait d'un précédent voyage. Nous traversons le Rif, et dans la foulée, franchissons la frontière Maroc - Algérie.

Nous campons peu après avec deux Français qui descendent au Togo vendre leur vieille Peugeot. Nous progressons vers le Sahara, sur d'interminables plaines où la route rectiligne s'étire comme un long ruban. Systématiquement, aux intersections, des policiers ou militaires contrôlent nos passeports. Nous quittons la route principale pour goûter aux charmes de Taghit, petite oasis au milieu des dunes. A pied, nous escaladons la plus haute des environs. Au sommet, nous tombons en arrêt devant cette mer de dunes, oranges sous le soleil couchant, spectacle irréel et fascinant. Nous jouons ensuite comme des gosses à provoquer de minis avalanches de sable.

Le soir, invités par un Algérien, nous pénétrons avec appréhension dans le dédale de ruelles sombres d'un ksar. Chez lui, il nous offre le traditionnel thé et la discussion va bon train. Dans un coin, insolite dans ce cadre archaīque, une télévision débite une émission enfantine française, doublée en arabe. Plus tard, nous regagnons nos montures, stationnées à l'extérieur. Surprise! Nos sacs ont été fouillés. Fébriles, nous faisons l'inventaire. Ouf! Rien ne manque, si ce n'est quelques bricoles sans trop d'importance.

Nous atteignons enfin la première piste. Il faut croire quel'émotion de Georges fut trop intense, car au bout de cinq cents mètres, il nous interprète un saut carpé avec double axel incontrôlé, dans le premier banc de sable. Il termine son "one man show" assis, imprégné de poussière, jusque dans la barbe, le guidon entre les mains. Hélas, la moto n'a pas suivi. Les potences ont cassé net. L'Aventure commence. Georges est indémne, mais comment réparer ? Bertrand fouille dans sa boulonnerie de secours. Rien, pas une vis susceptible de dépanner, même provisoirement. Soudain, surgissant de derrière une dune, une Land-Rover suivait notre bonne étoile.

Ses occupants, comprenant notre détresse, s'arrêtent à notre hauteur. Le conducteur ouvre sa

vitre et, narquois, nous lance : "Any problem ?".

Ce sont cinq Danois, trois garçons et deux filles qui aussitôt nous proposent leur aide. Pendant quatre heures, sous un soleil brûlant, ils scient, liment, taraudent. Leur ardeur au travail et leur gentillesse nous stupéfient. Après de chaleureux remerciements, nous repartons boucler l'étape. Mais le mauvais sort s'acharne sur nous. Rémy crève à l'avant sur une pierre. Les Danois, nous redoublent, hilares : "All right, boys !". Nous réparons et démarrons, à la nuit tombante. Pour compléter le tableau, Bertrand tombe en panne d'essence. Après avoir déchargé la moitié des bagages pour trouver un récipient, nous transvasons, de réservoir à réservoir, le précieux liquide. Enfin, nous atteignons Beni-Abbès et allons camper au pied des dunes, en compagnie de nos sauveteurs retrouvés devant l'hôtel. Quand, après un repas frugal, nous voulons écouter de la musique, c'est le couronnement de la journée, le bouquet final : le magnétophone prêté par Radio 7 a disparu. Les voleurs de l'oasis ne s'étaient pas contentés de bricoles. L'aventure commence plutôt mal.

Après Beni-Abbès, nous suivons les derniers kilomètres de bitume, longue plaie déchirant le paysage aride. Parfois, de petites oasis, taches d'émeraude dans l'immensité blanche redonnent vie à ces plaines désolées.

A Reggane, le goudron stoppe net. C'est le dernier point d'équilibre entre le désert et l'homme. Plus loin, la nature est trop forte. Nous pensions faire convoi avec des camions, principaux utilisateurs de cette piste du Tanezrouft, afin qu'ils nous transportent les quelques cent cinquante litres d'essence supplémentaires, nécessaires aux mille quatre cents kilomètres de la traversée du désert. Pas de chance, le trafic commercial est interrompu entre le Mali et l'Algérie pour une sombre histoire de sucre que les Algériens exportent à bas prix : un riche commerçant malien a acheté le gouvernement, afin qu'il ferme les frontières à tout échange commercial. Ainsi, son pays plonge dans la pénurie, et il écoule ses stocks, tranquillement, au prix fort.

Nous attendons une semaine qu'un voyageur accepte de prendre en charge nos jerricans. Il faut dire que les passagers sont rares à Reggane, car la grande majorité des "aventuriers" emprunte la piste goudronnée jusqu'à Tamanrasset : elle présente moins de problèmes d'autonomie pour le carburant.

Nos motos, chameaux du désert, avaient les bosses si bien remplies, qu'elles dépassaient la charge maximum autorisée par le constructeur, en quittant Regane. Les trente premiers kilomètres sont constitués essentiellement de passages de sable mou. Georges est

décidément fâché avec ce type de terrain et tombe à plusieurs reprises. Les motos chargées sont impossibles à relever seul; de plus le réservoir se vidant dans cette position, nous nous précipitons à chaque fois pour redresser la machine de Georges. s'offre une chute également, et Bertrand, dans un des derniers bancs de sable sérieux, effectue un saut de l'ange irréprochable, éjecté par une ruade de sa monture, dans un fog de poussière. Rien de cassé, on repart pour déboucher presque aussitôt sur la démesure plate du Tenezrouft : 700 kilomètres où le relief n'existe plus. La piste qui s'étend sur plusieurs centaines de mètres de large est jalonnée, à intervalles réguliers, par de gros fûts de deux cents litres. balises involontaires complètent la signalisation. effet, des carcasses de voiture, nues et polies par le sable, gisent ici et là. La récupération par les Touaregs est très poussée. Nous nous sommes arrêtés près d'une Peugeot dont l'arrière avait été proprement découpé au chalumeau. Il faut savoir que certains Touaregs ont évolué. On les voit circuler "plein pot", en Range-Rover, se livrant au trafic de montres à quartz et autres walkmans introduits en fraude depuis la Lybie. existe une autre profession chez ce peuple : la mendi-Les Touaregs des bords de piste vivent en effet du passage des voyageurs. Mais l'on rencontre encore

les seigneurs, juchés sur leurs dromadaires, drapés de bleu et turban blanc, l'épée battant leur flanc, navigant sans boussole dans des territoires connus d'eux seuls.

Un danger sur cette piste où le cent vingt de moyenne n'est pas un problème : les "cuvettes" ou "baignoires". Ce sont des trous de cinq à quinze mètres de long, profonds de trente à soixante centimètres.

Bertrand s'est fait doubler par son bidon d'huile mal fixé sur les bagages, alors qu'il venait de négocier une baignoire trop rapidement. Elles ne sont en effet détectables quà quelques mètres, d'où le danger.

Les nuits dans le désert viennent prendre place dans les moments inoubliables. Le soir, quand le soleil s'embrase à l'horizon, donnant le signal de fin d'étape, nous nous arrêtons. Nous dînons ensuite rapidement de quelques boîtes de sardines ou de thon, accompagnées de dattes ou d'oranges. Puis nous nous glissons frileusement dans nos duvets, car les nuits sont fraîches. Et là, plusieurs heures durant, nous échangeons les impressions de la journée, contemplant la voûte constellée des cieux. Toutes les trente secondes, une plaie lumineuse, aussitôt refermée, déchire l'immobilité, nous arrachant des exclamations : les étoiles filantes. Nous abandonnons très vite l'idée de faire des voeux. L'inspiration ne pourrait suivre le rythme. L'air est limpide, exempt de toute humidité.

faméliques qui broûtent une herbe sèche et trop rare.

Les formalités de sortie d'Algérie ne posent pas de problème. Au bout de deux heures trente, nous pouvons attaquer le sol malien. La piste change complètement, sitôt la frontière franchie. En effet, au plat rectiligne succède un tracé sinueux et vallonné. Nous nous amusons lors des traversées d'oueds asséchés, quand la piste serpente dans le sable et qu'un Malien hilare applaudit et gesticule à notre passage.

Plus loin, nous nous apercevons que Georges ne suit plus. La poussière que nous soulevons nous avait masqué son absence. Nous décidons de l'attendre, ne pouvant rebrousser chemin, du fait de notre autonomie limitée. Le soleil disparaît bientôt; toujours rien.

Nous campons sur place, impuissants. Le lendemain, l'attente continue. Soudain, un point à l'horizon.

Au bruit, nous reconnaissons sa moto. Ouf! Il s'était égaré sur une mauvaise piste et avait fait pas mal de kilomètres avant de réaliser son erreur. Nous repartons ensemble pour Tessalit, alors que le relief s'accentue, que la végétation s'épaissit et que la piste se détériore.

L'arrivée au poste frontière malien est surprenante. Après la monotonie des couleurs précédentes, nous découvrons un petit village d'argile rouge entouré de sa palmeraie vivifiante et de montagnes noires. Un septième tampon vient orner notre passeport. Nous nous débarrassons de nos jerricans supplémentaires devenus inutiles,
et la route continue vers Aguelhok. La piste est plaisante pour rouler à moto, mais doit être pénible en
voiture. Georges éprouve quelques difficultés à suivre
le rythme. Une nouvelle fois, nous l'attendons. Le
même problème d'autonomie nous interdit le demi-tour.
Cette fois-ci, il mettra une heure à nous rejoindre. Il
est tombé à plusieurs reprises et son porte-bagages mériterait quelques soudures.

Nous repartons, Georges en tête, pour ne plus le perdre, alors que le soleil bas sur l'horizon allonge démesurément les ombres des rochers bordant la piste.

Dans un virage, une grosse pierre se dissimulait dans une tache sombre. Bertrand qui fermait la marche la heurte brutalement de la roue arrière. La moto part aussitôt dans un travers impressionnant qu'un miracle empêche de terminer en chute. Le pneu est crevé, la jante est marquée aussi, mais rien de très grave. Nous campons sur place, reportant la réparation au lendemain.

L'ambiance est tendue . Le "feeling" circule mal depuis un certain temps dans l'équipe. Nous discutons longuement ce soir-là.

Georges, moins ou différemment motivé, peut-être un peu parachuté dans ce voyage, et de plus limité par des impératifs de dates, nous quittera à Gao. La séparation nécessaire est bien comprise et sera profitable à tout le monde.

GALERE POUR UNE ROUE

Récit de Bertrand.

Au petit matin, les rayons du soleil, filtrés par de gros rochers noirs, viennent nous inonder de leur douceur. Malgré ma crevaison à réparer (la première), malgré le porte-bagages branlant de Georges, les esprits sont apaisés et l'énergie circule dans nos veines. Nos provisions sont épuisées. Qu'à cela ne tienne, Aguelhok n'est plus très loin. Je prends la tête de notre minicaravane. Les virages en appui dans le sable, les slaloms entre les pierres tranchantes et les trous, procurent un réel plaisir de conduite.

Soudain "Bing!", la moto roule plusieurs mêtres, puis l'avant se dérobe brutalement, m'entraînant dans une glissade spectaculaire. C'est une pierre et je n'ai rien vu. Couvert de poussière, j'arrache mon casque et mes lunettes rendues opaques. Là, je réalise l'ampleur des dégâts : roue pliée. Violemment, j'explose. Dans ma tête, tout s'écroule. Ce voyage, mon rêve le plus fou est anéanti en quelques secondes. Pourquoi ? Pour une bête jante qui amorce un huit presque au milieu du désert. C'est à pleurer. Rémy, à côté de moi ne souffle mot, laisse passer l'orage, la tempête même. Il n'y avait rien à dire, il ne fallait rien dire.

Après examen plus approfondi, mon désespoir se calme. La roue tourne encore dans la fourche. Elle ne fait qu'effleurer les soufflets caoutchoucs. Peu convaincu malgré tout, je démonte, change les quelques rayons cassés, retends les autres pour rattraper le voile, et répare les multiples déchirures de la chambre à air. Le tout remonté, cela semble pouvoir rouler. Première étape : Aguelhok à une dizaine de kilomètres seulement. Le départ est prudent. J'ai peur que le maigre espoir retrouvé ne s'évanouisse subitement. Peu à peu, je m'enhardis et c'est à vingt ou vingt-cinq kilomètres à l'heure que je découvre les premiers troupeaux annonçant le village. La roue résiste sur dix kilomètres, elle tiendra bien les quatre cent cinquante restants avant cao.

C'est sur cette note optimiste que nous nous dirigeons vers le seul et unique commerçant du patelin, un "restaurateur". Sur la porte, il allèche les trop rares clients par l'inscription : "Ici, bonne bouffe". Souleymane, le patron, tout sourire, nous décroche de la charpente un jarret de mouton, couvert de mouches, qu'il s'empresse de griller sur son brasero. Du riz et plusieurs thés complètent le festin. Depuis près d'une semaine, nous n'avions ps ressenti la béatitude d'être repus. C'est bon. Hélas, on ne peut s'attarder davantage.

Il faut impérativement camper ce soir avant la Marcouba. C'est un passage de sable mou très difficile, que l'on franchit mieux à l'aube, après que le froid de la nuit ait durci le sol. Je bats des records de lenteur sur les quatre-vingtskilomètres qui me séparent du but. J'ai les yeux rivés trois mètres devant ma moto, fouillant le sol pour déjouer le moindre piège, éviter la plus petite pierre. C'est épuisant.

C'est Noël aussi. Et, contre toute attente, nous aurons notre cadeau. Quand je retrouve George et Rémy, partis devant pour préparer le campement, ils sont en compagnie de trois Français, voyageurs en Land-Rover. Et le présent que nous offrent ces derniers est, dans la circonstance, ce qui pouvait nous faire le plus plaisir : ils nous invitent à fêter le réveillon ensemble et partager leur repas. Il nous restait trois boîtes de sardines algériennes pour célébrer cette grande fête.

Notre campement se niche dans un oued asséché, parsemé d'épineux. Notre feu illumine de gros rochers noirs, plantés dans le sable, derrière nous. Nous confectionnons notre "sapin" de Noël en enroulant des guirlandes de papier toilette rose et bleu sur un petit épineux. Le magnétophone de nos "hôtes" distille notre musique, car nous avons conservé nos cassettes. Et, en tee-shirt, nous festoyons dans la bonne humeur, alors que notre feu rajoute des étoiles colorées dans des tourbillons d'étincelles. Plus tard, dans la soirée,

nous pensons avec un peu de nostalgie au Noël si différent vécu par nos familles, si loin de nous.

A l'aube, je suis le premier prêt, et pars devant pour compenser mon allure d'escargot. Les rochers du campement disparaissent alors que je m'engage sur une plaine grise, qui aurait pu être lunaire sans quelques buissons d'épineux clairsemés ici et là. Les premiers bancs de sable m'annoncent le fameux passage de la Marcouba. Comme on me l'a conseillé, je laisse la piste sur ma gauche évitant ainsi le sable le plus profond. Avec ma roue tordue, ce terrain devient un enfer. Avec une moto chargée, pour bien passer sur le sable, il faut conserver de la vitesse sur le troisième ou quatrième rapport. Il suffit ensuite de bien tenir le guidon et franchir l'obstacle en accélération. Au ralenti, je négocie le premier passage, et je chute, embarqué par le poids. Je déleste la moto de ses bagages et la relève. Le chargement remis en place, je repars pour m'étaler de nouveau dix mètres plus loin.

Ca commence bien! Georges me rattrape alors que j'otais les premiers tendeurs. J'abandonne avec plaisir cette corvée désormais inutile car à deux la moto se redresse plus aisément. Trente coups de kick pour redémarrer, car évidemment, le carburateur s'est vidé de son essence, et je parviens à m'extirper du piège. En alternance, le sable mou laisse place à

m'injurie intérieurement et attaque le remontage. couche la moto, mais un des fourreaux reste recouvert de sable. J'essaye de suréléver la moto, de creuser le sable, je m'épuise, j'ai soif. Après deux heures de lutte, je parviens enfin à visser l'axe de roue. J'ai très très soif. Je repars, priant le Ciel que mon calvaire s'arrête ici. Et cette piste que je ne retrouve pas, ça n'est pas normal. Si en plus je me suis perdu, c'est le bouquet ! Ah ! La piste est là. Je n'ai pas pu m'empêcher de crier. Que les kilomètres défilent lentement, et je ne peux même pas admirer le paysage. Je ressens la tôle ondulée et souffre comme si j'étais la jante pliée. Ma vitesse tombe à dix ou vingt kilomètres à l'heure. Je m'arrête régulièrement et resserre mes rayons, car le voile s'accentue. Je laisse également refroidir le moteur qui chauffe dans cette fournaise à mon allure de sénateur.

Je ne fume même plus la traditionnelle cigarette de chaque pose. Ma groge est trop sèche. J'ai la langue pâteuse quand enfin je retrouve Rémy et Georges à Anéfis, dernier village avant Gao. Je ne leur demande qu'une chose : "De l'eau ..." et je descends d'un coup une gourde pleine, avant de leur raconter mes mésaventures. Ils ont eu le temps de s'inquiéter en cinq heures d'attente. Une Mama leur a cuit du riz, et ils ont pu acheter au poste de police une boîte de corned-beef. Je me restaure avidemment Mais pas le temps de rêver, quelques heures de selle m'attendent encore.

PROSPECTION POUR UNE JANTE

Récit de Rémy.

Laissant Georges assister Bertrand pour les derniers cent quatre vingts kilomètres qui nous séparent encore de Gao, je pars en éclaireur avec pour mission de résoudre au mieux le problème. Déjà, j'envisage plusieurs solutions : téléphoner ou télexer en France, à Mondial Assistance pour qu'ils se chargent de faire parvenir au plus vite une nouvelle jante à Gao, ou bien attendre dix jours le passage du Rallye Paris-Dakar et bénéficier de l'assistance course "usine" Yamaha. Dans les deux cas, le délai de la réparation est bien long et en voyage, quand on perd du temps, c'est la punition. Le soleil est encore bas dans le ciel quand j'enfourche ma moto, abandonnant le campement improvisé la veille, sous un immense accacia planté dans le sable. Cet arbre est le roi dans cette région séhalienne où il a su s'adapter à merveille à la sécheresse et à la chaleur. C'est un buisson ou un arbre rempli de longues épines, ennemies jurées de tous les pneus et responsables de la plupart des crevaisons.

Le coeur chargé d'espoir, Bertrand regarde s'évanouir le nuage de poussière à l'horizon. De mon côté, je suis conscient que la partie n'est pas encore gagnée. Ma 500 XT marche bien, et je ne crains pas la panne.

C'est donc confiant que j'attaque la piste roulante,

croisant troupeaux de zébus et de chèvres qui paissent

maigrement une herbe jaunie par le soleil et le manque

d'eau. Heureusement, la piste est facile malgré quelques

passages bien ensablés ou de "tôle ondulée". En deux heu
res de route, j'arrive en vue de Gao. La terre promise,

la fin d'une galère qui dure depuis quatre-cent-cinquante

kilomètres. A travers une végétation plus fournie, la

piste se teinte de rouge et tout à coup, Gao jaillit des

sables : c'est la terre promise. Première chose à faire

dans toutes les localités maliennes : signaler son arrivée

aux autorités. Je roule au pas dans les rues encombrées

d'indigènes, les enfants criards m'acclament :

- Rallye! Rallye!
- Paris-DAkar ! Rallye Paris-Dakar !

Que de bruits ! Que de couleurs ! Quel contraste ! Après mille quatre-cents kilomètres de désert et de
solitude, voilà que la civilisation renaît. Des sourires
éclairent tous les visages, les femmes vêtues de pagnes
multicolores transportent sur la tête bassines, vaisselle,
provisions, seau d'eau ou autres fardeaux, tandis qu'un
autre pagne maintient le dernier né dans le dos. Gao pétille de vie et de chaleur humaine.

de mobylettes, car ils récupèrent chaque année les résidus des concurrents malchanceux du Rallye ! m'apprend-il.

Aussitôt dit, aussitôt fait! Nous déambulons dans les rues poussiéreuses, serrées entre des maisons basses en terre, à toit plat, uniformes. Après avoir essuyé deux réponses négatives, nous trouvons enfin notre trésor. Aldo, le mécanicien africain travaille en plein air avec une clé à molette et un tourne-vis. Dans sa caverne d'Ali-Baba d'un mètre cinquante sur deux, s'entasse un bric à brac hétéroclite.

Sur le mur, la jante n'était pas en or, mais pourtant, je ne voyais qu'elle. Après une demi-heure de marchandage d'usage, j'embarque ce joyau au campement de Jerry, point de ralliement convenu.

Le soleil est au zénith, Georges et Bertrand viennent d'arriver, et nous explosons tous les trois de joie.

FARNIENTE A GAO

A Gao, c'est le repos et la détente après l'effort. Nous nous lavons dans le Niger, remettons nos carnets de bord à jour ; Bertrand rayonne sa nouvelle jante avec amour.

Un soir, accompagné de Yannick, un volontaire du service national, (V.S.N.), nous traversons le Niger dans sa pirogue. Objectif: passer la nuit sur le sommet de la dune rose, face à Gao. Quand la pinasse accoste au pied de la dune, nous sommes écrasés par sa masse énorme, d'autant plus que sa base est presque verticale. Une nuée d'énormes moustiques vrombissent au-dessus de nos têtes. Une grosse malle renferme nos provisions, le charbon de bois et le brasero, la lampe à pétrole. A côté, les duvets et les appareils photo. On se répartit les charges et l'escalade commence. Après cinq mètres, l'équipe s'arrête, épuisée.

- Jamais nous n'y arriverons !
- Allez, un petit effort, on y est presque.

Yannick a de l'humour. Mètre par mètre, nous gagnons de la hauteur. Heureusement, la pente s'adoucit au fur et à mesure, et le sol devient plus ferme. Une demi-heure de lutte et nous surplombons le Niger de quatre-vingts mètres de sable rose. Nous soufflons un peu, puis

préparons le campement. Nous nous confectionnons des brochettes que la braise grille en pétillant. La nuit est tombée, nous festoyons dans l'allégresse. La soirée se termine sur un récital de clarinette que Yannick nous interprète avec brio. Quand il se lance dans la "Panthère rose", à l'unisson, nos voix font choeur à sa musique. Tard dans la nuit, nous nous blottissons dans nos duvets pour un sommeil réparateur.

Au réveil, flash. Le soleil pointe à l'horizon, se reflétant dans un chatoiement de couleurs fascinantes, sur les rizières, au milieu du grand fleuve. Le spectacle est irréel. Bertrand saute sur son appareil photo pour immortaliser ce tableau féérique. La descente est expédiée en trois minutes et nous rejoignons Gao.

Dix jours déjà et la route nous appelle de nouveau. Ici, notre équipe se scinde. Georges se rendra à Mopti via Tombouctou sur les antiques bateaux dont les roues à aubes brassent le Niger depuis des années. d'une incroyable monotonie. La piste se divise maintenant en traces plus ou moins marquées, crées par les lourds camions recherchant les passages plus fermes. Au flair, illfaut choisir la meilleure . Parfois, le sol se durçit.

- Je vais attendre Bertrand ici, se dit Rémy.

Cinq minutes passent. Dix minutes. Toujours

rien! L'horizon est désespérément vide, aucun bruit de

moteur ne vient troubler ce silence pesant.

Bertrand.

- Tiens, c'est bizarre. Où est Rémy ? Oui, c'est bizarre cette sensation de me retrouver seul. Je me trompe peut-être.

Quelle plaie cette poussière qui nous oblige à rouler loin l'un derrière l'autre. Ca fait quatre kilomètre que je roule depuis le dernier arrêt. Je dois donc retrouve Rémy dans six kilomètres. Bon, je continue. Et puis, non, je vais m'arrêter pour essayer d'entendre son moteur.

Rien de rien. Il a peut-être pris de l'avance. Bon, allez ! Je vais au bout des dix "bornes" et je verrai nos motos en véritables camions.

Rémy.

- L'attente est insoutenable. Que se passe-t-il? Voilà vingt minutes que j'espère en vain. Je décide de faire demi-tour. Toutes les pistes se ressemblent et je ne discerne pas de traces fraîches qui pourraient être celles de Bertrand. Que faire ? Je n'entends aucun moteur, il doit être loin et avoir pris une autre piste. peux pas toutes les suivre.

L'inquiétude naît en moi et c'est l'esprit ailleurs que je rebrousse chemin. Après quelques kilomètres, je dépasse l'endroit où je m'étais arrêté, et abandonne le sol dur pour du sable creusé de profondes ornières. faut concentrer toute son attention sur la trajectoire idéale, ne jamais zig-zaguer dans l'ornière et pour cela ouvrir la poignée de gaz en grand. Ceci devient de plus en plus difficile car je pense à Bertrand. Où est-il ? Il s'est peut-être fait mal en tombant. L'accident est toujours possible. J'imagine déjà les pires possibilités : et s'il s'était cassé quelque chose, comment le secourir ? Personne ne le trouvera dans ce labyrinthe de pistes paral-

lèles, c'est horrible !

Un brusque guidonnage me rappelle à la réalité.

J'ai failli sortir de la trace, le poids des bagages m'entraîne à gauche, puis à droite. Prenant des positions acrobatiques, j'essaie désespérément de contrôler la machine, et c'est la chute. Un moment coincé sous ma monture, je parviens à me dégager et aux prix d'efforts presque surhumains, réussis à relever ma moto sans décharger les bagages. Il fait chaud! Ruisselant de sueur, le souffle court, je récupère lentement, appuyé sur le réservoir.

Après quelques minutes, je repars en catastrophe frôlant la récidive. Se succèdent des virages, en appui de plus en plus serrés. Et toujours cette brousse uniforme, triste à mourir. Certains arbustes envahissent la piste et leurs branches chargées de longues épines viennen me griffer le visage et le cou. A chaque instant, j'évite le pire sans savoir comment.

Pourtant, une force irrésistible me pousse à continuer, à aller de l'avant. Dans une heure le soleil sera couché. En fait, il n'y a qu'ung seule direction possible. Espérant qu'il ne soit pas arrivé malheur à Bertrand, nous nous retrouverons forcément à Gossi, premier village situé à cent kilomètres de là. De toute façon, ce ne sera pas avant demain, l'angoisse commence à me prendre aux tripes!

Lhâa ! ... dirait Coluche, je me retrouve au tapis.

Heureusement, le sable mou amortit bien la chute. Nouveaux efforts impossibles pour relever la moto. Cette fois, mes pieds ne trouvent pas d'appuis solides, l'essence du réservoir me coule dans la manche, et c'est en vain que je dépense ce qu'il me reste de force.

J'essaie une autre technique : creuser sous les roues de la XT pour créer un porte-à-faux. L'essence coule toujours, il faut faire vite! J'essaie à nouveau, sans succès. Je suis épuisé, vidé, ma salive forme une pâte blanchâtre dans ma bouche, je n'arrive plus à déglutir. Je me résouds à décharger mes bagages. Avec hargne, j'arrache les sacs qui s'éparpillent autour de moi. Même allégée, la moto me semble peser une tonne.

Assis sur mon gros sac marin, je récupère, absent vidant ma gourde rapidement. Au bout d'un quart d'heure, un poum-poum familier me tire soudain de ma torpeur.

- Bertrand ! C'est Bertrand !

Le bruit du gros monocylindre s'évanouit d'un coup. J'exulte, crie à me rompre les cordes vocales, saute sur le kick, porte le régime moteur au-delà de la zone rouge, klaxonne, coupe lemoteur et tendsl'oreille... Un long silence me répond. Soudain, le grondement sourd, porté par le vent, reprend.

- Ce n'est pas vrai, il ne va pas s'en aller !

Ouf ! Le moteur cale. Je m'égosille à nouveau,

pour rien. Je comprends tout à coup. Le vent ! Le vent

vient dans ma direction. J'entends Bertrand mais c'est

à sens unique. Je m'élance alors à pied, dans sa direction

pas la lune pour me tenir compagnie. Je marche, je marche et toujours rien. Je trébuche sur les inégalités du sol, me griffe sur les accacias, peu à peu mon inquiétude se renforce.

- Ce n'est pas mal, Rémy, tu es en train de te perdre! Non, ce n'est pas par là.

Je fais quelques centaines de mètres puis change à nouveau de direction.

- Pourquoi vais-je de ce côté plutôt que de l'autre ?

J'essaie de réfléchir, de me rapporter à des souvenirs, mais tout s'embrouille, je sens l'angoisse naître au fond de moi. Une angoisse qui monte rapidement, ma respiration s'accélère, ma gorge se serre, l'impuissanc et la peur m'envahissent. Je m'affole, commence à courir dans tous les sens, appelle, crie, hurle; je cède à la panique, réalisant soudain que je vais passer la nuit au milieu de cette nature sinistre et inhospitalière.

Je m'arrête net et comme une voix venue d'outretombe, Bertrand m'appelle. Je n'y crois pas, je dois rêver
Le vent qui souffle dans mon dos transporte des appels
anxieux. Je fais demi-tour et oubliant la fatigue, cours
comme un dératé!

J'aperçois au loin un phare !

- Sauvé, je suis sauvé !

Hébété, le souffle court, ébloui par ce gros phare blanc, je reprends difficilement mes esprits.

LIAISON

Les rayons du soleil nous réveillent lentement de leur chaleur agréable. Nous prenons plaisir à fainéanter dans nos duvets douillets retardant le plus possible le moment de se lever. Seules quelques courbatures nous rappellent les difficultés de la veille.

Déjà, nos amis inopinés raniment le feu endormi et préparent le petit déjeuner. Des senteurs de café chaud nous tirent enfin de notre rêverie.

Quelle belle journée ! Bertrand ramène tout le monde à la réalité : - "Ah, c'est vrai ! je dois encore réparer ma crevaison." Hier après-midi, nous n'avons parcouru que soixante kilomètres avec tous nos malheurs. Alain et Pierre nous proposent de prendre une partie de nos bagages, nous déchargeant ainsi de quarante kilos chacun. Merci, les gars ! Voilà qui change tout ! La conduite dans le sable devient amusante mais reste néanmoins éprouvante. Traversant toujours le même style de paysage, la piste est difficile au sable mou et ornières s'ajoute le fech-fech, sable-poussière très blanc, dans lequel les motos s'enfoncent jusqu'aux moyeux soulevant un "nuage de farine"; par endroits nous subissons des passages rocheux où des cailloux pointus ressortent du sol, des trous visibles au dernier moment nous causent de bonnes frayeurs. Toutefois la moyenne est meilleure qu'hier. Nous avons pris de l'avance sur les Ladas et décidons de les attendre à Hombori. Juste après un bon passage de fech-fech, deux baobabs géants encadrent la piste. Les premiers que nous voyons. Deux troncs énormes portant de grosses branches aux ramifications ridicules semblent marquer l'entrée de leur territoire qui s'étend maintenant sur plusieurs milliers de kilomètres L'après-midi est bien avancée quand nous nous arrêtons demander notre chemin dans un petit village. Aussitôt, la quarantaine d'habitants

nous entourent à la fois craintifs et curieux. Avec notre équipement, sur ces monstres d'acier nous semblons venir d'un autre monde. Tant bien que mal nous déchiffrons leurs explications. Un vieil homme édenté, la peau très noire et ridée nous observe un peu à l'écart. Vêtus pour la plupart de haillons, ces gens élèvent pauvrement quelques zébus et chèvres. Les enfants s'agrippent en piaillant au pagne de leur mère aux séins fatigués par les allaitements. Notre arrivée est un véritable évênement pour eux, les plus petits pleurent en nous voyant : ils ont peur, ils voient si rarement des hommes à la peau blanche... Un peu plus loin sur notre gauche apparaissent de curieuses montagnes tabulaires, Hombori n'est plus très loin. Nous croisons de nombreuses personnes marchant à pied, guidant leur troupeaux et transportant des fardeaux sur la tête. Quelle animation ! On se demande vraiment où se rendent tous ces gens. Nous ne tardons pas à comprendre : nous sommes samedi, jour de marché à Hombori, et ils n'hésitent pas à faire plusieurs dizaines de kilomètres à pied dans la brousse, pour acheter ce qu'ils ne produisent pas.

La ville nous accueille chaleureusement. Fendant la foule et les troupeaux nous gagnons la gendarmerie pour effectuer les formalités d'usag
A pied, nous traversons la place du marché et nous nous installons
affamés et épuisés à la table de l'unique restaurant. Nous n'avons
rien avalé depuis ce matin.

Le soleil disparaît derrière l'immense table rocheuse; nos amis en voiture n'arriverons pas avant la nuit. Les pilotes ont bien souffert aujourd'hui, cent quatre-vingt kilomètres sur cette piste suffisent amplement. Heureusement que nous n'avions plus tous nos bagages; nous pouvons běnir ces français sympathiques et leurs voitures. Le repas nous retape et le café nous réveille un peu, mais la fatigue est la plus forte. Notre ami gendarme nous propose la chambre de passage. C'est une première pour nous de dormir dans une gendarmerie et de

trouver que l'on est mieux que dehors : ça marque ! Vers 23 h, une voiture arrive. C'est Pierre avec sa Lada verte qui nous amène nos bagages. Il nous explique rapidement que les roulements de pont de l'autre voiture ont laché à vingt-cinq"bornes"d'ici. Dur ! Dur ! Pierre doit retourner à GAO, distant maintenant de deux-cent cinquante kilomètres, pour essayer de trouver des pièces de rechange. Devant notre mine désolée et impuissante, il repart dans la nuit en camion-stop.

Bonne surprise au réveil : nos deux roues avant sont à plats. Nous passons deux heures sous un soleil de plomb, à réparer tranquille-ment les trous que les épines vicieuses ont fait.

En sortant du village les premiers kilomètres se font sur des cailloux tranchants puis de bons passages ensablés nous procurent quelques chaleurs. On traverse ensuite la marre asséchée d'Hombori à cent-vingt à l'heure. Un véritable billard sur dix kilomètres : ca défoule. Dans un désert pierreux se dresse à droite la célèbre "Main de Fatima" puis à gauche les massifs de Talbi et de Sarniéré. Ces énormes pitons rocheux sont fantastiques. C'est beau! Sans encombre nous atteignons les falaises de Crandamia à la tombée de la nuit. Des Peuls y ont accroché leurs maison de pierre et occupent toutes les excavations naturelles. C'est très impressionnant de voir ces gens escalader les parois abruptes pour rentrer chez eux. Le moins qu'on puisse dire c'est qu'ils n'ont pas choisi la facilité! Ils sont obligés d'employer des cordes pour hisser les charges à l'endroit voulu. En cas d'attaque, leur forteresse est quasiment imprenable. Nous installons notre campement au pied des falaises et faisons rôtir des quartiers de chèvres au feu de bois. La vie est belle, demain midi nous serons à Douenza.

La piste de "tôle ondulée" roulante, entrecoupée d'oueds asséchés,

longe des montagnes escarpées. L'arrivée sur Douenza est agréable, la végétation s'étoffe et verdit. Nous trouvons un petit restaurant et après avoir englouti notre riz viande traditionnel, nous discutons de la route à suivre. Deux solutions :

soit rallier Mopti directement par la bonne piste,

soit emprunter une vieille piste de montagne qui conduit au coeur du pays Dogon.

La première : deux-cent kilomètres en deux heures n'offre aucun intérêt, par contre la deuxième est un raccourci peu utilisé qui nous fera justement découvrir tout ce que les autres négligent. Les maliens nous préviennent :

- "C'est très dur, la montagne est forte, il y a trop de pierres, autrefois des camions passaient mais ils ne veulent plus y aller". Intrigués nous sortons notre guide "Trans-Afrique".

Effectivement décrivant la piste dans l'autre sens, voilà ce qu'il en dit :

"Nous donnons tout de même une brève description de ce trajet, principalement dans le but d'éviter que des voyageurs s'y fourvoient et y restent bloqués. De Bandiagara à Ningari, la piste est étroite, mais praticable. Elle longe le plateau bordant la falaise de Bandiagara.

Après Ningari, on s'aperçoit qu'il n'y a plus aucune trace de roues sur la piste. Cette dernière devient en effet un sentier emprunté uniquement par les ânes qui se rendent à Douenza. Les 30 derniers kilomètres, constituant la descente de la falaise, sont épouvantable Il y a de véritables murs de rochers à descendre. Cette piste est un véritable piège. S'il est en effet à la rigueur possible de descendre ces murs rocheux, il est totalement exclu de les franchir dar le sens de la montée. Si l'on est bloqué, il n'existe donc aucun moç de revenir en arrière.

Cette piste de montagne est abandonnée depuis des années."
Une petite annexe dit encore :

"Cette piste est peu fréquentée ; vos informations à son sujet nous serons précieuses".

Jugeant que nous avons notre contribution à apporter dans ce domaine et poussés par l'intérêt de découvrir ce que peu de gens connaissent, nous décidons de tenter "l'impossible"; c'est-à-dire d'escalader cette falaise infranchissable pour des voitures mais surement possible pour des motos.

"LE RACCOURCI"

Nous voilà au pied du mur. Effectivement c'est impressionnant. Avec une bonne moto de trial, de quatre vingts kilos celà doit être amusant, mais avec nos X.T. qui en pèsent deux cents trente bagages compris ...

Sceptiques, nous allons reconnaître l'obstacle à pied : une pente à trente ou quarante pour cent parsemée de rochers et recouverte de grosses pierres souvent roulantes. Le guide "Trans-Afrique" semble ayoir raison. Seul moyen de le savoir : Essayer. Bertrand démarre et en première, debout sur les reposes pieds s'élance. La moto semble ivre. Elle zigzague, saute, rebondit dans tous les sens. Les blocs qui roulent sous la roue avant oblige Bertrand à corriger sans cesse du guidon. Au deux tiers, c'en est trop, il perd le contrôle et chute lourdement.

- "Impossible, c'est impossible" lance-t-il en se relevant indemne.
 Rémy vient l'aider à redescendre la moto. En bas la discussion s'engage:
- "On ne passera pas, tout ce qu'on va gagner c'est casser les motos,

- c'est sûr". Affirme Bertrand. Rémy lui, n'est pas d'accord :
- "Mais non. on va passer, tu vas voir. Et puis je n'aime pas faire demi-tour."
- "Soit réaliste" reprend Bertrand, "Moi, je n'ai pas envie de terminer mon voyage ici. Que veux-tu te prouver en passant par là?

 C'est le premier palier rocheux et déjà on ne monte pas. D'après le guide, il y en a d'autres et qui ne sont pas forcément plus faciles.

 On ya casser un carter moteur sur les rochers et on sera obliger de laisser la moto sur place. Fais ce que tu veux, mais moi, je ne marche pas, je fais demi-tour."
- "Je te dis que ça passe", s'entête Rémy

Arrive alors un groupe d'une dizaine de Dogons marchant d'un pas alerte, quelques enfants accompagnent les adultes. Ils sont pauvrement vêtus. Aux pièds des chaussures en plastique ou des sandales découpées dans de vieux pneus. Chacun porte au bout d'un bâton un petit baluchon renfermant quelques vivres, et à la main une gourde-calebasse. Ils s'arrêtent à notre hauteur surpris de nous voir engagés sur cette piste. Le plus vieux s'avance vers nous ; on échange quelques politesses. Nous lui demandons s'il y a beaucoup d'obstacles comme celui-là et s'il est possible de passer avec nos motos. Il hoche la tête :

- "Le plus dur sera de passer le pont cassé".
- Tirant Rémy par le bras il lui propose d'aller voir à pied avec lui. Rémy raconte :
- "Je pars donc avec le vieux en reconnaissance. En chemin, escaladan les paliers rocheux successifs, il m'explique que plus personne ne passe par ici. Autrefois sur certains passages, on avait coulé une dalle de béton dont il ne reste aujourd'hui que quelques bouts désagrégés. J'essaie au fur et à mesure de trouver parmi les blocs de pierre la trajectoire possible pour nos motos. Devant ma mine sceptique, il me demande si on peut passer ici. Je lui réponds :

- "Je ne sais pas, nos motos sont trop chargées. Mais où est ce pont écroulé ?"
- "C'est plus loin, là-bas, on peut y aller." me dit-il en tendant le bras.
- "C'est à combien de kilomètres ?"
- " Ce n'est pas loin, derrière cette colline dans le trou" me répond-il.

Mes bottes deviennent très lourdes à mes pieds et je lui demande en-

- "Est-ce que nos motos peuvent passer ?"
- "Il faut passer dans le trou, après il y a beaucoup de cailloux, ça monte très fort. Si tu peux passer là, après c'est facile."

 Le mot facile m'accroche et c'est sur cette note optimiste que nous faisons demi-tour. En chemin, je réfléchis encore, pensant à nos bagages et sentant que j'ai vraiment envie de passer par là, le vieux me dit que les jeunes peuvent porter les bagages pour nous aider.

 Cette fois, c'est décidé il faut tenter le coup. Ce n'est pas deux ou trois kilomètres d'efforts qui vont nous arrêter.

Je retrouve Bertrand en compagnie des Dogons qui inspectent sa moto sous toutes les coutures. Lui faisant part de mes impressions et de la proposition du vieux, il se range, pas vraiment convaincu à ma décision:

- "O.K., on peut toujours essayer!"

Chaque dogon se charge alors de paquets plus ou moins lourds, les plus robustes posent sur leur tête nos gros sacs marin de vingt-cinq kilos et notre ascension commence. Adoptant la technique trial, nous passons les premiers murs. Chacun notre tour, nous assurons le passage de l'autre, prêts à tout moment à retenir la moto souvent en perdition

C'est dur, très dur! Il fait une chaleur étouffante et nos efforts nous font transpirer à grosses gouttes. Nous ne pouvons éviter quelques embardées incontrôlées et souvent les motos s'abattent lourdement pres-que à l'arrêt. Bertrand, moins grand que Rémy, tombe plus fréquemment. En effet, les suspensions cross à grands débattements augmentent sensiblement la hauteur de selle. Quand la progression cesse sur ces pentes rocailleuses, il arrive trop souvent que notre botte ne rencontre que le vide et c'est la chute assurée. Nous mettons bien deux heures pour faire les trois kilomètres qui nous séparent du pont emporté par les eaux lors d'une saison des pluies, ancienne sûrement. Nos amis Dogons posent leurs fardeaux et récupèrent pendant qu'à pied nous allons étudier la manière de franchir cet obstacle : descendre de trente mètres dans la caillasse au ralenti, plonger dans un quasi-à-pic de deux mètres, passer le lit de la rivière (cinq mètres de sable mou), et remonter sans élan en face une côte longue de cinquante mètres. Elle nous fait front et nous défie : Bertrand le relève le premier. Les dogons nous observent admiratifs et impressionnés. Il y a de quoi ! Nos coeurs battent plus vite, il faut se lancer avant d'avoir peur. L'action immédiate efface nos appréhensions. Rémy raconte : - "Je me poste au milieu du mur rocheux. De l'autre côté du pont Bertrand démarre sa moto. Ca y est ! Il est parti ! Cailloux, descente, sable, raidillon il attaque parfaitement la zone dangereuse plaçant ses roues exactement dans la meilleure trajectoire, celle qui évite les plus grosses marches. Il passe devant moi, la moto escalade péniblement et se déporte soudain sur la droite rebondissant sur un gros rocher. Je me précipite suivi de quelques dogons. Ensemble, nous rattrapons machine et pilote en perte d'équilibre, Bertrand réaccélère et s'arrachant de notre étreinte, bondit de cailloux en cailloux

et pousse un cri de victoire en sautant la dernière pierre. Il a réussi ! A moi maintenant !

Dans les cailloux, il faut serrer le guidon fermement et garder le cap en balançant le corps à droite ou à gauche, j'accélère pour passer le sable, me retrouve après le raidillon au même endroit que Bertrand. C'est bon !

Tout va très vite, la concentration est extrême, il ne faut pas "se rater". La moto tressaute, rue des deux roues, mes mains serrent encore plus fort le guidon. Surtout garder le cap quelque soit la difficulté. Je me contorsionne, serre les genoux contre le réservoir, la roue avant déleste sur une marche puis est brusquement plaqué sur les rochers quand la roue arrière passe la marche à son tour. Encore dix mètres ! J'accélère, je pars en roue arrière. Ca y est ! J'ai réussi moi aussi !

Le dogon a dit vrai. La piste est plate et vide de toute pierre.

Néanmoins, Bertrand heureux de rouler à plus de cinq kilomètres heure,
part en reconnaissance. Quand il revient, son sourire a disparu :

- "Il y en a d'autres, au moins aussi difficiles." Notre espoir n'a
pas tenu longtemps. Les Dogons reprennent donc nos sacs et la caravane s'ébranle.

En effet, les rocs, pierres, pentes infernales réapparaissent au détour d'un virage. Et la "galère" se poursuit. Bertrand raconte :

- "Cinq, six, dix, peut-être. Je ne sais même plus combien il y en avait de ces "foutues grimpées" impossibles. Je ne me souviens que d'une, une seule, une qui restera gravée à jamais dans ma mémoire.

C'est la dernière avant le petit village où l'on nous offre de l'eau.

Ils sont stupéfaits ces autochtones de nous voir débarquer. C'est la dernière aussi, avant que nos porteurs nous abandonnent. Ils ne veulent pas aller jusqu'au hameau, sans explication. Ils nous affirment

que la piste s'améliore maintenant et que leur aide est superflue. Mais c'est la première d'un long et pénible calvaire": - "Je l'attaque de face les yeux rivées sur la trajectoire idéale repérée à l'avance. Soudain une pierre roulante me fait faire un écart sur la gauche. Je redresse mais trop tard. J'arrive droit sur une marche haute comme un tabouret. Je tire de toutes mes forces sur le guidon, et accélère en grand pour délester l'avant. En vain. La roue rebondit, la moto cabre et retombe lourdement m'entraînant sur deux mètres, par le pied, accroché au porte jerrican. Je crie sous la douleur intense qui m'irradie la jambe. Les dogons hébétés restent figés sur place. J'appelle au secours, et enfin ils réagissent, laissent choir leurs fardeaux et se précipitent pour me dégager, affolés. J'ai mal, j'espère que rien n'est cassé. Je préfère ne pas enlever ma botte de peur de ne pouvoir la remettre. Au contraire, je resserre les boucles pour un meilleur maintient. Je reste assis encore un moment récupérant du choc. Quand je me lève, un décharge électrique dans le pied me laisse échapper un cri. Je ne peux plus m'appuyer sur ma jambe. Néanmoins, je remonte sur ma X.T. intacte que Rémy a démarrée, et poussée par mes sauveteurs, j'atteinds le sommet. En selle, mon pied ne me fait pas trop souffrir. Heureusement ! Le problème, c'est qu'il ne faut absolument pas que ma machine parte en déséquilibre sur la droite. Dans un cas semblable, inconsciemment on pose le pied à terre pour rétablir la situation compromise. Par trois fois cet arc réflexe me joue un très sale tour. Ma cheville se tordant sans aucun recours sous le moindre poids, à chaque chute mon membre blessée est écrasée par la masse imposante de ma moto chargée. La douleur est indescriptible. Elle m'arrache des larmes, déforme mes traits en rictus douloureux et je m'égosille comme un fou jusqu'à la délivrance que Rémy s'empresse de m'apporter.

A la troisième, complètement épuisé, tout comme Rémy qui sur la fin se charge de ma moto dans les passages difficiles, nous nous arrêtons. Ca suffit pour aujourd'hui. Instant de vérité : j'enlève la botte. Ma cheville est énorme. Belle entorse ! Rémy, secouriste, la masse doucement puis la serre dans un bandage efficace. Rémy ramasse un peu de bois, l'embrase, et nous chauffons nos dernières provisions, corned beef et petits pois. Nous engloutissons ce festin avidemment. sacs de couchage
Puis nous déplions nos vet, enfin, goutons au repos, jamais autant mérité et apprécié."

Qu'il est pénible de s'arracher à la tiédeur de nos duvets ce matin.

Nous angoissons ne sachant pas quel calvaire nous allons avoir à surmonter aujourd'hui. La cheville de Bertrand est plus gonflée que jamais et de larges hématomes empourprent sa boursouflure.

Nous rassemblons les affaires; Rémy démarre les deux motos.

Nous roulons quelques kilomètres, et, oh non! la piste dégringole sur un nouveau passage de pierres. Bertrand s'engage au ralenti. Il descend quelques mètres, est déséquilibré, se reprend, évite un gros bloc et enfin arrive en bas. Ouf. Au tour de Rémy, et ça passe aussi. C'est quand même moins dur qu'en montant. Un peu plus loin, même difficulté. Heureusement nous l'évitons en empruntant un petit sentier piétonnier qui serpente entre les bosquets. Les passages difficiles se font plus rares. Tant mieux. Evitant un des derniers en prenant hors piste, Bertrand, presque à l'arrêt perd l'équilibre. Une nouvelle fois son pied meurtri reste coincé sous la moto, lui arrachant des cris de douleur. Ce sera la dernière. En effet, la piste serpente maintenant sur le plateau, au terme de cette escalade vertigineuse. Le sentier muletier devrait-on dire, car par endroits, nous nous faufilons entre des buissons qui viennent nous lêcher les bras. Toutes

nos craintes s'évanouissent, nous roulons enfin détendus. Après quelques petits villages nous débouchons sur Ningari. Notre arrivée fait sensation. En effet ce village est considéré comme un cul de sac car il n'y a qu'une piste praticable, celle des falaises étant réputée impossible. Il ne reçoit donc pratiquement pas d'étrangers. Imaginez la stupéfaction des gens voyant débarquer deux êtres en tenue d'extra terrestres sur des engins démoniaques, par cette piste. Le moment de stupeur passé, c'est la ruée autour de nous. Nos casques à peine otés on nous offre déjà du lait à boire. Un griou, troubadour africain, fend la foule. Le cercle s'élargit tandis qu'il nous improvise un chant de bienvenue. Son archaīque violon à corde unique accompagne les trémolos de sa voix (monocorde elle aussi !). Un jeune Malien nous invite à boire la bière de mil dans sa maison en terre située sur la hauteur du village.

Bertrand, boiteux, donne le rythme de la marche. Le village entier est derrière nous. Dans la petite cour fermée de murs, un épais tapis de palmes bruisse sous nos pas.

Younga, notre hôte, refuse du monde : la cour est déjà pleine à craquer. Assis par terre, acculés contre la maison face à un mur humain qui nous dévore des yeux, nous portons les calebasses de bière à nos lèvres pour nous donner une contenance. Le liquide est un peu écoeurant.

Un peu oppressés par tout ce monde, nous regagnons nos Yamaha noyées dans la foule.

ARNAQUE AU MALI

Nous repartons de Ningari par une piste étroite, mais praticable. Elle longe le plateau bordant la falaise de Bandiagara. La végétation arbustive est desséchée et brûlée par endroits. En effet, les Dogons (comme la plupart des paysans africains), allument des feux de brousse pour brûler les hautes herbes qui envahissent leur champs. Le résultat est satisfaisant mais malheureusement le feu, une fois allumé, est difficilement contrôlable et ravage toute la région. C'est une des raisons qui contribue, chaque année, à l'extension de la zone sahélienne, désertifiant des régions où la végétation basse n'arrive pas à repousser.

De ces hauteurs, nous surplombons des vallées magnifiques, qui parfois forment d'énormes crevasses perper diculaires au plateau.

Verts, jaunes, rouges et gris se mélangent harmonieusement au creux de ces saignées gigantesques. C'est beau !

Au croisement des pistes de Bandiagara et Sangha, un contrôle de police nous arrête. A l'ombre d'un baobab, deux fonctionnaires recensent le trafic. Ils ne sont pas pressés, nous non plus. Cela nous permet de discuter avec eux, le temps de déguster quelques grenades rafraîchissante:

Derrière nous, un village typique dresse ses habitations rectangulaires, aux toits de chaume pointus. Autour de chaque maison, sont construites des cases rondes miniatures. Ce sont en fait des greniers qui abritent les récoltes de mil et de sorgho.

Quarante-quatre kilomètres nous séparent alors de Sangha où nous pensons trouver les villages Dogons accrochés à la falaise. La piste caillouteuse serpente et s'insinue entre des blocs chaotiques de grès primaire, dans un décor aride où le baobab est roi. Grosse déception ! Sangha n'est en fait qu'un piège à touristes bien organisé par la SMERT. La SMERT est la Société Malienne d'Exploitation des Richesses Touristiques. Les "arnaqueur locaux veulent à tout prix nous vendre de "véritables antiquités Dogons". On amadoue le touriste en lui offrant le thé traditionnel (sachet Lipton), le campement de la SMERT est obligatoire pour la "modeste" somme de soixantecinq francs par nuit et vingt-cinq francs par repas. I.a visite des villages Dogons est interdite sans guide officiel. On ne peut y aller qu'à pied : excursions de sept à quatorze kilomètres. C'est donc raté pour nous, car Bertrand ne peut pas marcher et de toute façon, il n'y a aucun intérêt à aller voir les Dogons chez eux comme on va au zoo. Il est formellement interdit aux villageois d'accueillir les touristes et les voyageurs chez eux, ou de leur donner à manger, sous peine d'amende importante. On peut tout de même acheter discrètement du pain à la mission protestante et avoir un repas à dix francs (cher pour le pays) dans le seul bar de Sangha. Cette exception s'explique par le fait que la patronne est la femme du chef local de la SMERT.

Déçus, nous sortons du périmètre protégé de cinq kilomètres, pour camper en toute liberté. Au dîner, l'excellent pain brioché de la mission, c'est tout, car il n'y a aucune boutique d'alimentation à Sangha. Adieu, simples paysans attachés à une maigre terre. Nous lirons dans les livres les études faites sur vos croyances, rites et traditions ancestrales. C'est en photo que nous découvrirons ces falaises admirables où des grottes gardent les masques, où les morts sont hissés dans des excavations où les maisons de pierre s'accrochent comme par miracle.

Le lendemain matin, sans regret, nous fuyons

Sangha et la SMERT. La piste qui relie Bandiagara à Mopti
est un véritable billard, nous avallons avec plaisir les
soixante kilomètres de latérite qui nous séparent de

Sévaré où nous retrouvons le bitume abandonné depuis deux
mille kilomètres. Nos réservoirs sont vides. A cause du
Rallye Paris-Dakar, qui arrive dans deux jours, des bons
d'essence sont exigés pour obtenir le précieux liquide.

C'est au commissariat de Mopti qu'il faut s'adresser.

Georges qui aattendu le Rallye s'est vu interviewé par les journalistes de TF1 pour l'émission sur la "Boucle de Gao", de Jean-Marie Cavada. Ce fut l'occasion pour lui d'exposer les problèmes que cause le passage

d'une telle épreuve pour les populations locales.

Enfants et adultes complètement fanatisés font fi des règles de sécurité. Ceci occasionnera la mort d'un petit garçon, fauché par une voiture de course. Chaque année à Gao, la folie s'empare des esprits et les "arnaques" les plus démesurées sont organisées. Ainsi l'essence des stations devient un mélange indescriptible, les prix du bac pour traverser le Niger s'enflamment, les autorités ferment tous les campements privés pour insalubrité (injustifiée bien sûr) et obligent six cents personnes à s'entasser dans l'hotel d'état, délabré, qui, évidemment, pratique pour l'occasion des prix démentiels.

Le Rallye Paris-Dakar ne passera plus à Gao !

FOLIE A MOPTI

Depuis huit heures du soir, Mopti est en effervescence. Tout le monde est dans la rue, chante, récite
des incantations, les enfants défilent en tapant sur des
boîtes de conserve vides, et nous avons du mal à circuler
à travers cette foule endiablée qui s'agite dans tous les
sens.

Autour des stations-services règne une activité exceptionnelle, on se bouscule, on s'écrase, on se monte dessus, des embouteillages inextricables bloquent toute circulation. Les pique-boeufs, qui dorment habituellement, par milliers dans les marais entourant la ville, sont eux aussi gagnés par la folie.

Mais que se passe-t-il à Mopti, en cette nuit du 9 janvier 1982 ?

Nous glissons sur la belle route goudronnée bordée de grands manguiersqui conduit à Mopti. De chaque côté, s'étendent des marais plus ou moins envahis par les eaux du Niger, selon les crues. Roseaux et papyrus se partagent le territoire. la digue bitumée nous emmène jusqu'au poste de police, dernière barrière avant d'atteindre les rives du grand fleuve.

Tampon, registre. Il faut attendre que les camion citernes remplissent les cuves, après seulement, les bons

d'essence seront délivrés. Longeant les quais, nous entrons dans la vieille ville aux constructions de terre battue. De grands arbres rafraîchissent les avenues. La mosquée, plusieurs fois centenaire, dresse ses tours élancées dans l'azur du ciel.

Près de la grand place- terrain de football, nous trouvons un petit restaurant où nous avalons un "riz-viande-piment" à la plus grande satisfaction de notre estomac qui, depuis quelques jours, n'en finissait plus de rétricir. Le ventre plein, nous allons nous promener sur les berges de l'immense cordon bleu, artère vitale de ce pays désertique. Sur la plage s'étalent vêtements, pagnes multicolores séchant au soleil; les "mamas" font leur lessive au milieu des baigneurs. Gamins et "grands enfants" font leur toilette parmi les chauffeurs de taxi lavant ce que l'on ose encore appeler "voitures et camionettes".

Quelques pêcheurs guident leur pirogue à l'aide d'une grande perche qu'ils abandonnent pour une pagaie lorsque le fond se dérobe.

Tout semble paisible à Mopti, il faut se rapproche des stations-services ou du commissariat pour retomber dans la réalité. Assis sur les marches de l'escalier conduisant au sancutaire de l'ordre et du désordre, nous passons l'aprè midi à attndre "le chef". L'excitation est à son comble, des nuées d'Africains sc ruent d'un bureau à l'autre, se bousculent, se querellent; il faut être le premier devant

la porte. Une porte qui ne s'ouvre pas ! Leslivraisons ont été effecutées, on n'attend plus que l'ordre du commissaire qui semble prendre plaisir à faire durer la pagaille. Son importance augmente à chaque minute. C'est un grand homme. La nuit est tombée. La pleine lune s'est levée, ronde, très lumineuse.

Tout à coup :

- Bertrand ! Régarde ! Il en manque un bout ! s'exclame Rémy, stupéfait.
- Mais, comment ? fait-il, à son tour, étonné. C'est une éclipse, c'est une éclipse, je te dis.

C'est fantastique! La lune semble gommée par une main géante et invisible. Nous restons béats, devant cette manifestation inattendue de la nature, tout petits devant ce phénomène. Nous tirant soudain de notre rêverie, des milliers d'oiseaux blancs, des pique-boeufs, entament unifabuleux ballet aérien : c'est le délire ! Paris, le feu d'artifice du 14 juillet au Trocadéro : zéro ! Devant nos yeux, des explosions de boules blanches, les oiseaux volent par vagues, se regroupent, s'éclatent, s'éparpillent enpiaillant. Le dessous fluorescent de leurs ailes crée un effet psychédélique des plus saisissant.

La porte du bureau s'ouvre enfin. Aussitôt la bousculade s'amplifie. Karama, un policier sympathique avec qui nous avons fait connaissance pendant ces longues heures d'attente, nous fait passer devant tout le monde et nous

délivre les précieux bons de cinquante litres que nous n'espérions plus. Dehors, le spectacle continue. La lune n'est plus maintenant qu'une énorme boule d'ambre, c'est vraiment fascinant. On se pince, non ce n'est pas un rêve!

Devant la station-service règne une pagaille monstrueuse. La police a du mal à organiser la distribution. Tout le monde se bouscule, des jerricans de toute taille à la main, les voitures enchevêtrées bloquent la rue, on klaxonne, se dispute pour gagner vingt centimètres, ce soir la folie s'est emparée des hommes.

Nous nous faufilons entre carosseries et humains, et la main tendue par-dessus les têtes, réussissons à nous faire arracher les petites feuilles où la signature du "chef" ouvre les pistolets des pompes. Ouf! Ca y est Mission accomplie!

Bon, maintenant, il nous faut trouver à manger et un endroit où passer la nuit. Confiant nos "monstres de d'acier", cheval de l'homme moderne, aux autorités, c'est à pied que nous déambulons dans les rues encombrées et bruyantes de la ville.

Les habitants de Mopti sont tous dehors et défilent en chantant, "incantant", tapant sur des boîtes de conserve pour faire revenir la lune.

Près du marché, encore animé à vingt-deux heures, nous faisons connaissance de Gazera, un apprenti-boucher. Ce dernier nous guide dans une gargote éclairée à la lampe à pétrole, et s'occupe de réunir pour nous, salade, viande et boissons. Respectueusement, il nous laisse manger après s'être assuré qu'il ne nous manque rien. Après le repas, il nous invite à passer la nuit chez lui. Nous le suivons dans les ruelles tortueuses et sombres des faubourgs.

- Voilà ! C'est ici, nous dit-il, modestement.

Sa maison : une pièce unique de deux mètres sur quatre. A la lueur de la lampe à pétrole, nous découvrons le lit qui constitue à lui seul tout le mobilier. Sa femme et son petit garçon de six mois dorment paisiblement.

- Moseka ! Moseka ! Réveille-toi, laisse la place à mes amis !
- Merci, Gazera, mais ces nattes sur le sol nous suffirons amplement.

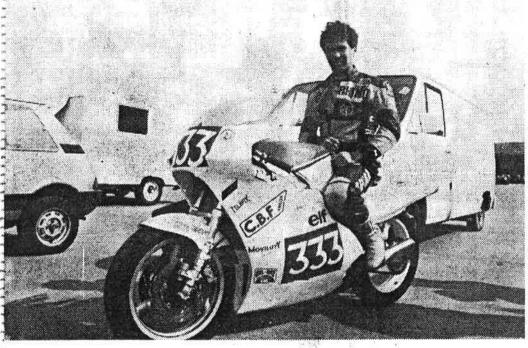
C'est ainsi que dans une chaleur étouffante et malgré les assauts répétés de moustiques kamikazes, nous trouvons le sommeil.

Le Mali fut notre purgatoire. Pourquoi ? Aujourd'hui encore, la question reste sans réponse.

Un mois et demi de voyage, 6000 km ... L'aventure continue. L'African Raid Gai est plus déterminé que jamais ...

VERNOUILLET

Pour les frères Sebileau la moto, c'est leur rayon



Bertrand Sebileau au guidon de sa Yamaha

Deux Vernolitains, Bertrand et Vincent Sebileau, disputent, cette saison, le championnat de France Promosport de motocy-clisme. Dans cette épreuve et,

après trois courses, les pilotes locaux connaissent des résultats encourageants. Lors du coup d'envoi de la saison, à Ledenon, Bertrand, au guidon de sa 650 cm3 Yamaha, s'est classé deuxième, malgré un sélecteur tordus, tandis que son frère Vincent, qui pilote une 500 Suzuki, finissait cinquième, sur une machine qu'il connaissait à peine.

A l'occasion de la deuxième course, à Magny-Court, Vincent a chuté et ne termina pas l'épreuve, mais Bertrand, malgré des conditions météorologiques déplorables, terminait à la sixième place.

Pour la troisième course de la saison, qui en compte une dizaine, Bertrand, toujours en progression, se classe troisième, alors que Vincent, poursuivi par la malchance, a « claqué » une bougie pendant le tour de chauffe. Au classement du championnat de France, Bertrand occupe la place de leader, dans sa catégorie, alors que son frère Vincent est, quant à lui, neuvième.

Bien entendu, lors du prochain rendez-vous au circuit Carole, le 25 mai prochain, les deux frères vernolitains tiendront à conforter leurs places respectives; d'ailleurs, ces bons résultats n'auraient pas pu être obtenus sans l'appui des sponsors, Moviluty (maténiel de préparation de moteurs) et Polystar, le fabricant de carénages d'Herblay et Segura,

NOU



CRED

CHEZ NO.

VERNEUIL

Inscriptions au centre de loisirs de l'Amicale laïque

Comme chaque année, l'Amicale laique organise, pour ses adhérents, un centre aéré d'été accueillant les enfants de 2 ans et demi à 13 ans ; prix de l'adhésion 1986 : 30 F par famille.

Le centre est ouvert, du lundi 30 juin au mardi 2 septembre, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, de 8 h30 à 12 h et de 13 h 30 à 17 h 30. Les enfants ont la possibilité de déjeuner à la cantine municipale. Pour les enfants fréquentant le centre maternel une garderie municipale fonctionne, de 7 h à 8 h 30 et de 17 h 30 à 18 h.

Les inscriptions et les paiements seront effectués, par courrier, avant le 15 juin, à l'Amicale laïque, école La Garenne, allée des Bleuets, à Verneuil-sur-Seine, ou au centre aéré, rue Jean-Zay, le mardi de 14 h à 20 h.

CHANTELOUP-LES-VIGNES

Journées de l'Union familiale Une halte **ANDRESY**

Collecte de vieux papiers les 20, 21 et 22 juin

L'Union locale des consommateurs, lors de sa dernière collecte de vieux papiers, a recueilli 21 t 540. Cette opération était la demière à placer à son actif. En effet, le collège d'Andrésy reprend cette activité, dès la fin du mois de juin : les 20, 21 et 22 juin.

L'U.L.C. tient à préciser que le bénéfice des collectes de vieux papiers est actuellement utilisé au niveau des écoles. Des corbeilles spéciales vieux papiers sont distribuées gracieusement dans les éta-



blissements scolaires (maternelles, primaires, collèges) où sont faites, sur demande, des démonstrations de fabrication artisanale de papier recyclé. Ces démonstrations sont assurées par Mme Poirier, animatrice bénévole de l'Union locale des consommateurs.

PROMOSPORTS A CAROLE



Soleil radieux à Carole ce week-end pour la quatrième manche des promesport 86. Les spectateurs venus nombreux purent assister à de belles finales chaudement disputées.

Fabrice Rezeiguia, avec la perticipation de Michel Moreau.



En l'absence de Delahaye, Gérard Rolland Piegue s'adjugera la première place des 250 malgré une forte apposition.

Championnat de France 80

Victoire incommé de Paul Bordes qui occupera la première place de cette épreuve du début à la fin, se permettant même de coller deux tours au troisième, en l'occurrence Fabrice Roy. Le second, Jean-Luc Facon, terminera à une minute vingt-sept du vainqueur. A noter l'abandon de Jean-Marc Velay à l'issue du sixième tour alors qu'il occupait la seconde place.

Promos 250

En l'absence de Christian Delahaye, confronté à de nombreux problèmes mécaniques, Gérard Rolland Piegue devait bénéficier des quinze points de la victoire après une très belle course. Parti en tête, Hubert Jung cédera le commandement au futur vainqueur après un tour et demi de course; Christian Lafond, bon troisième, récupérera la seconde place au quatrième tour, puis la perdra au quatorzième au profit de Jung. Ce dernier assurera sa position jusqu'au vingt-cinquième et demier tour. Son suivant immédiat, Olivier Prion, après avoir effectué un départ moyen, nous gratifiera d'une belle remontée jusqu'à la troisième place. Toujours bien placé parmi les hommes de tête, Alain Tribolet disparaîtra durant le vingt-et-unième tour.

Coupe Pantah

Magnifique course de Didier Rossi qui, parti en milieu de peloton, accédera à une seconde place méritée. Le vainqueur, Bernard André, en tête dès le cinquième tour, conservera sa position jusqu'au baisser du drapeau. Derrière lui, Rossi, Lacroix et Akar se bagarreront sans ménagement pour finalement terminer dans cet ordre.

Promos 500

Excellent départ de Christophe Bouheben, suivi

comme son ombre par Morillas, Sanchez et Damide. Coup de théâtre au quatrième tour, Morillas tente un freinage osé, chuté et entraîne le malheureux Bouheben avec lui. Morillas repartira pour finalement abandonner un tour plus tard. Cette double chute fera l'affaire de Philippe Sanchez qui prendra le commandement de l'épreuve pour ne plus le quitter. Le second, Michel Robert, fera une course sage tout en contrôlant parfaitement son avance sur Teixeira et Damide. Vincent Sebileau, auteur d'une belle remontée jusqu'à la troisième place, rétrogradera en fin d'épreuve en cinquième position.

Promos 750

Peu après le départ, Philippe Mouchet occupe la première place, mais pas pour longtemps car avant la fin du premier tour, Graziano le passera. Philippe Monneret, troisième, devra constamment contenir les assauts répétés de la Honda VFR de Mounier; ce dernier terminera à une seconde de Monneret, c'est dire si la lutte fut serrée. André Lussiana, longtemps quatrième puis cinquième, chutera durant le dix-neuvième tour. Dans l'avant dernier passage, Mouchet se débarrassera de Graziana et remportera cette finale très animée.

Promos 125

Au premier passage, Stéphane Bovin occupe la tête devant Blériot et Girard; Hartmann est cinquième. Quatrième tour, Eric Hartmann est devant comme de bien entendu... Il remporte une nouvelle fois la catégorie et semble bien parti pour accéder au titre. Derrière lui, à treize secondes, nous trouvons Girard, Blériot et Bovin; ce demier rétrogradera à la huitième place au cinquième tour, suite à des problèmes moteur, et entamera une courageuse remontée qui lui permettra de terminer quatrième.

RESULTATS

350 Promosport: 1. Demota Alain Yamaha, 29'27"4; 2. Sebileau Bertrand, Yamaha 29'3-6"8; 3. Cambray Philippe, Yamaha; 5. Langlois Bruno, Yamaha; 6. Hamdi Didier, Yamaha; 7. Chanin Philippe, Yamaha; 8. Visbecq J. Marc, Yamaha; 9. Vichnewsky Vladimir, C.B.F.; 10. Champonier J.-Claude, Yamaha; 11. Mathieu J.-Claude, Yamaha; 12. Kermarec Eric, Yamaha; 13. Montois, Dominique, Yamaha; 14. Sayagh Bernard, *Yamaha; 15. Didier Thierry, Yamaha.

500 Promosport: 1. Sanchez Philippe, Suzuki, 29'12"0; 2. Robert Michel, Suzuki, 29'15"3; 3. Teixeira Hermani, Suzuki, 29'28"1; 4. Damide J.-François, Suzuki; 5. SebileauVincent, Suzuki; 6. Denys Andrieux, Suzuki; 7. Chung Jacques, Suzuki; 8. Baudry Carol, Suzuki; 9. Carta Philippe, Suzuki; 10. Albert Claude, Suzuki; 11. Mouzin Christophe, Honda; 12. Chapuis J.-Francois, Suzuki; 13. Degardin Yves, M. Suzuki; 15. Nedelec Gilbert, Honda.

750 Promosport: 1. Mouchet Philippe, Suzuki 28'50"2; 2. Grazieno Michel, Suzuki, 28'52"4; 3. Monneret Philippe, Yamaha 28'57"6; 4. Mounier J.-Yves, Honda; 5. Jourdan Dominique, Suzuki; 6. Laillet Philippe, Suzuki; 7. Benhalima Alain, Suzuki; 8. Pardon Didier, Suzuki; 9. Rouviere Thierry, Yamaha; 10. Thibault Laurant, Suzuki; 11. Lempereur Marc, Suzuki; 12. Principale Pascal, Suzuki; i3. Grisez Xavier, Suzuki; 14. Thorin François, Suzuki; 15. Muchery Philippe, Suzuki.

125 Promosport; 1. Hartmann Eric, Yamaha 25'50''3; 2. Girard Denis, Honda 26'03''6; 3. Blériot Régis, Yamaha 26'10''1; 4. Bovin Stéphane, Aspes; 5. Pelletier Christophe, Yamaha; 6. Fuchs Michel, Suzuki; 7. Stenmuller Michel, Suzuki; 8. Dana Gilbert, Yamaha; 9. Damidspe Aspes; 10. Rebours René, Yamaha; 11. Boisdur J.-Claude, Suzuki; 12. Le Gouguec Yann, Aspes; 13. Somin J.-Luc, Yamaha; 14. Agogue Alain, Suzuki; 15. Boussange Hervé, 8.P.S.

250 Promosport: 1. Rolland Piegue, Suzuki 30'41"8; 2. Jung Hubert, Suzuki 30'53"2; 3. Prion Olivier, Suzuki 30'55"4; 4. Lafond Christian, Suzuki; 5. Chabasse Eric, Suzuki; 6. Buffe Patrick, Suzuki; 8. Deschamps P. Yves, Suzuki; 9. Bel Bruno, Suzuki; 10. Baufort Xavier, Suzuki; 11. Garcia Thierry, Suzuki; 12. Kerverinic Henri, Suzuki; 13. Picas Carlos, Suzuki; 14. Armadelih J.-Pierre, Suzuki; 15. Gensonnie Patrick, Suzuki;

Championnat France 80 cc: 1. Peul Bordes, Scrab 19'07''67; 2. J.-Luc Facon, J.M.V. 20'30''34; 3. Fabrice Roy, Tyl; 4. J.-Paul Courbet, Honda; 5. Jacques Dubreuil, KRD; 6. Ch. Desjardins, K.H.8; 7. Gérard Raben, R.G.; 8. Alain Rofidal, Rofi; 9. Didier Tessier, GMV; 10. J.-Marc Velay, Casal.

Coupe Pantah: 1. André Bernard. 24'32''6; 2. Rossi Didier 24'41''2; 3. Lecroix André 24'42''7; 4. Akar Laurent; 5. Levillain Franck; 6. Cossantelli Richard; 7. Guiblin Patrick; 8. Biehler J.-François; 9. Tordimenn Franck; 10. Le Carn Dominique; 11. Cattiaux Didier; 12. Godart Etienne; 13. Pieloux Gilles; 14. Porte Daniel; 15. Barbie Valérie.