



Pour continuer de faire vivre la mémoire de Bertrand Sebileau qui nous a quittés en 2019, MJ, l'année de ses 50 ans, a choisi de publier son autobiographie entamée quelques mois avant de partir. Après ses 20 premières années, le récit se concentre sur son raid en XT 500 démarré fin 1981. L'African Raid Gai, comme il l'appelait, clin d'œil au reggae qu'il appréciait.

Par Bertrand Sebileau, photos archives BS

## Tenter l'impossible

Is 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 rôti des quartiers de chèvres au feu de bois. La vie est belle, demain midi nous serons à Douzena.

La piste de "tôle ondulée" roulante, entrecoupée d'oueds asséchés, longe des montagnes escarpées. L'arrivée sur Douzena 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 cœur du Pays Dogon.

La première : 200 kilomètres en deux heures n'offrent 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 en effet un sentier emprunté uniquement par les ânes qui se rendent à Douzena. Les 30 derniers kilomètres, constituant la descente de la falaise, sont épouvantables. 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 dans le sens de la montée. Si l'on est bloqué, il n'existe donc aucun moyen 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 sûrement praticable pour des motos.

### Le raccourci

Nous voilà au pied du mur. Effectivement, c'est impressionnant. Avec une bonne moto de trial, de 80 kilos cela doit être amusant, mais avec nos XT qui en pèsent 230 bagages compris...

Sceptiques, nous allons reconnaître l'obstacle à pied : une pente à 30 ou 40 % parsemée de rochers et recouverte de grosses pierres souvent roulantes. Le guide Trans-Afrique semble avoir raison. Seul moyen de le savoir : essayer. Bertrand démarre et en première, debout sur les repose-pieds, s'élance. La moto semble ivre. Elle zigzague, saute, rebondit dans tous les sens. Les blocs qui roulent sous la roue avant obligent Bertrand à corriger sans cesse du guidon. Aux 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. »

« Sois 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 va casser un carter moteur sur les rochers et on sera obligé 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 pieds 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, escaladant 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 septique. Il me demande si on peut passer ici. » ▲

MJ remercie Marie-Noëlle Bas et Anne Leneveu (Sebileau) pour les documents et archives.

« La moto semble ivre. Elle zigzague, saute, rebondit dans tous les sens. Les blocs qui roulent sous la roue avant obligent à corriger sans cesse du guidon. Aux deux tiers, c'en est trop... »

