



Pour continuer de faire vivre la mémoire de Bertrand Sebileau qui nous a quittés en 2019, MJ, à l'occasion de son cinquantième anniversaire fin 2021, 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 Afrique 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

Se lancer avant d'avoir peur

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 encore :
« 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 :
« Ok 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 perte. 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 presque 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 !

Ne pas se rater

Nos cœurs 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. Ça 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 ! À 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 quelle que soit la difficulté. Je me contorsionne, serre les genoux contre le réservoir, la roue avant déleste sur une marche puis est brusquement plaquée sur les rochers quand la roue arrière passe la marche à son tour. Encore dix mètres ! J'accélère, je pars en roue arrière. Ça 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 km/h, 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 grimpees" 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. » ▲

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

« 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. »

