LES DÉBUTS



Celle par qui tout est arrivé

Le premier souvenir relatif à une moto «moderne» remonte à la fin des années 60... Le frère d'un de mes amis possédait une 250 YAMAHA «YDS5». Celui-ci m'emmena dans le hangar ou était remisé ce qui représentait pour nous à l'époque un genre de summum mécanique : un engin rarissime. On en était alors au tout

début de l'importation de ces japonaises qui étaient les pionnières de la déferlante qui n'allait pas tarder à balayer la production du vieux continent. L'esthétique de cette moto était «différente», le feulement mécanique du deux temps, ce son si particulier nous fascinait. Agés de 14 ans nous étions à peine adolescents, pas question de l'essayer mais le simple fait que le frère de Philippe l'ait fait démarrer pour nous nous ravissait. Les ravis de la crèche c'était nous !

En réalité tout jeune déjà j'observais, intrigué, une TERROT 500, celle-ci était entreposée dans un réduit vitré et grillagé dans la cour des petits que nous étions, au collège de la rue de Lille à Tourcoing, dans mes souvenirs la vitre du réduit était sale, quasi opaque, mais on distinguait bien la machine, qui incitait à rêver d'en posséder une… C'était à l'étude d'ailleurs, bien avant de posséder le permis dès quatorze ans j'avais obtenu de ma grand-mère maternelle un accord de principe pour une CB 250 Honda, la série au réservoir bicolore, rouge et blanc ou bleu et blanc, malheureusement son décès impromptu mis fin au rêve.

Toutefois le processus était engagé… À l'époque le permis était à 16 ans, me voici donc à faire le tour de la place du travail, une immense place circulaire à Roubaix, au guidon d'une 175 MOTOBECANE, un deux temps archaïque. Inspiré, je passe les vitesses les unes après les autres et… cale lamentablement, n'ayant pas dans l'idée de rétrograder : un premier contact plutôt consternant. Heureusement les choses s'arrangent, je trouve une auto moto école autrement dynamique, le Pallec, et me voilà au guidon d'une 350 bicylindre Honda verte dont l'esthétique ne me convient pas vraiment mais qui s'avère légère et tonique à piloter… Un vrai bonheur. Le jour du permis je me fais recaler, de rage je jette mon casque violemment par terre : l'examinateur n'apprécie pas… Me laisse repasser une fois… Sans succès et un an après il me demande à mon troisième passage :

_« Vous êtes calmé …? »

J'obtiens enfin ce permis tant désiré.

J'ai 17 ans et beaucoup de chance, en fait je serais bien le seul de la bande de copains d'alors à se voir offrir une machine neuve par son père : une splendide Yamaha YR5

flambant neuve, violine et blanche, d'une élégance est d'une finesse que seules possédaient les motos de marque Yamaha d'alors. Un vrai bijou en somme… Je la possède depuis trois semaines que je la mets de front dans une voiture, ayant la riche idée d'aller chercher du pain au bout de la rue je n'hésite pas à doubler une voiture « à fond les biéllons ». Mal m'en prend, une voiture débouche d'une rue face à moi sur la gauche, le choc est tellement violent qu'une roue avant de la voiture est éjectée. Quant à moi je passe au-dessus du véhicule, après un vol plané je glisse sur le sol sur une vingtaine de mètres : je m'en tire avec quelques plaies et contusions mais rien de grave.



En fait je me retrouve avec les vêtements en lambeaux, mon ceinturon de cuir bien entamé a bien aidé pour ce qui est de râper le bitume, cerise sur le gâteau je n'ai pas abîmé mon casque du fait que j'étais parti sans, tête nue en toute inconscience, le trajet étant court je n'avais pas jugé utile de le mettre…

Avec le recul j'ai bien conscience que ma carrière de motard aurait pu s'arrêter là, mais l'insouciance de la jeunesse aidant je m'impatiente auprès de l'assureur en ce qui concerne le remboursement de l'engin, qui n'arrivera qu'après X relances de ma part. Celui-ci finit toutefois par se produire et me permet d'étrenner une DS7 250 cc, une moto de la même marque, encore plus jolie que la précédente si c'est possible, blanche et or, Pour esthétique qu'elle fut cette moto connut quelques problèmes de fiabilité : il suffisait de passer dans une flaque pour ne plus avoir d'allumage, je connus ensuite des problèmes de fourchette de boîte. Ces différentes contrariétés m'emmenèrent à envisager une moto plus fiable : je fantasmais sur la Honda 750 qui venait de sortir mais mon père, le trésorier, penchait pour la BMW je me retrouvais donc l'heureux propriétaire d'une magnifique

R75/5 bleue métallisée avec réservoir « toaster » américain chromé. J'ai 19 ans à l'époque, les cheveux mi-longs, épais comme un sandwich SNCF et les idées courtes… J'ai toutefois conscience de toucher une machine d'une autre dimension…

Le confort est réel, le freinage correct, bien qu'étant en boîte quatre avec freins à tambour on ressent la qualité, avec le cardan et une fiabilité qui sont l'apanage de la marque. Le seul problème mécanique sera relatif aux… bougies qui ne supportent pas bien l'humidité et la pluie : il faudra donc les remplacer par des « blindées ». À l'époque je commence à pouvoir envisager de plus longs trajets. Avec les japonaises précédentes, habitant le nord, j'allais sur la côte Belge mais guère plus loin alors que là je vais sur Paris, en Bretagne…

Un souvenir notable sur le mont Cassel en Flandres : Je descends sur une petite route qui se trouve être en sens unique (dans le bon sens) c'est là qu'arrive une voiture en sens interdit, je l'évite par miracle et me retrouve vautré dans un champ : plus de peur que de mal…



Je m'en sors indemne mais pas la moto qui sera endommagée puis réparée après un délai qui m'aura semblé interminable… C'est l'époque de l'insouciance,

voire de l'inconscience… Je remonte à fond les descentes de garage à fin de pouvoir, façon Steve McQueen, effectuer un saut le plus loin possible, je prends certains virages en faisant glisser les pares-cylindres sur le bitume… Ces fantaisies vont se calmer d'elles-mêmes si l'on peut dire. A 20 ans je me marie et, raisonnable, je vends la BMW pour acquérir une 2CV4 neuve, fin du premier épisode.

L'ÉTÉ DU SIÉCLE

Été 1976, la canicule… À L'époque trouver un travail, en changer ne pose pas de problème. J'ai 22 ans et le monde devant moi, une opportunité se présente : la SAVOUREUSE, une entreprise familiale qui produit et vend de la crème glacée, le job est exténuant : il faut se lever avant l'aube pour la fabrication des glaces et en fin de matinée prendre une camionnette et les commercialiser dans une tournée. J'hérite d'une tournée éloignée de Tourcoing dans les mines à une quarantaine de kilomètres, dans les corons du coté de Lens . La saison se passe bien, la tournée est l'une des plus rentables de l'entreprise qui compte une dizaine de camionnettes. Malheureusement la fin de la saison marque le départ en retraite de l'artisan et la fin de l'entreprise.

Qu'à cela ne tienne, mes lectures de revues de moto de l'époque parlent d'une expédition moto dans le Sahara ayant pour but Tamanrasset, organisée par la Guilde Européenne du RAID dont le responsable est Gilles

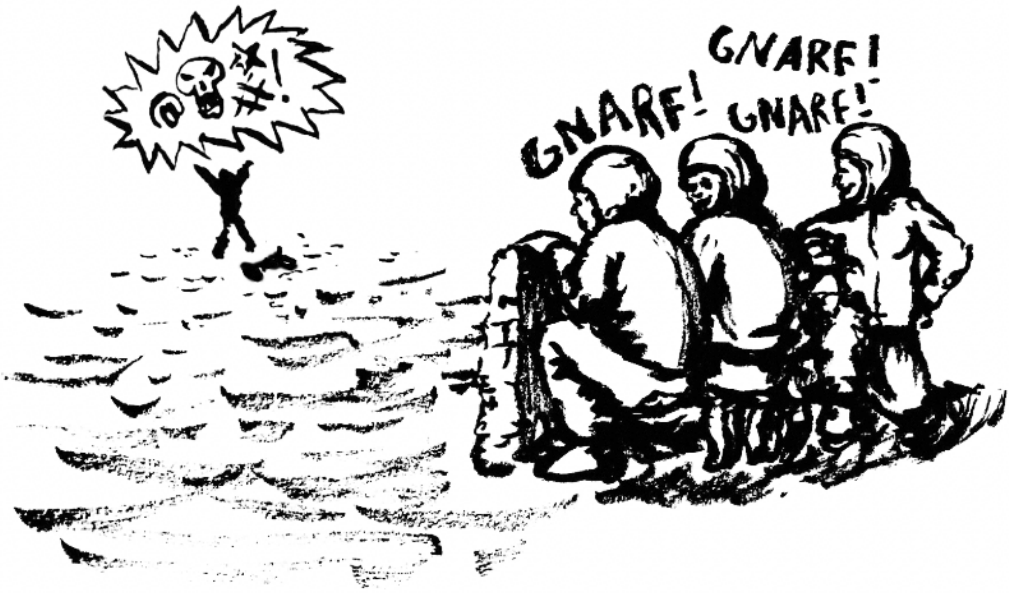
Pégorier. À l'époque la saison 1976 ayant été bonne à La Savoureuse je m'achète un TRAIL 125 TS Suzuki orange et une MINI. Me voilà parti en solo pour l'aventure. Je rejoins les autres participants à Marseille et nous voilà partis … Le panel de motos est hétéroclite, ma 125, une HONDA XL 250, une HONDA 750, une BMW R 90 / S et une voiture DS BREAK conduite par un dentiste à Santiags colorées. Inutile de dire que certaines de ces motos sont inadaptées à la piste et au désert… Nous sommes au mois de décembre, les journées sont ensoleillées et peuvent atteindre 30° mais les nuits sont fraîches, voir très fraîches, vers 5° seulement. En descendant du bateau les rampes métalliques sont humides et je m'étale de tout mon long, ce sera heureusement la seule chute du voyage. La première partie du voyage s'avère sans grande difficulté, nous atteignons Gardaïa, le dépaysement est total, de là nous attaquons le plateau de TADEMAÏT, 400 kilomètres de désert mais il existe une route qui s'avère carrossable, bien que parfois recouverte de sable tout se passe bien. Les conditions de logement sont sommaires, nous nous retrouvons parfois à 8 dans une seule chambre. Au niveau restauration c'est également inégal ce qui donnera lieu à

un incident mémorable : lors d'un repas dans un hôtel, l'un des motards, excédé par une attente de plus de deux heures de son plat enverra directement son assiette sur le mur histoire de manifester son mécontentement… Ambiance… A partir de GARDAÏA, direction IN SALAH, un des points les plus chauds du globe, le détail c'est qu'à l'époque il n'y a pas de routes et les pistes qui y mènent sont défoncées, difficilement praticables, avec des zones de « tôle ondulée » destructrices pour le matériel. Le fait de rouler trop longtemps sur un tel revêtement desserre les boulons, casse les cadres, le sable envahit tout et les problèmes ne tardent pas à arriver. Par exemple : trop focalisé sur le pilotage de ma 125 je ne m'aperçois pas de la perte de mon porte bagage et d'une partie de mon équipement. Dans le désert chacun s'occupe à sauver les meubles, éviter les ornières, les fossés creusés par l'érosion, les traces de camion qui ont creusé la chaussée dans lesquelles il faut éviter de s'engager sous peine de perdre le contrôle… De ce fait nous pratiquons le hors piste, rien à en dire sauf que… À rouler à donf sur le sable blond couleur désert le risque est d'arriver à tombeau ouvert sur un oued , soit un fossé

abrupt et là c'est le tripe salto avec atterrissage « A dieu va » !

Pour couronner le tout il faut conserver une certaine vitesse pour éviter l'ensablement. Curieusement le désert est plutôt fréquenté sur cet axe notamment par des camions surchargés qui foncent histoire de ne pas s'ensabler. A suivre un nuage de poussière que l'on croit être un collègue on peut tout à fait suivre un camion et se retrouver isolé du groupe. Le risque de tomber en panne d'essence est bien réel. Les machines sont poussées à fond et la consommation s'en ressent. La journée commence au lever du soleil, nous partons frigorifiés, la température monte progressivement et vers midi après avoir quitté plusieurs couches de vêtements nous nous retrouvons à cuire littéralement dans le désert. Nuitamment je dors habillé avec mes bottes et mon casque dans une couverture de survie. Les nuits étant particulièrement fraîches. L'ambiance est bonne, les conditions difficiles soudent le groupe et donnent l'occasion à de franches rigolades. Dans le genre canular, à un moment nous nous retrouvons dans une zone de FECHFECH, un sable farineux dans lequel il est

pratiquement impossible de garder le cap voire de rouler. Le premier qui s'engage dans le défilé arrive à fond, guidonne copieusement, perd le contrôle et se plante, le choc étant bien amorti par le sable. Au lieu de prévenir le suivant il se cache… Et le voit se vautrer après avoir guidonné copieusement lui aussi... Mort de rire ! De fil en aiguille, de chute en chute, ceux qui sont tombés se cachent et attendent le suivant : Ambiance ! Le JOE BAR TEAM n'est pas loin…

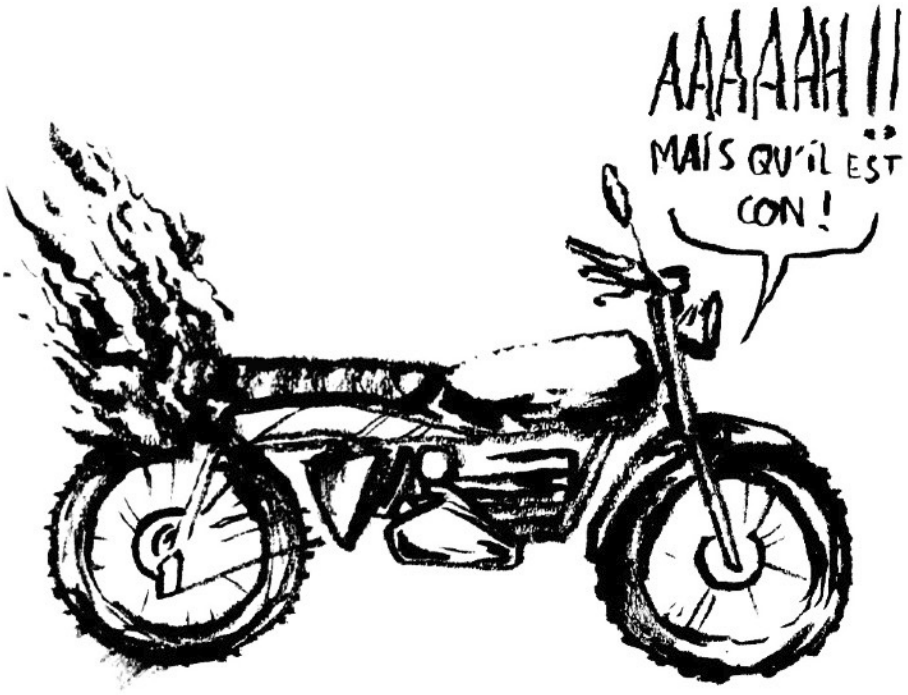


Nous passerons le réveillon dans le Sahara : Les bouteilles de champagne apparaîtront comme par magie dans ce lieu désertique. Un souvenir angoissant dans le désert : de nuit nous bivouaquons au milieu de nulle part, au milieu des dunes ensommeillées nous percevons le grondement des camions qui continuent à rouler traçant leur propre piste à fond d'éviter pour éviter de s'ensabler, la crainte est bien réelle qu'au détour d'une dune l'un d'entre eux ne roule sur le campement... La TS 125 se comporte bien, sa légèreté est un avantage et m'évite de chuter, par contre son autonomie est limitée : c'est un deux temps glouton en carburant et le sable incite à la consommation. Je plafonne à fond à 80, évitant le plus possible de ralentir pour ne pas m'ensabler, avec quelques chaleurs en arrivant en haut des dunes sans visibilité… Suspense ! Au fur et à mesure que nous nous enfonçons dans le désert vers notre objectif Tamanrasset, la population change et les noirs deviennent majoritaires. La nourriture se fait rare. Dans ces contrées un couscous, servi dans un bol se compose de beaucoup de semoule, très peu de légumes et quelques rares morceaux d'une viande caoutchouteuse, du chameau ? Les oranges sont flétries, un autre monde… Nous atteignons l'Hermitage

du père de Foucault, paysage grandiose dans le dépouillement total. Le chemin du retour tourne court, à In Salah, une oasis donnée comme l'un des points les plus chauds du globe, la Suzuki ne répond plus : Le sable a tout envahi, l'allumage ne se fait plus. L'assistance prévue par la Guilde Européenne du RAID n'existe pas ! Gilles Pégorier se fera d'ailleurs attraper par le col est secouer par l'un d'entre nous… Mais rien n'y fait. Je reste donc bloqué à In'Salah, prêt à dormir à la belle étoile, naïf que je suis… Heureusement des coopérants me préviennent du danger et m'accueillent chez eux, les oasis ne sont pas sûres, le vol ou pire sont à envisager.

Le rapatriement sera fastidieux, je devrais patienter à Alger plusieurs jours, Europe assistance s'occupera de tout, l'attente sera longue dans un palace déglingué, à la plomberie défaillante et au personnel sans chaussettes dans ses chaussures…À l'époque les infrastructures de l'Algérie semblaient à bout de souffle, leur parc automobile hétéroclite et daté. Restent des souvenirs de désert ensoleillé, le plateau du Tademaït, 400 km sans rien à l'horizon, les gorges de l'ARAK, les sensations

extrêmes, c'était le premier grand voyage, qui me laissera un goût de "retournez-y"... Un dernier souvenir de la Suzuki 125 TS, qui ne sera rapatriée que quelques mois plus tard, passablement usée par le sable et qui laissera bientôt place à une YAMAHA TRAIL 360 cc, monocylindre 2 temps à l'esthétique flatteuse qui fera un intermède relativement court. Seul fait notable : l'échappement perdra son embout, bricoleur dans l'âme je mettrai de la paille de fer qui s'enflamme alors que je roule sur le boulevard de la Marne entre Lille et Tourcoing, AU FEU !



Heureusement cela n'aura pas d'autre conséquence qu'une belle frayeur ! Je procède à l'échange de cette YAMAHA contre une LAVERDA 750 SF, une machine brute, impressionnante, rustique et imposante, magnifique. Malheureusement les vibrations générées par le moteur, omniprésentes, assombrissent le tableau, ainsi qu'un freinage évanescent, frein à tambour d'époque, chaleurs garanties !

A 27 ans, las d'enchainer les petits boulots je retourne à la fac. En travaillant dans l'hôtellerie comme assistant de direction, (un titre ronflant pour un salaire peu valorisant). J'avais profité de la formation permanente pour passer l'équivalent du BAC indispensable à l'entrée en faculté. S'en suit une période de cinq années où je me déplace du parc de Nanterre où j'habite à la faculté en Mobylette, la seule monture accessible à mes moyens. À force de petit jobs (facteur, pion, vigile) je me procure une 125 RDX deux temps Yamaha rouge métallisée, un vrai bijou d'occasion, une jolie machine, fiable, idéale en ville et forcément "juste" sur route.