

TOURISME

L'aventure



Himalayan(ne)

Emprunter les pistes himalayennes du Ladakh et franchir des cols à plus de 5 000 m, traverser la très instable région du Cachemire, parcourir le désert du Rajasthan et explorer ses somptueux palais, découvrir les cultures hindouiste, bouddhiste et musulmane... Pour vivre cette aventure de 2 mois et 9000 km, enfourchez avec moi ma fidèle Royal Enfield Himalayan !

Par Bertrand Barraud.



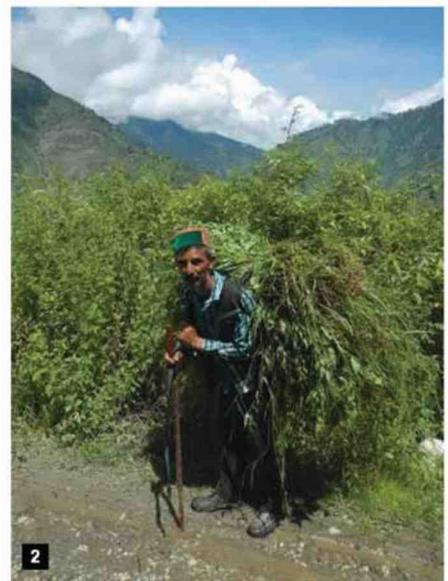
TOURISME

Matin du départ, nous paquetons sous la pluie de la mousson dans une minuscule ruelle devant notre hôtel du quartier de Paharganj à New Delhi. Difficile de faire tenir toutes nos affaires et duvets dans les deux malles de 26 litres de notre rutilante **Royal Enfield Himalayan**. Heureusement, un sac polochon sanglé sur le porte-bagages arrière permet de gérer l'excédent et offre un bon dossier à Pauline, ma passagère. Pour sortir du dédale de ruelles, je me fie au GPS qui m'indique la direction. Nous nous enfilons dans une rue où le trafic devient de plus en plus compact : charrettes, marchands et badauds inondent la chaussée... nous sommes au beau milieu d'un marché ! Impossible de faire demi-tour. On est à touche-touche. On avance centimètre par centimètre. Chaque carrefour est un invraisemblable enchevêtrement de véhicules et de personnes. Les passants se contorsionnent pour passer sous le guidon de la moto ou traversent les rickshaws à l'arrêt. Malgré une population très masculine, ma coéquipière reste admirablement calme mais garde son casque malgré la température. Pour ma part, je n'en mène pas large... Le moteur chauffe et le réservoir par la même occasion. Je dois pousser la moto, la passagère dessus, pour ne pas trop tirer sur la batterie. Je suis trempé. Soudain, au milieu de cette foule ultra-compacte surgit... une vache ! En Inde, tout est vraiment possible... Nous passerons de longues minutes à faire demi-tour à la faveur d'un carrefour avant de retrouver un trafic « normal », ainsi que nos esprits. Le voyage peut commencer ! Nous mettons une journée pour parcourir les 350 km qui nous mènent vers Shimla, station d'altitude britannique de l'Himachal Pradesh. C'est déjà l'Inde des montagnes, avec des visages qui, pour certains, font penser à une autre Asie. Tous les hommes portent un calot avec une bande verte sur la tête. À mesure

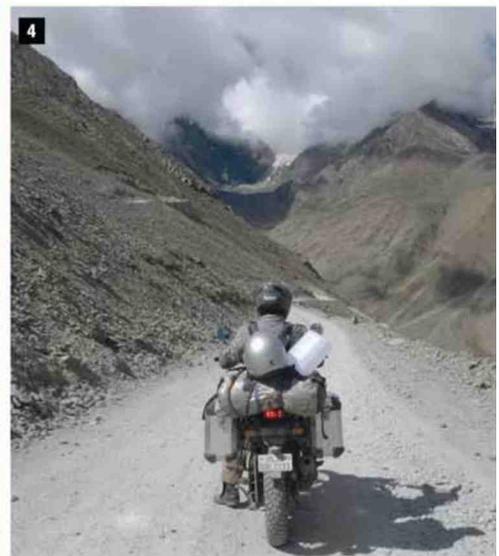
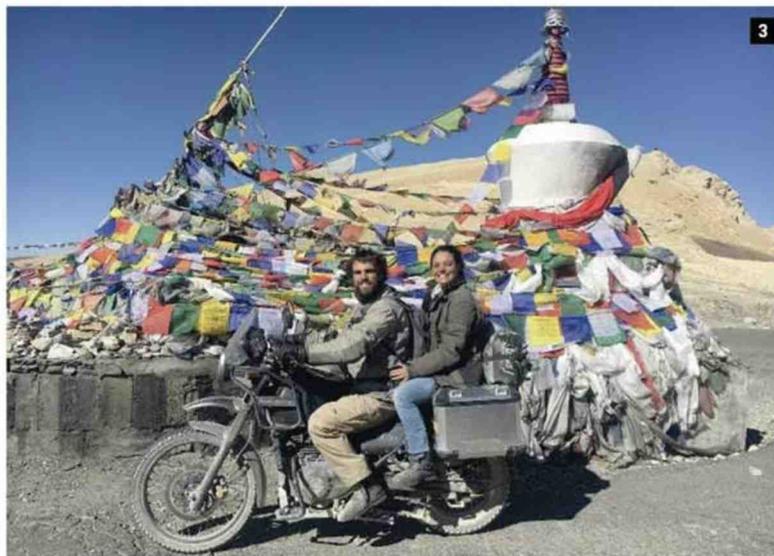
que nous progressons vers le nord-est, dans la vallée du Kinnaur, nous laissons la mousson derrière nous et rencontrons nos premiers tronçons de piste, glissements de terrain et traversées de gués. Difficile de faire plus de 100 à 150 km par jour. Les routes escarpées et étroites au-dessus du vide et les virages en épingle à l'aveugle sur un terrain poussiéreux et glissant invitent à la prudence. Les croisements de véhicules sont parfois compliqués. Les drapeaux tibétains se font de plus en plus présents. Le bouddhisme remplace l'hindouisme. Nous croisons nos premiers équipages motos et ressentons chez chacun ce mélange d'inconnu et d'excitation tant ce parcours peut réserver de surprises. C'est dans le village de Reckong Peo que nous obtenons en moins de 2 h le fameux sésame pour l'authentique vallée de la Spiti, qui longe la frontière avec la Chine.

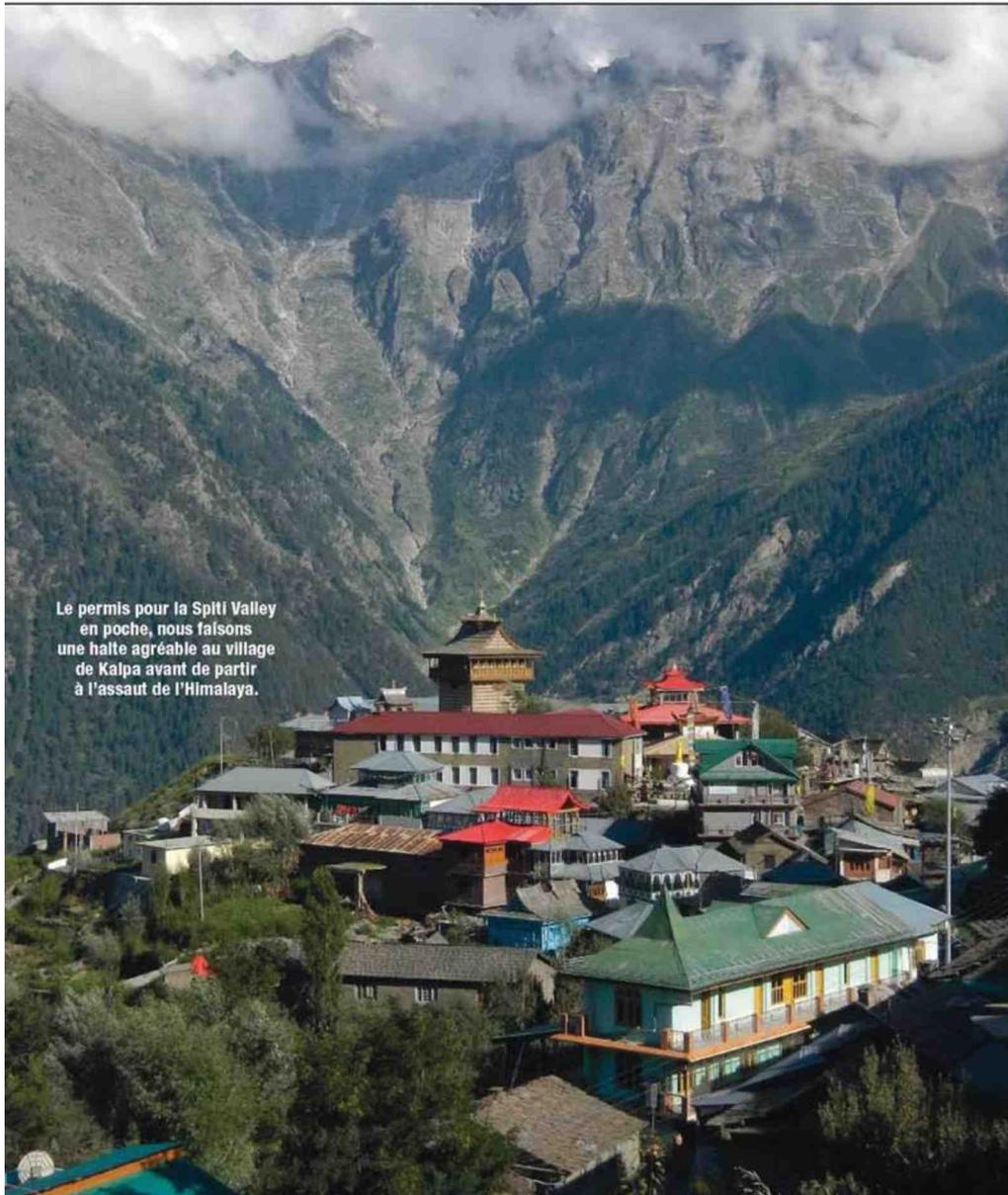
« Je ne suis pas un bon samaritain »

Nous passons alors notre premier check-point et gagnons vite de l'altitude dans un univers essentiellement minéral. Seuls signes de vie : les villages avec leurs champs verts, maisons blanches à encadrements rouge foncé et montagnes de foin sur les toits que les locaux acheminent sur leur dos. C'est le 15 août, jour de fête nationale, nous atteignons Nako à 3625 m d'altitude. Tous les habitants sont réunis sur la place du village, revêtus de leurs plus beaux habits, pour assister à des représentations de danses traditionnelles. Plus loin dans la vallée, nous découvrons la vie des « monastères perchés » où nous nous mêlons aux pensionnaires le temps d'une nuit. Si l'acclimatation de la moto à cette altitude qui avoisine les 4 000 m se passe sans difficulté, pour nos organismes, c'est une autre histoire. Coups de soleil, insolation et mal d'altitude



nous obligent à quitter précipitamment nos hôtes aux premières lueurs du jour pour une courte visite à l'hôpital de Kaza. L'asphalte laisse définitivement place à une piste qui se dégrade au fil des kilomètres dans un paysage désolé. Notre vitesse de progression oscille entre 20 et 30 km/h. Il pleut et l'eau qui ruisselle des montagnes recouvre par endroits notre piste caillouteuse sur plusieurs centaines de mètres. Il me faut alors faire descendre ma coéquipière





Le permis pour la Spiti Valley en poche, nous faisons une halte agréable au village de Kalpa avant de partir à l'assaut de l'Himalaya.

Loueurs

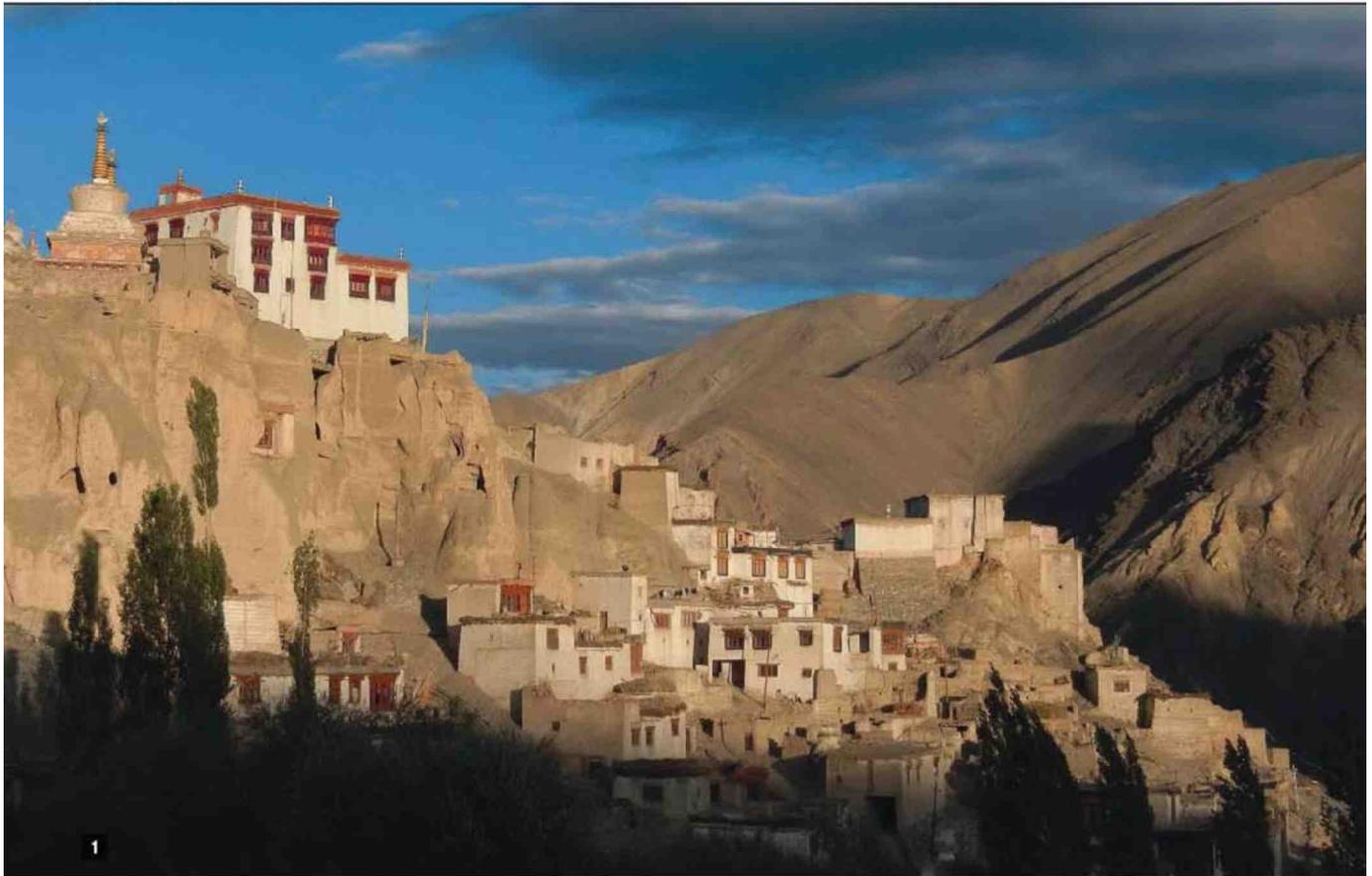
Au départ de New Delhi, il est recommandé de s'adresser à Lalli Singh, véritable institution de la location de motos dans le pays. Inclus dans le prix de la location : formation à la mécanique, pièces de rechange et outils, supports pour sacs, jerrycans... Nombre d'Himalayan limité.

Au départ de Leh, les loueurs sont pléthoriques et vous n'aurez aucun mal à trouver une Himalayan, qui est la moto la plus adaptée pour le Ladakh et le Zaskar. Sur la route entre New Delhi et Leh, des motos peuvent également être louées à Manali. Pour visiter les alentours de Leh, il est préférable de louer une moto à Leh avec une immatriculation JK (du nom de la région Jammu & Kashmir) car les véhicules loués et immatriculés ailleurs peuvent théoriquement se voir refuser l'accès à certaines routes. Le seul point de contrôle rencontré se trouve dans la montée vers le Kardung La que l'on peut rallier par d'autres itinéraires, non contrôlés. Une location s'élève en moyenne à 1 600 roupies par jour, soit 20 euros.



- 1** Dans le dédale d'un marché de New Delhi.
- 2** C'est la période des moissons. Le fourrage est transporté à dos d'homme pour être stocké sur les toits des maisons et ainsi nourrir les bêtes l'hiver.
- 3** Attention à bien contourner les stupas dans le sens horaire des aiguilles d'une montre pour que votre prière soit validée !
- 4** Le ciel instable n'augure rien de bon sur le dernier tronçon de la Spiti Valley qui doit nous permettre de rejoindre la route de Manali-Leh.
- 5** Le 15 août, c'est jour de fête nationale à Nako. Les femmes ont toutes revêtu leurs habits traditionnels pour l'occasion. Au programme : musiques et danses folkloriques.

TOURISME



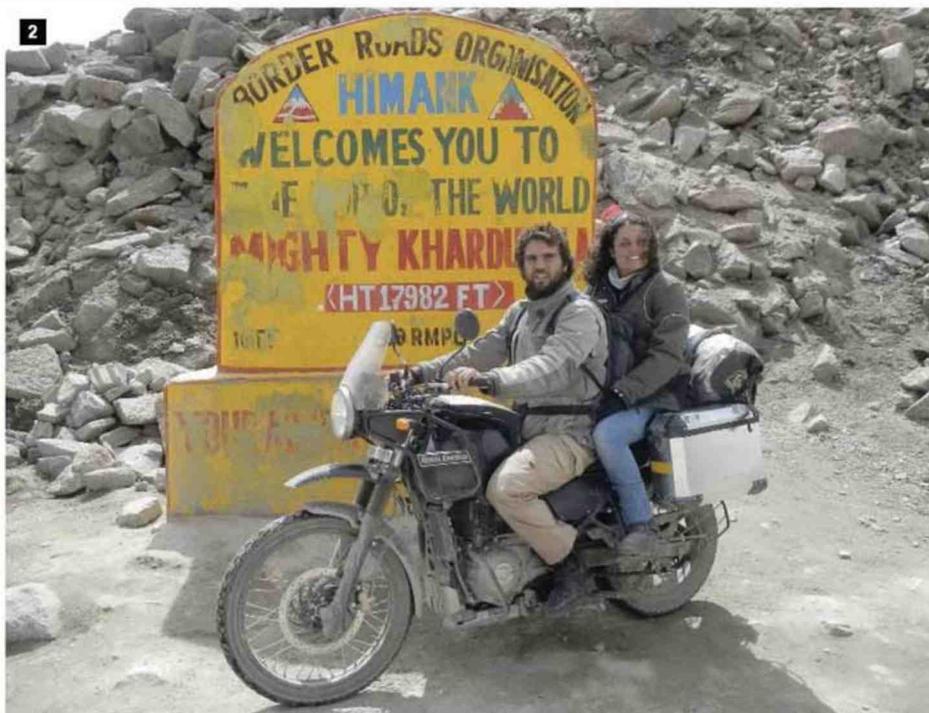
1

1 Le monastère bouddhiste de Lamayuru, sur la route entre Leh et Kargil, est l'un des plus photogéniques du Ladakh. **2** Franchir le Kardung La (5602 m), c'est effectivement rouler sur le toit du monde ! Un rêve devenu réalité. **3** Les abords du lac Pangong Tso regorgent de marmottes peu farouches qui prennent volontiers la pose. **4** Chaque village est l'occasion de plonger dans la vie locale et de faire des rencontres authentiques. **5** La BRO (*Boarder Road Organization*) ponctue la traversée de l'Himalaya de messages qui invitent le voyageur à l'humilité et à la sagesse.

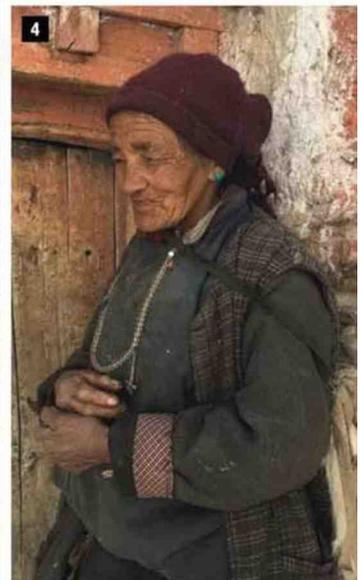
3



2



4



pour franchir ces passages délicats et parfois, ironie du sort, revenir la chercher à moto tant le passage est compliqué à pied. Nous butons sur un torrent qui dévale de la montagne et nous barre la route. Un bus local, haut de garde au sol, se présente. Il est chahuté par le courant mais parvient à traverser. Dans le sens opposé, un groupe de 9 motos passe très difficilement. Les motards doivent se pousser et tombent à l'eau. Ce sont des Français, accompagnés par un célèbre voyageur, qui se rendent comme nous à Leh. L'équipe s'est résignée à faire demi-tour face à un glissement de terrain qui a emporté la route quelques kilomètres plus loin. Je décide de revenir sur mes pas de quelques kilomètres pour passer la nuit et demande à les suivre pour franchir, cette fois-ci en montée, certains passages difficiles. Le guide me répond alors : « *Je ne suis pas un bon samaritain.* » La solidarité motarde en prend un coup ! Nous partons plus tard mais finissons par les rattraper. Arrivés au point critique, ils peinent dans l'eau et les cailloux et s'y mettent à trois pour faire passer leurs **Royal Enfield** Bullet, pourtant sans bagages. Ma formation d'enduriste prend alors le dessus et j'attaque debout sur les repose-pieds de mon Himalayan. La garde au sol importante et le travail des suspensions de la moto me permettent de passer sans difficulté devant les regards médusés de mes compatriotes. Nous trouvons refuge dans un abri sommaire en travaux où nous sommes accueillis par des charpentiers. Le lendemain, la route est de nouveau ouverte grâce aux bulldozers fréquemment mobilisés dans la région pour ce type d'intervention. Nous rejoignons alors la route principale venue de Manali et son flot de motards se rendant au Ladakh. Dernière station essence avant 365 km. Je remplis le réservoir à ras bord et mon bidon

Permis et check-points

- C'est sans doute le point auquel il faut prêter le plus attention pour un voyage dans l'Himalaya. Les permis doivent être obtenus, en plus du visa, pour certaines régions de l'Inde. En 2018, il fallait en faire la demande auprès d'une agence touristique qui vend ses services quelques euros et vous l'obtient dans la journée ou en 24 h. Dans certaines zones, il peut être nécessaire d'être deux pour en faire la demande même si le « groupe » peut se séparer par la suite. Le sésame en poche, on franchit les check-points sans difficultés.
- Un permis est nécessaire pour la Spiti Valley, obtenu à Reckong Peo, et 4 autres permis pour la Nubra Valley, le Pangong Tso, le Tso Moriri et la vallée de Dha-Hanu, obtenus en même temps à Leh. Les check-points sont légion dans l'Himachal Pradesh, au Ladakh et au Cachemire et font partie du voyage. Je ne compte plus le nombre de fois où j'ai dû m'arrêter pour laisser mon identité et parfois même me faire prendre en photo devant la moto par les autorités !

de 10 litres que je loge dans le sac polochon. La route grimpe progressivement jusqu'à un premier col à 5000 m. Sur cet itinéraire qui n'ouvre que quelques mois dans l'année, les camps de l'armée ont remplacé les villages. Nous croisons régulièrement des convois militaires et des petits groupes de cantonniers aux tenues et au matériel inadaptés venus des régions pauvres du pays pour refaire la route. Hormis les camps de tentes de Sarchu, au milieu de l'itinéraire, les logements et points de restauration sont rudimentaires.

À 5000 mètres, le câble d'accélérateur nous lâche

Avec son injection, notre Himalayan BS4 se porte à merveille à ces hauteurs. La route ne présente pas de difficulté majeure et nous atteignons bientôt le Taglang La (col à 5 328 m) avant de redescendre vers Leh (3 500 m). Malgré le dénivelé, nous ferons le trajet avec un plein, soit à peine 3,2 litres/100 km. L'activité économique et touristique dans la capitale du Ladakh tranche avec l'isolement des derniers jours. Les loueurs de motos sont très nombreux. Nous obtenons les permis spéciaux nécessaires pour visiter la région. L'ascension par le Kardung La réputée plus haute route carrossable du

monde (5 602 m déclarés mais 5 359 m réels) nous permet d'arriver dans la vallée de la Nubra, célèbre pour ses dunes de sable blanc. Les touristes déferlent en minibus à heure fixe pour effectuer une courte balade en chameau. Au bout de la vallée, Turtuk, ville proche de la frontière avec le Pakistan, connue pour ses paisibles jardins en terrasse et ses abricotiers, nous offre une halte reposante et hors du temps. Des chemins de traverse nous mènent au Pangong Tso, vaste lac d'altitude à la couleur bleu azur dans lequel les montagnes de la Chine voisine se reflètent. C'est ici l'univers des yaks et des marmottes. Nous logeons chez l'habitant et partageons la vie des locaux. Pauline aide à la cuisine et prépare un plat typiquement ladakhi. De mon côté, je « discute » avec l'homme de la maison autour d'un thé et joue avec les enfants. Une expérience inoubliable. Nous serions bien restés mais il nous faut reprendre la route et retrouver son lot de surprises. En pleine ascension d'un nouveau col à plus de 5 000 m, le câble d'accélérateur casse. Le plomb a sauté ! C'est la fin de l'après-midi et nous sommes obligés de redescendre par sécurité. Heureusement, nous avons un câble de rechange. Des motards indiens nous prêtent main-forte. C'est reparti. Nous passerons le col, seuls au monde, par



TOURISME



la piste, la nuit tombant et à la lumière des phares. Le lendemain, la poignée continue de gratter quand je la tourne. Une vérification rapide révèle que le câble s'effiloche et peut casser à tout moment. Les fils s'accrochent dans la gaine et ne coulisent plus. Nous décidons de changer nos plans et de nous rendre au garage **Royal Enfield** de Leh. Je parviens à caler l'accélérateur à un régime moteur convenable, fais monter ma passagère et démarre en seconde. Pendant 1 h, il m'est interdit de freiner, de décélérer et de changer de vitesse malgré la circulation. Sur place, le câble est changé rapidement.

On nous apprend que la pièce de rechange dont nous disposions était pour une Himalayan BS3 à carburateur... Nous reprenons notre route en direction du lac Tso Moriri, réputé pour son authenticité, tant il est éloigné des circuits traditionnels et difficile d'accès. Nous n'allons pas être déçus. Lorsque nous arrivons à Korzok,

localité qui jouxte le lac, on se croit dans le film *7 ans au Tibet*. Les habitants de zones reculées des montagnes voisines, au teint buriné et en tenue traditionnelle, se sont regroupés pour assister aux funérailles d'un Lama (moine) populaire dans la région et à l'intronisation de son remplaçant. Les femmes portent leurs plus belles parures et les anciens font tourner leurs moulins de prière. Un événement inoubliable auquel nous assistons – comme des

privilegiés – assis parmi la foule réunie dans la cour du monastère ! Après une dernière boucle dans la vallée de Dha-Hanu (Nord de Leh), à la rencontre des derniers descendants des Perses dans leurs villages des Fleurs, je me sépare de ma coéquipière. Les malles de la moto suffisent à contenir mes seules affaires. Au fur et à mesure que je progresse vers l'ouest, les mosquées et leurs minarets remplacent les temples bouddhistes et les maisons se coiffent désormais de toits pentus en tôle ondulée. Ici, la religion dominante est l'islam. Les paysages deviennent plus verts et je perds de l'altitude.

La route de la mort

J'entre dans le Cachemire, région hautement instable tant elle fait l'objet de tensions séparatistes et de heurts avec le Pakistan. Après avoir hésité, les informations collectées sur le parcours me décident à franchir le pas. L'ambiance a changé. Pas un touriste. Les regards sont plus durs. Les femmes moins présentes. Sur la route, je croise des cortèges avec des hommes tout de blanc vêtus venus retrouvés leurs proches. Ils arrivent du Hajj, le pèlerinage à la Mecque – l'un des 5 piliers de l'islam. À Srinagar, la ville est sous surveillance permanente. Des véhicules blindés circulent avec des militaires dans leurs tourelles ou accrochés à l'extérieur, arme au poing. Mon hôtel me demande de respecter un couvre-feu et de ne pas trop traîner dans la vieille ville. Je m'exécute ! Ce contexte tranche cependant avec la douceur du lac Dal et ses house-boats, mais aussi avec les splendides jardins

Inde : mini-guide pratique

Papiers : visa et permis de conduire international
Santé : vaccin contre la rage conseillé et précautions élémentaires renforcées.

S'acclimater progressivement à l'altitude et ne pas abuser du Diamox (médicament).

Quand partir : de la fin du printemps au début de l'automne pour le Ladakh (route entre Manali et Leh fermée le reste de l'année) et d'octobre à avril pour le Rajasthan.

Routes et pistes : pistes en mauvais état dans le Zaskar, dans certains tronçons de la Spiti Valley (traversées de cours d'eau), et sur l'axe Manali-Leh (bourbiers). Mix d'asphalte et de pistes correctes dans le reste du grand Nord et bonnes routes dans le Rajasthan.

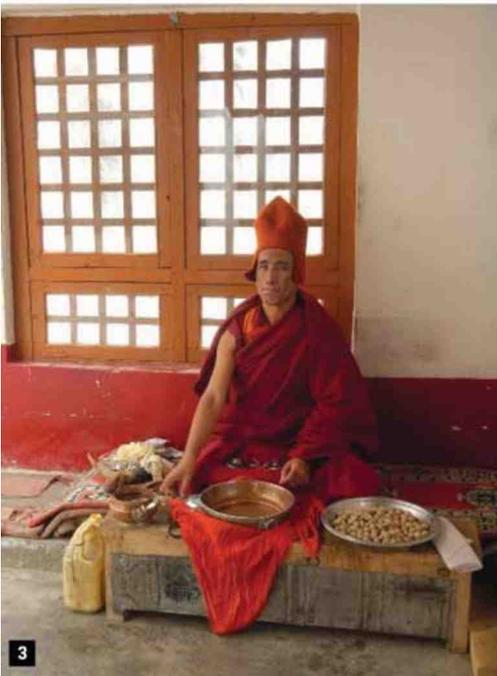
Budget : de 4 euros dans le Ladakh à 15 euros dans les grandes villes pour une chambre. Un repas sur le pouce se monnaie entre 1 et 2 euros.

Essence : faire le plein dès que l'occasion se présente – voire transporter un jerrycan de 5-10 litres – pour la Spiti Valley (station essence à Kaza), la route entre Manali et Leh (Keylong), le Ladakh en général (Upshi et Diskit) et le Zaskar (Padum). Compter environ 1 € du litre.

Sécurité : vigilance permanente sur la route. Le plus fort a toujours raison et vous obligera parfois à sauter dans le bas-côté. Routes et pistes de la Spiti Valley particulièrement étroites avec des virages à l'aveugle et surplombant des précipices. Pour le Cachemire, se reporter à l'encadré.

Ne pas oublier : un bidon d'essence, une bonne carte et/ou un GPS, quelques outils de base et des pièces détachées, comme des câbles d'accélérateur et d'embrayage.





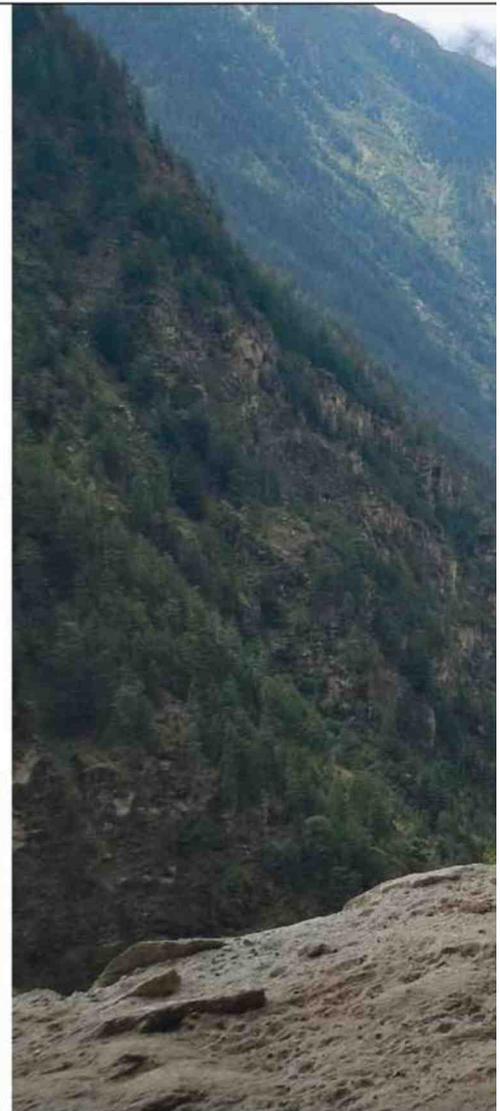
1 Une bonne partie du trek qui relie Lamayuru à Padum au Zaskar est aujourd'hui accessible par une piste peu empruntée mais qui ne débouche pas... encore ? **2** La religion musulmane remplace peu à peu le bouddhisme au fil des kilomètres vers l'ouest. **3** Les rares étrangers qui s'aventurent dans les monastères isolés du Zaskar seront spontanément invités pour un buttered-chai (*thé au beurre*). **4** Le lac Tso Moriri, l'un des endroits les plus reculés du Ladakh, nous réservera une étonnante surprise et restera un souvenir inoubliable. **5** Les traversées de rivière sont fréquentes lors d'une expédition dans l'Himalaya. Dotée de bonnes suspensions et d'une garde au sol confortable, la petite Himalayan s'est parfaitement déjouée des pièges qui se cachaient sous la surface de l'eau.



TOURISME

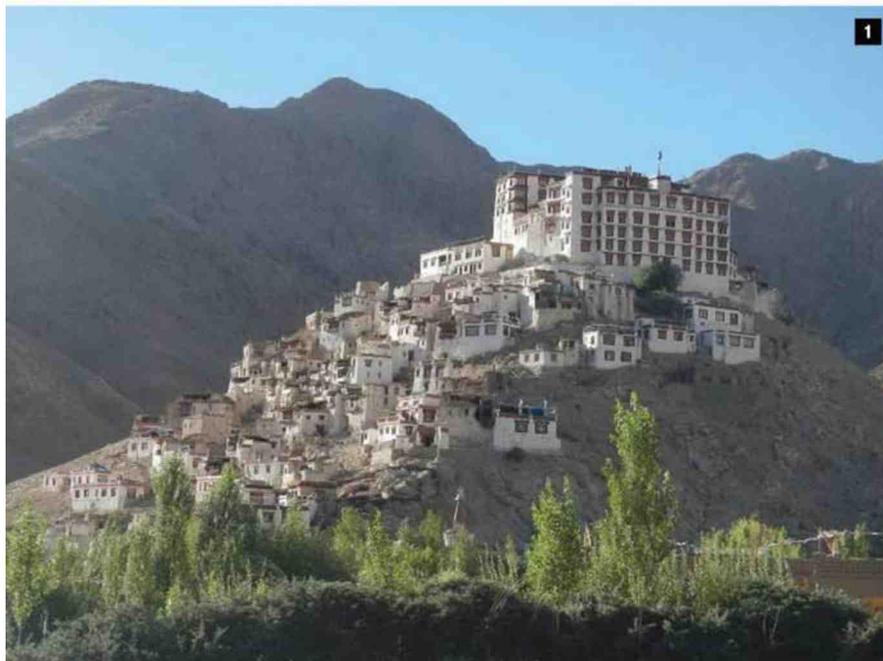
Moghols et leurs fontaines, nichés au creux des montagnes alentour. Dans le tumulte de la vieille ville, je découvre les maisons en bois et en béton et d'anciennes mosquées typiques. Je profite de mon escale pour me rendre dans un garage [Royal Enfield](#) faire une révision générale (vidange des 5 500 km, changement des plaquettes de frein arrière) et vérifier les roulements de la colonne de direction qui jouent des castagnettes depuis quelques centaines de kilomètres déjà... mais qui sont visiblement en bon état ! La main-d'œuvre et les pièces coûtent quelques euros à peine, il ne faut pas s'en priver. Obligé de traverser la zone sud de la région, réputée encore moins sûre en raison de terroristes ou de séparatistes qui s'y cacheraient, je pars avec le lever du soleil. Je laisse peu à peu derrière moi les patrouilles qui sondent les bas-côtés et le terre-plein central de la route avec des détecteurs de mine, ainsi que les multiples check-points où je suis photographié à côté de la moto avec l'immatriculation de cette dernière bien visible par mesure de sécurité, et retrouve les montagnes et la route des « 3K » (Kishtwar, Killar, Keylong), aussi appelée « route de la

mort ». Les vidéos trouvées sur Internet sont peu engageantes. La veille au soir, autour d'une tasse de thé dans le commissariat de Kishtwar, je suis briefé par le commandant en chef sur les 5 virages à l'aveugle de la redoutée portion de 5 km à flanc de falaise du parcours. La piste grimpe franchement dans cette saillie creusée côté montagne. L'Himalayan ne faillit pas. Je m'efforce de coller à la falaise tant la voie est étroite. Heureusement, aucun véhicule à contresens. J'évite de regarder en bas et passe les virages au pas à grands coups de klaxon. Ici, l'erreur ne pardonne pas ! J'avale cette piste de près de 250 km en un jour et croiserai bergers et leurs troupeaux descendant des alpages, mais aucune moto. Le lendemain, c'est le Rothang La qui m'attend : col célèbre pour ses glissements de terrain et ses bourbiers redoutés par tous les conducteurs de deux et quatre-roues. Il pleut des cordes ! Au check-point, on m'annonce que je ne parviendrai pas à passer tout seul et que je ferais mieux de rester à l'abri dans le village le temps que la situation s'améliore. Juste de quoi faire monter l'adrénaline et me décider à tenter ma chance ! Je dégonfle les pneus et me lance.



La très authentique vallée du Zaskar

Depuis Kargil, à mi-chemin entre Leh et Srinagar, on quitte peu à peu la vallée musulmane de la Suru pour gagner de l'altitude et rejoindre la vallée bouddhiste du Zaskar. Cet itinéraire éprouvant de 230 km jusqu'à Padum, principale localité, se parcourt généralement en 2 jours tant la piste est cassante et peut se faire en 1 jour en solo en mode « enduro ». Si la culture, les monastères et les montagnes sont ceux du Ladakh, la récompense se trouve dans l'authenticité de ce lieu hors du temps et protégé du tourisme. Loger chez les habitants et partager leur vie le temps d'une nuit ou se faire inviter par les moines pour une tasse de thé au beurre salé rendent cette expérience encore plus unique.



1

1 L'un des emblématiques monastères perchés du Ladakh que l'on retrouve tout au long du parcours. **2** La nuit chez l'habitant est une expérience inoubliable qui permet de partager le quotidien d'une famille. Ne pas hésiter à solliciter les villageois qui sauront vous indiquer les gîtes ! **3** La « route de la mort » version indienne. 5 km de franche grimpe dans une saillie creusée dans la montagne avec des virages à l'aveugle. Pas le droit à l'erreur de pilotage... **4** Il faut se lever de bonheur pour assister à une *puja* (prière en groupe) dans un monastère, mais on ne le regrette pas. **5** Rencontre avec les habitants de la vallée musulmane de la Suru qui mène, après 230 km d'une piste éprouvante, au Zaskar.



2



3

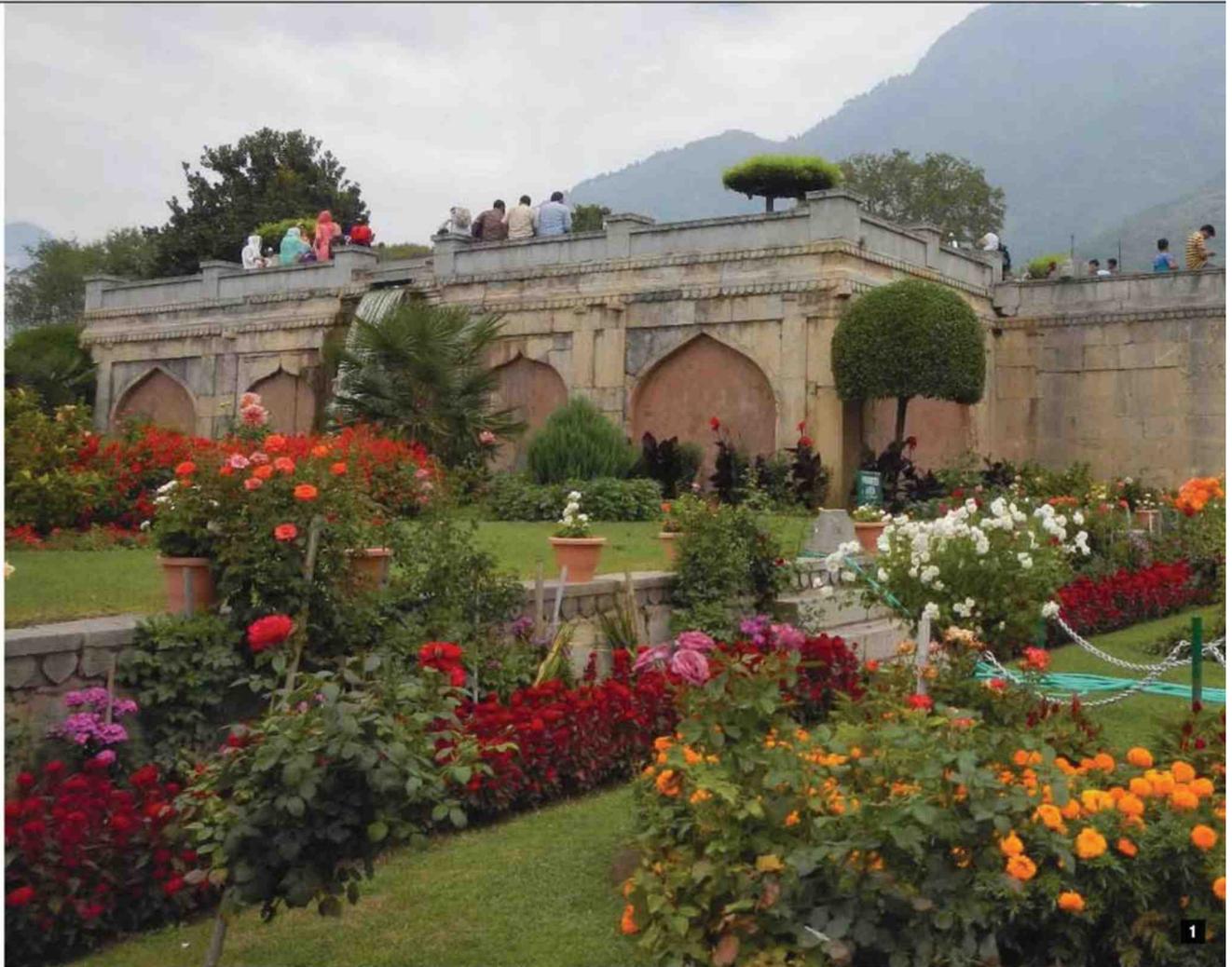


4



5

TOURISME



Sur ma voie, des véhicules sont bloqués, je dois couper les gaz et m'embourbe à mon tour faute de puissance. J'ai de la boue jusqu'au moyeu. Le petit moteur de l'Himalayan peine, mais je parviens à m'en sortir. La voie à contre-sens est libre, une voiture étant embourbée en amont. J'en profite. Le cul plaqué sur la selle, les pieds qui traînent, je visse la poignée d'accélérateur pendant de longues centaines de mètres et ne lâche rien. Peu importe le style, c'est le résultat qui compte. Les petits cailloux mélangés à cette boue aident à la motricité. Je finis par m'en sortir. J'ai vaincu seul le Rothang La ! L'Himalayan se montre particulièrement agile et joueuse dans les virolos de la route verdoyante du Sud-Est qui serpente à flanc de collines entre les cultures en terrasse et me fait passer par McLeod Ganj, localité célèbre pour accueillir le Dalai-Lama depuis son exode du Tibet en 1959. Malheureusement, il n'était pas là ce jour. J'arrive bientôt à Amritsar, ville sainte des Sikhs, et quitte mes bottes pour découvrir pieds nus le temple d'or. Véritable bijou qui scintille sous un soleil intense, ce temple semble flotter dans le bassin qui l'entoure et dans lequel les hommes s'immergent avec leur traditionnel

poignard à la ceinture. Je suis alors invité dans le réfectoire collectif, à l'organisation bien rodée, où je prends place, assis en tailleur, à côté des pèlerins pour me sustenter. Autant dire que je détonne dans le paysage. Mes faits et gestes font l'objet de toutes les attentions... À la fin de la journée, je pars rejoindre le poste frontière de Wagah, proche du Pakistan, pour assister à la cérémonie quotidienne de clôture qui donne lieu à un véritable show. Durant près de 45 minutes, les soldats de ces nations sœurs et rivales s'opposent dans des parades millimétrées et parfaitement symétriques. Le public indien est chauffé à blanc et montre sa supériorité numérique ! À mesure que je m'enfonce dans le Rajasthan, le paysage change et se fait de plus en plus désertique. La végétation devient rare, les premiers dromadaires apparaissent et les vêtements des femmes se colorent. Les tracteurs tirent des chargements de foin aux dimensions monumentales. J'avale sans difficulté en 2 jours près de 800 km d'un trajet loin d'être monotone : sur le bord de la route, des milliers de pèlerins parcourent – parfois pieds nus – des centaines de kilomètres pour se rendre





1 La douceur des fleurs et des fontaines des Jardins Moghols de Srinagar tranche avec la réputation sulfureuse de la ville et de ses vieux quartiers. **2** Rencontre avec les nomades de l'Himachal Pradesh qui descendent des alpages avec leurs troupeaux de chèvres et leurs chevaux lourdement chargés. **3** Désert du Thar, proche de Jaisalmer, je troque ma fidèle Himalayan contre une monture plus locale. Pas sûr que ça soit plus confortable, ni plus rapide... En tout cas, ma moto a du succès ! **4** Rien de tel qu'une nuit dans un house-boat ou une balade en shikara (barque traditionnelle cachemirienne) pour observer la vie sur le lac Dhal, au cœur de Srinagar.

Sécurité au Cachemire

Faut-il y aller ou ne pas y aller ? Difficile de dire tant les circonstances évoluent vite. L'accès à la zone est formellement interdit par le ministère des Affaires étrangères français. Quoi qu'il en soit, il est recommandé de prendre des informations sur la situation plusieurs jours à l'avance et d'être vigilant une fois sur place. Les touristes ne sont généralement pas visés mais peuvent rapidement subir les dommages collatéraux des affrontements.

La Royal Enfield Himalayan

La Royal Enfield Himalayan est une bonne petite aventurière qui vous emmènera partout où vous aurez choisi d'aller, y compris à plus de 5 000 m d'altitude. La souplesse de son moteur, sa maniabilité, sa garde au sol généreuse, ses suspensions et son sabot moteur d'origine font d'elle une partenaire de voyage idéale pour profiter des petites routes et se déjouer des pièges tendus par la piste. Avec une puissance de 24,5 chevaux, elle sera cependant moins à l'aise sur les grandes voies rapides européennes et dans les passages techniques en duo. Le refroidissement par air touche ses limites dans le trafic en cas de forte chaleur et le système de freinage est un peu juste en situation d'urgence à deux. **Ergonomie et équipement** : l'Himalayan est confortable et agréable pour voyager en solo,

sans négliger pour autant un éventuel passager. Sa faible hauteur de selle (800 mm) sécurise dans les passages difficiles et la position debout est tout à fait naturelle en off-road. Le saute-vent est efficace et le tableau de bord, complet, dispose même d'une boussole ! Les pare-carters et les embouts de guidon (options) protègent efficacement la moto en cas de chute, notamment les pédales et les leviers. Les valises sont résistantes et conviennent parfaitement pour un voyage seul mais devront être complétées d'un sac polochon pour un road-trip en duo avec du matériel de camping. **Consommation** : 3,1 litres/100 km en moyenne, soit une autonomie de près de 500 km, un record ! **Budget** : 4 695 € en France pour la moto et 600 € pour les valises alu et leur support de fixation.



3



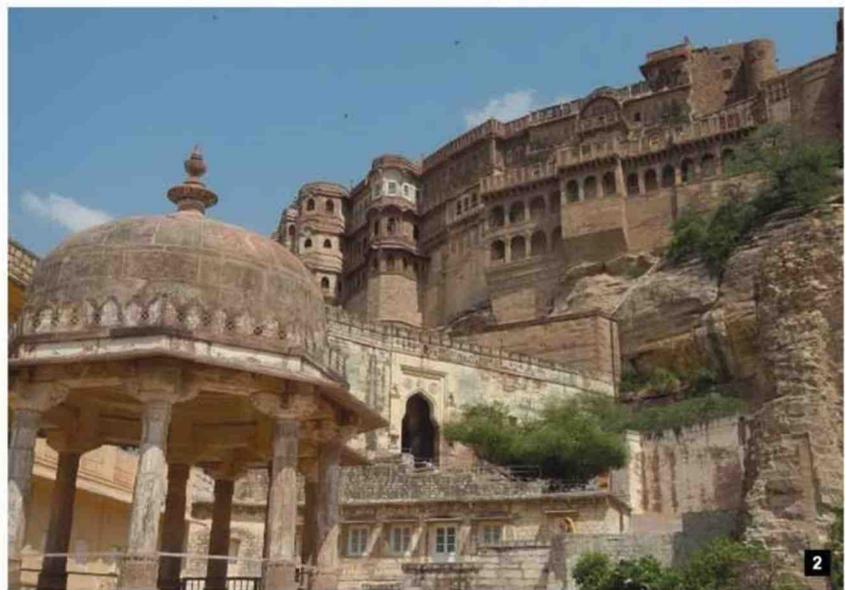
4

TOURISME

au festival de Ramdevra. Je suis invité à déjeuner avec eux sous des tentes dressées pour l'occasion sur le parcours. À Jaisalmer, je découvre la célèbre forteresse du désert qui se pare d'une chaude couleur dorée au coucher et au lever du soleil, ainsi que les magnifiques Haveli, riches maisons aux façades sculptées, puis je m'enfonce dans le désert du Thar pour passer la nuit sous un magnifique ciel étoilé. Étrange sensation au réveil d'avoir définitivement changé d'univers. Le temps s'écoule lentement. Pas un bruit. Les ruelles du village sont poussiéreuses et couvertes de sable. Les femmes rapportent l'eau du puits sur leur tête et se couvrent le visage avec un foulard pour se protéger de la chaleur et de mon regard. Des hommes enturbannés, à la moustache soignée, discutent autour d'une tasse de thé qu'ils boivent à la coupelle, à l'ombre de rares arbustes, tandis que le bétail se prélassé dans les enclos des maisons. Aux alentours, les routes disparaissent sous le sable et les grandes dunes surgissent d'un horizon infini où déambulent des dromadaires sauvages. L'Himalayan se montre plutôt efficace dans ces passages sableux qui durent parfois plusieurs centaines de mètres et dans lesquels des camions se trouvent en difficulté.

Et en guise d'apothéose : le Taj Mahal

Le reste de l'itinéraire s'effectue par des grandes routes plutôt roulant sur lesquelles je cruise en 5^e à 90 km/h et à 4 500 tr/min. Ce régime convient parfaitement à l'Himalayan et au pilote qui doit composer avec les vaches qui déambulent sur la chaussée, les véhicules à contre-sens et ceux qui déboîtent sans regarder. La découverte du mont Abu m'offre une halte rafraîchissante et reposante, et un panorama sans égal sur la région, avant de plonger dans le tumulte des traditionnelles villes des Maharadjas, célèbres pour leurs somptueux palais : Udaipur et son lac, Jodhpur, la ville bleue, et Jaipur dont on rallie le fort à dos d'éléphant. L'arrivée et la sortie des villes se déroulent généralement dans une circulation très chaotique où le jeu consiste essentiellement à éviter les autres véhicules à grand renfort de klaxon. Il est rare de ne pas toucher et il faut se méfier des rickshaws agiles mais encombrants. Une fois posé dans les hôtels confortables – et bon marché –, je découvre l'Inde qui met tous les sens en éveil : c'est un festival de curiosités culinaires de rue, de célébrations religieuses, de petits métiers et de bizarreries dont seul ce pays a le secret. Ici et là, je participe à des processions où des divinités hindoues sont transportées sur des palanquins au rythme des fanfares, tandis que le cortège s'asperge d'une poudre rouge qui colore les vêtements. Des cercles se forment dans lesquels les plus intrépides s'improvisent cracheurs de feu, se livrent à des combats



de sabre ou encore sautent dans des cerceaux enflammés. On ne s'ennuie jamais ! Ma présence ne laisse pas indifférents les Indiens qui demandent à faire des selfies. À Pushkar, j'assiste au rituel des Hindous qui viennent s'immerger dans le petit lac sacré qu'entoure la ville. Comme une apothéose et en guise d'aboutissement, mes derniers tours de roues m'amènent au splendide Taj Mahal qui semble flotter à l'horizon : majesté, perfection et plénitude sont réunies en ce lieu. Je repense alors aux paysages sublimes que j'ai traversés, aux différentes cultures et religions que j'ai découvertes, aux rencontres que j'ai faites et aux aventures que j'ai vécues... autant d'ingrédients qui font de ce voyage une expérience exceptionnelle. ■

fiche technique

Moteur :

Monocylindre, quatre-temps, refroidi par air, simple ACT, 2 soupapes, 411 cm³ (78 x 86 mm), 9,5 à 1, puissance 24,5 ch à 6 500 tr/min, 3,2 mkg à 4 250 tr/min. Injection électronique. Boîte 5 rapports, transmission par chaîne.

Partie-cycle :

Cadre tubulaire en acier, simple berceau dédoublé. Fourche télescopique hydraulique ø 41 mm, déb. 200 mm, non réglable, mono-amortisseur arrière, déb. 180 mm, réglable en précontrainte. Freins AV/AR simple disque ø 300 mm, étrier 2 pistons/simple disque ø 240 mm, étrier 2 pistons, ABS. Pneus AV-AR 90/90 x 21 – 120/90 x 17. Réservoir 15 litres. Coloris blanc ou noir. **Tarif : 4 695 euros**



3

1 Les fêtes et célébrations religieuses sont courantes en Inde. Au programme, ce jour : fanfares, processions, batailles de sabres, jets de poudres colorées, cracheurs de feu, acrobaties dans des cerceaux enflammés... **2** Les forteresses et palais du Rajasthan sont le principal attrait touristique de la région. Ici, le fort de Jodhpur, qui domine la « ville bleue ». **3** Arpenter les villes indiennes éveille tous les sens et permet de découvrir une multitude de petits métiers. **4** Un Thali : repas traditionnel indien composé de différents plats qui varient selon les régions mais dont les constantes restent le naan (pain rond), le dal (lentilles en sauce) et le riz. **5** Le Taj Mahal d'Agra : apothéose de mon épopée indienne ! **6** Les Rajasthanis préfèrent boire le thé à la coupelle qu'à la tasse. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? **7** La charmante ville d'Udaipur avec ses palais sur l'eau.



4



5



6



7