

# la moto

## LE CÔTE CÔTE VEGU CONTINENTAL CIRCUS PARADE





# LE CÔTE VECU CÔTE



"Tout homme à un moment ou à un autre de sa vie a besoin d'aller à la recherche de lui - même, de partir à l'aventure". Cette petite phrase d'un philosophe contemporain

me trotte dans la tête alors que je regagne tout bêtement mon petit appartement. Je pense à ces derniers deux jours et à la cascade d'événements qui vont me faire partir suivre le Côte-Côte. Moi aussi je vais aller à la découverte...

par Jean-Pierre Boulmé.

Jusqu'au dernier moment, j'ai cru ne pas pouvoir le faire. Certes, on a toujours besoin d'un photographe sur l'événement et je le suis de profession, mais quand même. Pour couvrir une telle épreuve, il faut des moyens. Je ne les ai pas et je vois mal comment il va m'être possible de faire quelque chose de valable sans précéder les concurrents. L'idéal c'est l'avion du toubib de l'organisation qui ouvre la piste, mais la place est prise... Pourtant, vraiment tenté, j'ai accepté de partir, sautant sur la proposition de Rémy Louvel, gérant de l'Agence Moto-phot et pilote de l'équipe Motobécane. Il m'a offert de travailler pour lui et m'a donné en échange une place dans le Toyota d'assistance. Je le suivrai en compagnie de Jean-Pierre Camino, le préparateur moteur et de Yves Kerlo, le réalisateur de la partie cycle de la jolie 350cc que pilotera Rémy. Nous aurons également à nous occuper de Pierre Schricke qui disposera de la seconde Motobécane, une 125cc très proche de la série.

En plus, j'ai des tas de copains qui partent aussi. Il y aura au départ Duhesme et Changeux, Chapel et Dunac les gars de TF1, l'équipe Yamaha avec Baillard, Guili, Rayer, Comte et Maingret, celles de Challenge 94 et de Moto Verte qui disposeront aussi de Yam, et l'équipe Honda avec pour pilotes Desheulles, Vassard, Fenouil et Pénin et comme assistance Lepeltier, Clatot, Meulenet, Avisse. Enfin, j'ai dit oui. On verra bien.

21 décembre 1976. Il est 23h25 lorsque nous arrivons à Roissy pour prendre l'avion d'Abidjan qui décolle à 23h30. C'est déjà le cirque, mais, dans le groupe, c'est encore la joie. Nous quittons Paris, sa crasse, sa pluie et son béton pour Abidjan : 25° la nuit, la mer, la lagune, les bananiers, le soleil...

## A la découverte de l'Afrique.

Il est 6h30 heure locale lorsque nous arrivons et il fait encore nuit. Notre premier contact avec l'Afrique est plutôt moite et brûlant car il fait 30°. C'est Rémy Louvel

qui, en vieil habitué, guide nos premiers pas. Lui, il a déjà pris le départ de la première édition du truc. A peine sorti de l'aéroport, une meute d'africains se rue sur nos bagages pour les charrier dans les voitures. Tous, aussitôt, réclament déjà "des sous pat'on". Ca commence...

Nos deux taxis se tirent la bourre jusqu'à l'Hôtel de France que nous avons choisi pour ne pas perdre le contact. Heureusement pour nous, les pauvres Datsun n'en peuvent plus et se traînent lamentablement à un petit 80 km/h. A l'arrivée les compteurs indiquent des sommes différentes et Rémy doit couper la poire en deux. A 11 heures, c'est le petit déjeuner africain, en terrasse. A peine assis, dix petits gosses essayent de cirer nos chaussures, baskets compris... Certains d'entre nous, avec raison, les surnomment les mouches. Autour de nous, toute la vie est une découverte. Tout le monde vit dans la rue paisiblement. Devant l'hôtel une guérite aussi grande qu'un guichet de la loterie nationale nous intrigue un instant. C'est "l'ho'loger de confiance, mon vieux". A ses côtés une table de fortune est entourée de deux grands bancs : c'est le restaurant. La viande grillée ou le mil, on l'achète à une marchande accroupie devant deux bassines en émail. Un peu plus loin, c'est "l'épa'ateur mécanicien Mobylette" : on bricole ferme sous les arbres.

Mais, comme les mouches sur la viande nous indisposent quand même, nous mangeons français dans des restaurants français.

Le 22, nous allons dédouaner le matériel dans le port d'Abidjan : un Toyota châssis long non bâché, une caisse contenant la 350 Motobec et une autre contenant la 125. Les établissements Abilgal (importateur de Mobylette en Côte d'Ivoire) nous laissent disposer d'un emplacement gardé. Le service de maintenance poids lourd, dirigé par l'excellent Monsieur Renault est également à notre disposition. Nous allons donc pouvoir terminer les motos et la mise au point du Toyota, puisque le temps a manqué à Paris.

## Ca se gate.

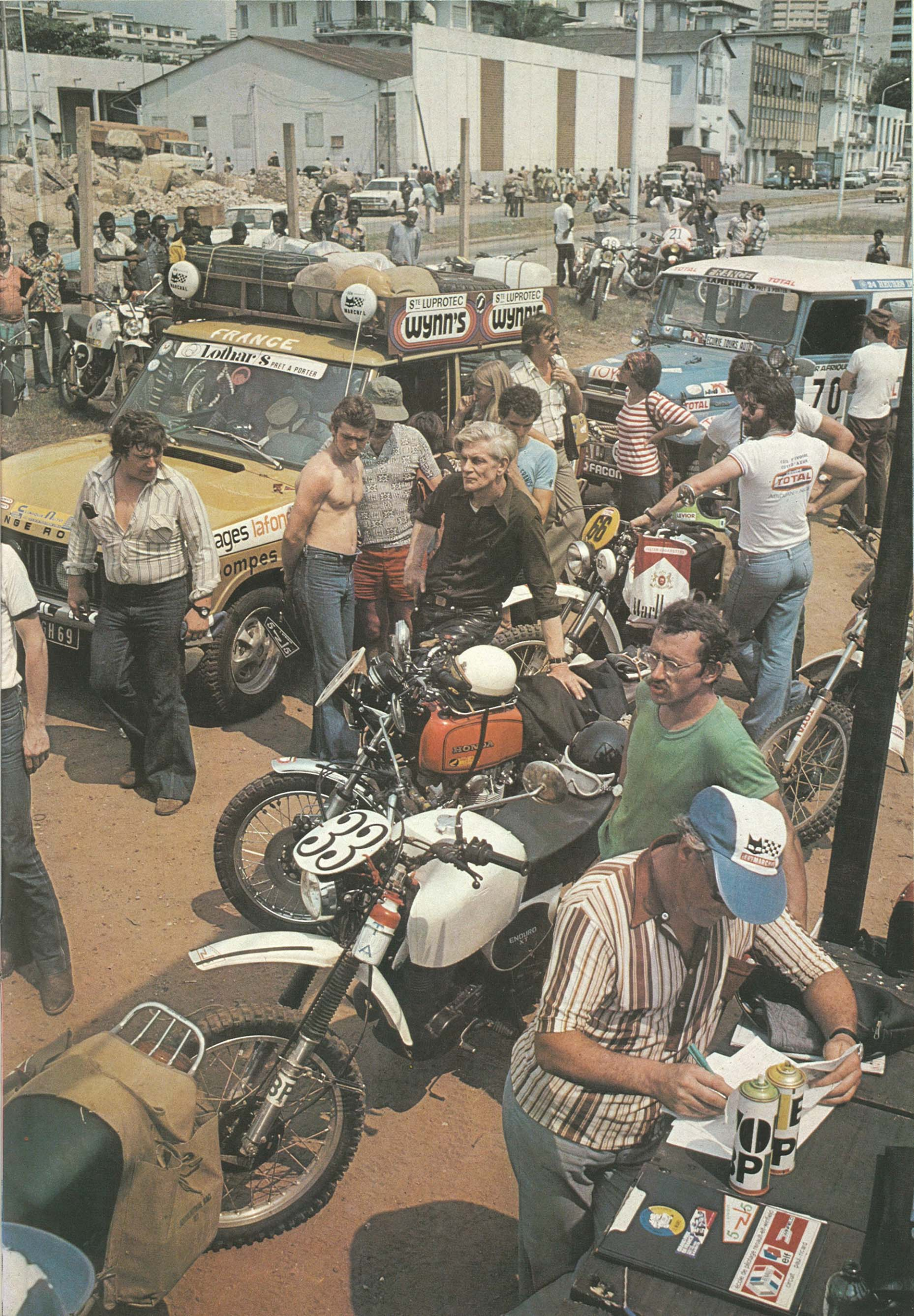
Dans le groupe, l'ambiance commence à changer comme le vent d'Afrique sans cesse en mouvement. Nous nous chamailons sans arrêt : Pierre Schricke c'est "la mouche du coche", Jean-Pierre Camino le "boeuf" et Rémy Louvel c'est "Zorro" défenseur des faibles et des opprimés. Yves Kerlo lui, interprète le rôle principal de "Que diable suis-je allé faire dans cette galère" et moi, parce que je rale sans arrêt, je n'ai même pas le temps de faire des photos. Mon humeur s'en ressent. Mes rapports avec Yves Kerlo et Rémy Louvel, heureusement, sont excellents. Nous retrouvons Duhesme, Changeux, Dunac, Chapel, etc... Ils ont élu domicile dans une palmeraie et sous-loué des bungalows qui donnent directement sur la plage. L'établissement est tenu par un couple de niçois et dispose d'un restaurant très Saint-Tropez - Tahiti Plage. Le sable est fabuleux, la mer est belle et bonne, mais ses rouleaux s'avèrent dangereux.

Le soir de Noël, nous sommes une trentaine à réveillonner sous les cocotiers : les équipes Challenge 94, Honda, Motobec, Dunac, Chapel, etc... Une seule ombre au tableau : cinq jeunes femmes seulement ont fait le voyage et nous sommes bien sûr un peu gênés... "Ca fait 'ien, c'est la fête quand même, pat'on". Fenouil est superbe dans son blouson de satin, Changeux est fin saoûl, le grand Dunac est hagard. A minuit, c'est le bain de mer général que nous éclairons quand même par sécurité aux phares d'un Toyota.

A deux jours du départ, parce que l'air est doux, Schricke et Camino décident en fin d'après-midi d'aller faire un tour sur la plage. Hélas, le sable est très mou, le Toyota s'enfonce et la mer déjà vient lui lécher le pont arrière. Pierre Schricke part à pied pour nous avertir. C'est la consternation mais aussi l'immobilisme puisque personne ne bouge. Louvel est fou de rage. Deux heures plus tard, la nuit étant tombée, nous partons à la recherche du Toyota. Ca-

C'est le départ.







# rallye côte d'ivoire, côte d'azur

mino a essayé de s'en sortir mais il vient de casser le treuil. Le camion, ensablé au maximum, a le pont arrière posé sur une souche. Pour le sortir de là, sans aide extérieure, nous risquons de connaître de gros problèmes.

Heureusement, finalement, tout le monde vient nous secourir et à dix kilomètres à l'heure, nous ramenons l'engin à la palmeraie. L'ambiance est excellente même si j'en vois quelques-uns qui ricanent. Yves Kerlo parle de rentrer en France, Camino boude. Fort heureusement tout s'arrangera en prenant la piste.

Demain, à sept heures, c'est le grand départ. Nous sommes juste - juste, mais enfin tout est prêt. Le départ Abidjan - La Djibi est fixé à sept heures. Comme nous arrivons à 7h30, nous rejoindrons avec les attardés le parcours de cette première spéciale. Par-tout, c'est la kermesse. Beaucoup de résidents français sont venus encourager les concurrents comme Chastagnol par exemple, l'un des responsables de Abilgal.

---

## C'est parti pour 8 600 kilomètres.

---

Jean-Claude Bertrand fait partir les motos en tête ce qui évitera aux pilotes de se faire doubler ou d'avoir à doubler dans un nuage de poussière. Baillard, Rayer et Guili font

grosse impression sur les spectateurs africains en effectuant des sauts de 30 mètres et plus. Les équipes Yamaha et Honda partent en deux groupes les autres motards par deux ou trois.

"Le Toyota n°48 est demandé au départ" déclaré le haut-parleur et je n'en mène pas large. Mon siège est fixé dans la benne, légèrement sur le côté droit, juste derrière la cabine. Un gros roll bar de fabrication maison est destiné à me protéger au cas où. En plus, je suis maintenu solidement par un harnai de sécurité. Pour moi, c'est un peu l'angoisse puisque je ne connais absolument pas les pièges de la piste. Autour de moi les quelques copains qui se marrent franchement ne me remontent pas le moral.

Ca y est, nous sommes partis. La Djibi est effectuée à petite vitesse et le passage de la bosse se fait en douceur. Personnellement je bouffe de la poussière tant que je veux et même plus... Abidjan s'estompe derrière nous, les vacances sont terminées.

Nous couvrons vite 70 kilomètres sur le goudron lorsque tout à coup, sur le bord de la route, toute seule bien droite, nous trouvons la 350 Motobécane. Que fait-elle là ?

Elle devrait être en train de rouler beaucoup plus loin. L'endroit est tranquille. C'est une bananeraie où Rémy nous attend depuis 4 heures en sommeillant : il a connu quelques problèmes. On y remédie et il repart. 20 kilomètres plus loin : nouveaux problèmes. Définitifs cette fois-ci.

Alors, Yves Kerlo craque. Il refuse de continuer et rentre en stop vers Abidjan. Une heure plus tard, Louvel ne peut plus qu'abandonner et la nuit venue, nous chargeons la 350 et rentrons vers Abidjan, kilomètre zéro. Chastagnol est presque soulagé lorsqu'il nous voit rentrer la tête basse. Le résultat est piteux bien sûr, mais personne n'est blessé, et pour lui, c'est le principal. Gentiment sa femme et lui nous invitent à dîner et nous conseillent de nous reposer avant de reprendre la piste. Car, pas question de laisser la 125cc sans assistance. Et puis, il faudra bien rentrer...

---

## Sur les traces de la 125cc.

---

Le lendemain, nouveau départ pour nous, mais cette fois-ci avec des effectifs réduits. Je me sens dans la peau d'un comédien qui





n'en finit pas de faire ses adieux. Le 30 à dix heures, les pièces de la 350 sont déchargées et le Toyota, plus léger, ressemble quand même moins à un camion de débarras. Nous dévorons le bitume jusqu'à Dimbokro, effarés par le nombre d'épaves de grumiers, de taxis de brousse et autres Mercedes brûlés écrasés, déchiquetés qui jalonnent la piste. "Ca y en a la piste, pa-t'on".

C'est à Dimbokro que s'effectue le départ de la seconde spéciale. Comme nous avons vingt heures de retard et pas de tripmaster, nous éprouvons quelques difficultés à suivre le road book. Je suis passé dans la cabine du Toyota en tant que second pilote puisque notre véhicule est hors course sur abandon d'un membre de l'équipage.

Notre premier souci est de chercher Pierre Schricke. Sur le parcours de la spéciale, il nous faudra nous arrêter deux ou trois fois pour retrouver le bon chemin et... pour ramasser le matériel que nous semons derrière nous. A Tiebissou, nous reprenons le chemin de Niamey par une piste de latérite rouge et poussiéreuse encombrée de poids lourds, de vélos, de vaches et de chèvres.

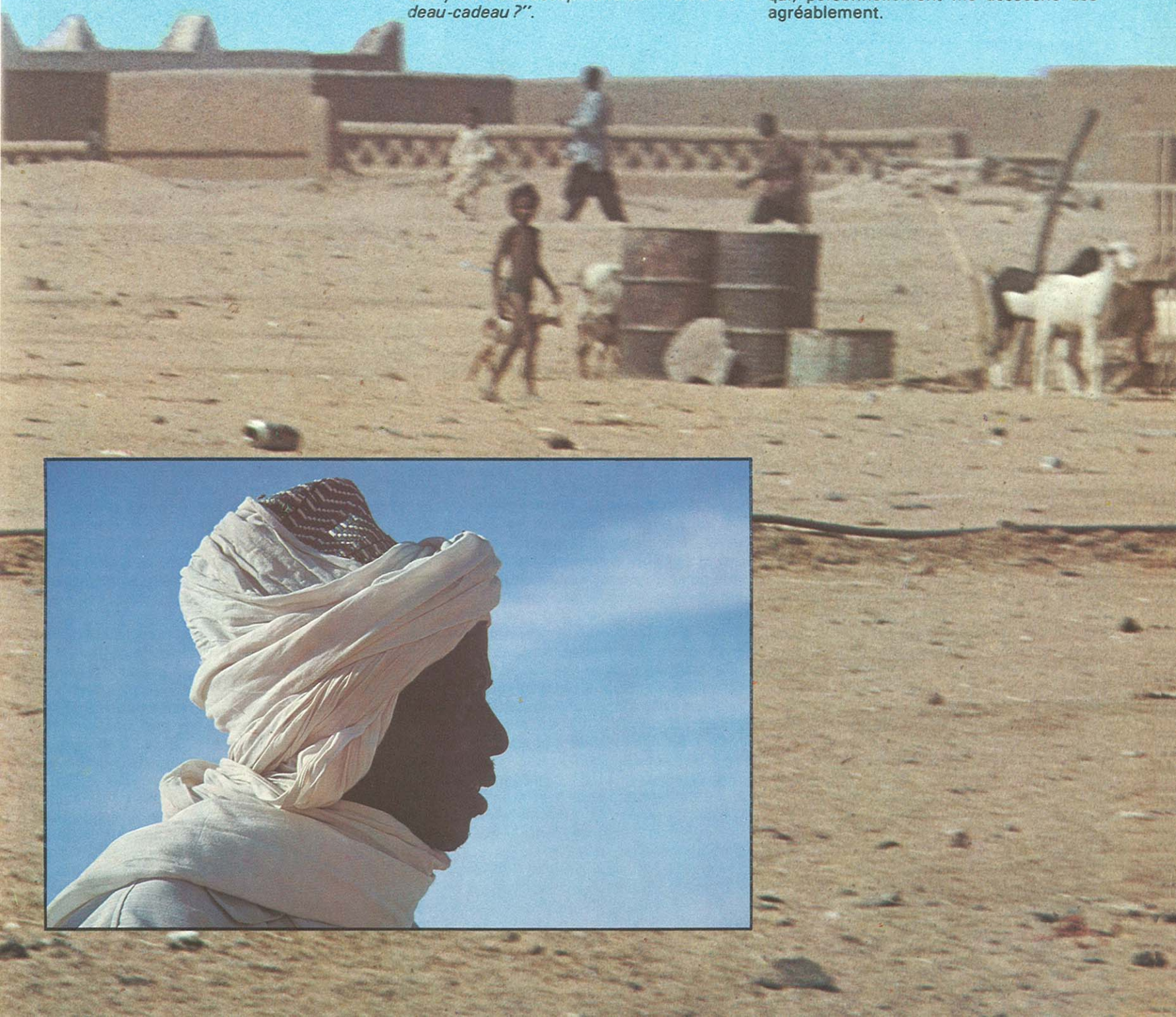
Lorsqu'arrive la tôle ondulée, il faut rouler à plus de 80 km/h sous peine d'encaisser des vibrations épouvantables qui usent et détruisent tout. L'ennui, c'est que lorsque vous arrivez à 80 à l'heure sur une série de trous, ça cogne très fort. Les suspensions encaissent mais le matériel fatigue. Il arrive parfois que la piste soit réduite de moitié parce qu'elle a été emportée par les pluies ou parce que plus simplement, elle s'effondre. C'est sur un piège de ce genre que, dans la nuit, le Toyota d'assistance de Maingret (équipe Yamaha) fera cinq ou six tonnes. Ils s'en tirent sans trop de mal, heureusement, mais tout de même...

Lorsque la nuit arrive, nous roulons toujours à la poursuite de Schricke. Il fait doux et les villages que nous traversons scintillent de mille petites lucioles : ce sont les échoppes éclairées par une lampe à pétrole.

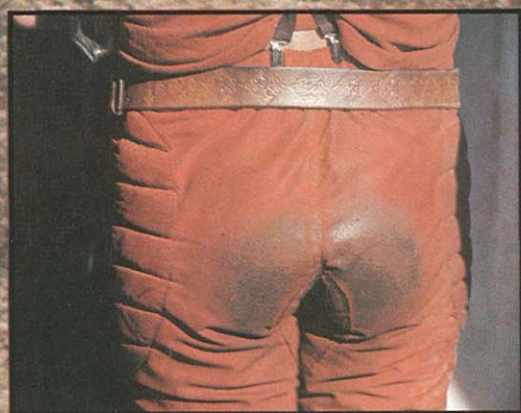
Sur le passage du rallye, tous les habitants sont dehors. Sur des tables branlantes, boissons, viande, cigarettes et toutes sortes d'objets sont à vendre. Les contrôles de passage dans les postes de police ou de douane sont assez paisibles : "Bonjour Chef. Y en a beaucoup passé voitu'es 'allye. Qui y en a beaucoup voitu'es. Y en a cadeau-cadeau?".

Une poignée d'autocollants et c'est parti. Il est 23 heures, le chef en a ras le bol, il est content mais il aimerait bien que tout cela se termine. Nous le rassurons en lui disant que nous sommes les derniers : "Bonne chance, c'est la cou'se, mon vieux".

Nous ne rencontrons plus personne sur la piste, et la fatigue arrive. Jean-Pierre Camino qui conduit depuis le départ, n'en peut plus. Il me passe le volant. Le road book distribué aux concurrents Total indique un pont détruit sur la Volta blanche et conseille un détour pour éviter de revenir en arrière. Comme la 125 est très probablement passée par là, nous allons quand même jusqu'à ce pont. Pour nous, il est impossible de passer, mais Schricke lui, a réussi à traverser en compagnie de Maurel le futur motard mascotte du rallye. Tous deux sont passés en équilibre sur les dalles restantes, évitant ainsi un détour de plus de 100 kilomètres. Il commence à faire jour. Nous n'avons dormi que deux heures, sans descendre des sièges, sans même prendre le temps de nous désangler. Camino et moi nous nous insultons un peu : il préfère rouler fenêtres ouvertes malgré la poussière qui, personnellement me dessèche désagréablement.







## Trop tard pour le festin.

A un contrôle, nous apprenons que la 125 roule toujours et nous la rattrapons 200 kilomètres plus loin au cours d'un ravitaillement dans un poste Total.

Elle est toujours en compagnie de Benoit Maurel et de sa KTM. Pierre Schricke semble content de nous retrouver. Nous embarquons leur excédent de bagage et c'est reparti. Une heure plus tard, Schricke nous attend à l'ombre d'un arbre. Il nous annonce que c'est Maurel qui a sa feuille de pointage et que sans celle-ci il est impossible de rentrer au Niger. Nous attendons Maurel qui n'arrive pas. Au bout d'un quart d'heure, il faut faire demi-tour pour partir à sa recherche. Nous le trouvons à 60 kilomètres stoppé par une chaîne cassée. Homme de ressources, il se dépannera quand même en utilisant la chaîne d'un autre qui vient d'abandonner.

C'est donc un nouveau demi-tour pour aller rejoindre Schricke qui nous attend toujours à la frontière de la Haute Volta et du Niger. Comme toujours, l'accueil à la douane est sympa.

Pendant que le chef nous tamponne les feuilles de route, nous posons aux gosses la question habituelle : "Y a coca, Ya bière ?" demandons-nous puisque nous parlons couramment africain maintenant. Ce sont



d'ailleurs les seules boissons fraîches que l'on trouvera partout jusqu'à Niamey.

Nous passons au Niger à la tombée de la nuit. Il nous reste 300 kilomètres à faire jusqu'à Niamey et nous avançons trop lentement à notre goût. Vers 23 heures, à 30 kilomètres du but, nous découvrons une Bultaco et son pilote couché, découragé, c'est Jean-Pierre Jaboin. Il a cassé son câble de gaz et en essayant de réparer il a perdu une pièce de la poignée. Si près du but, il a continué en tirant sur le câble avec une paire de pinces mais avec la nuit, ce jeu est devenu dangereux. Jean-Pierre Camino le dépanne. Sa bougie est morte aussi. On la remplace mais, même changée, la moto reste capricieuse. Nous nous offrons une poussette dans la poussière qui dans de telles conditions devient une véritable performance. Mais on ne peut le laisser si près du but. Enfin, la Bultaco consent à démarrer et Jaboin sera à Niamey avant minuit. Selon toute vraisemblance, nous y serons également et ça, c'est très chouette. Soudain, très bas dans le lointain, nous distinguons quelques scintillements. C'est certainement Niamey. Enfin, nous allons pouvoir manger, nous nettoyer et dormir. La multitude des petites lumières des lampes à pétrole nous attire comme des papillons. Dans nos phares, imposants et impassibles surgissent six méharis, ce

sont les premiers que nous rencontrons. Cette fois, nous y sommes : demain, c'est le désert.

A l'Hôtel du Sahel, nous retrouvons Desheulles, Fenouil et Vassard, les gars de chez Honda. Ils ont le sourire, heureux que tout le monde soit arrivé en bon état. Hélas, hélas, nous sommes les derniers arrivés et toutes les chambres sont prises. Duhesme et Changeux qui disposent d'une 504 Peugeot nous prêtent leur salle de bains pour une bonne douche qui nous permettra d'aviser. L'eau y devient rouge, nous y redevenons blancs.

Une fois lavés et changés, nous retournons à l'hôtel du Sahel où un dîner de grillades et autres mets nigériens est prévu. Malheureusement, quand nous arrivons, il est bien tard et il ne reste plus que des miettes de ce festin. L'orchestre est déchaîné, les concurrents fatigués. Sous nos yeux écoeurés et devant nos estomacs vides un concurrent auto s'engouffre deux douzaines d'huîtres. Elles avaient l'air bien bonnes. Changeux et Duhesme, qui ont le bonheur de dormir chacun dans un lit partagent leur chambre avec Camino. Schricke a pu se faire héberger et Jean Lerust, photographe à Echappement, me fait bénéficier d'un lit vide. J'ai quand même de la chance.



---

### On a perdu la boîte à outils.

---

Le lendemain, c'est le départ Niamey-Talcho, 246 kilomètres de piste roulante. Le départ étant fixé au choix dans la journée, notre Toyota est remis en état dans une station Total qui est la dernière que nous rencontrerons avant l'Italie. A seize heures c'est le départ. Nous nous arrêtons un bref instant au marché de la ville pour acheter des cheichs. Comme les commerçants n'acceptent pas l'argent français, un autochtone nous guide chez son cousin qui accepte de faire le change à un taux scandaleux. "Oui, mais la banque est fermée, paf'on". Ce sera ça ou rien. Ensuite, il faut payer le guide parce que c'est la coutume...

Sur la piste, Camino regarde la jauge à essence qui flirte avec le vide et conclut hâtivement qu'elle est détraquée. Dix kilomètres plus loin, il réalise que, s'il a bien fait le plein des six jerricans de 20 litres, il a oublié le réservoir du Toyota... Mais il n'y a plus de station Total, donc plus de bons d'essence. Dans un petit village, nous essayons d'acheter du carburant et nous nous heurtons aussitôt à un nouveau problème. Camino n'a pas changé d'argent CFA sans lequel nous ne pouvons rien faire. Je vide mes poches et avec les 3000 Francs CFA qui me restent nous achetons 25 litres. L'ennui, c'est qu'il ne nous reste plus rien pour manger et pour boire...

A Talcho tout le monde campe devant le village. Gamins et adultes tournent autour de nous, essayant de tirer quelques profits de cette affluence inhabituelle. Pour eux, tous les menus objets dont nous nous débarrassons deviennent une véritable aubaine. Tout est récupéré. Ces gens sont très pauvres et nous sommes comparativement immensément riches. Dans la nuit, les feux de camp commencent à s'allumer. La vie de nomade s'organise. René Guili attend avec impatience la roulante Yamaha. Dunaan, Chapel et moi commençons à monter les hamacs que nous avons achetés à Abidjan. Camino, à qui l'on a dit qu'il y avait beaucoup de scorpions dort inconfortablement dans la cabine du Toyota. Les autres couchent sur le sable...

A cinq heures, le réveil. La journée commence par la distribution d'essence pour les motards. Chacun reçoit dix litres car c'est devenu une marchandise rare. De Talcho à Tahoua il y a 227 kilomètres. Ce sera dur. Le sol est plutôt mou. La piste est étroite, creusée dans le sable fin et bordée de massifs d'épineux. Nous doublons un maximum de deux roues motrices, véhicules peu adaptés à ce genre de terrain et trop handicapés par leur trop faible garde au sol. Très vite, nous rejoignons la 125cc. Elle est arrêtée, Schricke, qui a fait le maximum, est découragé. La moto n'a plus de compression.

Je l'essaye et ne parvient pas à faire dix

---

*Dans le désert, le privé, le cul talé, regrette l'assistance du pro.*





# rallye côte d'ivoire, côte d'azur

mètres. Camino décide alors de changer le moteur et passe derrière le camion cherche de quoi réparer. Mais, surprise : plus de caisse à outils ! Sur les cahots, on a perdu le matériel insuffisamment arrimé. Avec ce qu'il reste, il change malgré tout les segments pendant que je retourne sur les traces avec le Toyota. Tous les concurrents que je croise me font la même réponse : ils n'ont pas vu de caisse à outils mais des jerricans... Lorsque je fais demi-tour, le camion balai est derrière moi, la 125 doit donc abandonner. Nous la chargeons dans le camion et Schricke monte dans la benne du Toyota où nous nous relayerons parce que la place n'est pas très confortable.

## Les chiffonniers du désert.

Dans tous les villages traversés les concurrents font sensation. Des nuées de gosses réclament "cadeau-cadeau" et viennent nous aider lorsque l'on ne peut pas redémarrer. De temps à autre, nous aidons un concurrent à se sortir du sable qu'il s'agisse d'une voiture ou du seul side du rallye. Malgré la dextérité conjuguée du pilote et du passager (Buisson et Gravano) l'attelage n'arrête pas de s'ensabler. Comme chez beaucoup d'équipages une certaine tension règne entre les deux hommes et nous les regardons s'insulter avec un certain plaisir. Pour une fois nous ne sommes que spectateurs...

A Tahoua, rien ne va plus. J'en ai ras le bol de ce cirque. Les deux autres sont certainement fatigués de me supporter aussi mais je n'ai pas encore réussi à travailler norma-

lement, c'est-à-dire faire des photos des équipages de tête. Pour l'étape Tahoua Agadès, je suis bien décidé à essayer de prendre place dans l'avion ou dans un autre véhicule.

Schricke, le soir s'invite dans un groupe et nous laisse nous débrouiller. Au campement, Camino et moi trouvons un bar avec bière, coca, jus de fruit et la possibilité de manger un couscous. Nous y retrouvons Maurel et quelques motards isolés. L'ambiance est excellente. Nous y tenons table ouverte et les touaregs, après avoir vendu tous les souvenirs qu'ils pouvaient s'assoient volontiers avec nous pour discuter, boire un jus de fruit et partager notre repas. Eric Vargiolu, un confrère photographe qui passait là, entame une discussion dans laquelle il est question de femmes. Il paraît qu'il est amateur mais il hésite un peu en apprenant que le prix moyen d'une femme de 10 à 14 ans est de 110.000 francs CFA... C'est une nouvelle nuit à la belle étoile (du sud) sous la garde d'un touareg que nous avons payé. Vers six heures le lendemain matin, lorsque nous quittons le camp, il récupère ravi tout ce que nous abandonnons sur place : chaussettes, tee-shirts, vieux jeans, et autres vêtements bons à faire du chiffon. C'est vêtu d'un superbe short délavé Lewis qu'il nous dit adieu.

## Changement de véhicule.

Pour faire les 436 kilomètres de Tahoua-Agadès, je ne trouve qu'une place disponi-

*Christian Rahier 2<sup>e</sup> au classement.*













# rallye côte d'ivoire, côte d'azur

ble dans une vieille Land-Rover conduite par Saidou, un nigérien. La position n'est pas très confortable puisque la banquette avant est partagée par Saidou, le conducteur, Touchard un gars de l'organisation, et Jean-Louis Pinon, l'assureur du rallye. J'ai tout juste le droit de m'allonger dans les 50cm qui séparent la base du Land et les sacs de voyage. Toutes sortes de choses me rentrent dans les côtes et je suis cahoté, ballotté et secoué comme une vulgaire valise pendant plus de six heures. Le seul incident à noter est un cahot plus violent que les autres qui fait passer ma valise photo de l'arrière vers l'avant pour lui faire terminer sa course derrière la tête de Touchard : K.O. technique ! Heureusement, l'homme est solide et s'en sortira sans dommage apparent.

Il fait nuit lorsque nous arrivons à Agadès. A l'hôtel Family House tenu par des français, on me trouve une chambre où je peux me doucher. Comparativement l'endroit nous fait l'effet d'un palace. Je croise un bédouin. C'est Christian Lacombe de Moto-Journal. J'éclate de rire en le voyant avec les lèvres faites au blanc comme une vulgaire vieille folle et du coup mes lèvres desséchées éclatent également : la même aventure est arrivée à Christian et c'est une des raisons de son "maquillage". Après le dîner nous troquons et achetons quelques objets en cuir ou en fer : "Souveni's, souveni's" s'entend-on proposer. Mais il faut discuter...

Le lendemain à six heures tous les coqs d'Agadès se font une joie de nous réveiller. Tous chantent en français un cocorico du diable : ils battent le rappel de la troupe. Direction l'arbre du Ténééré, à 277 kilomètres de là.

Je me présente au C.H. toujours en compagnie de Touchard et J.L. Pinon. Grâce à leur gentillesse, j'ai le moral, mais il me faut quand même trouver une place dans un véhicule. A dix heures je vois arriver le Toyota Motobécane, mon Toyota en quelque sorte. A 50 mètres du C.H. il fait rapidement demi-tour et s'éloigne vers le désert. Quelqu'un occupe la place dans la benne, bizarre !

Arrive alors le Toyota d'assistance Honda que conduit Jacques Clatot. A cause d'une crevaison, il est hors course pour deux minutes de retard au départ. Touchard leur demande de m'emmener jusqu'à l'Arbre et ils acceptent. C'est sympa. Après deux heures de route, lorsque les difficultés commencent réellement, nous avons une surprise : le Toyota n°48, bien ensablé à le châssis posé sur le sable. L'air plutôt tristounet Camino s'approche : "L'embrayage a cassé. Quand j'ai ouvert la trappe de visite tout est tombé dans le sable". Schricke, lui, pense qu'il n'y a rien à dire : "Bof !" déclare-t-il en substance. Ils ont 25 litres d'eau, des vivres et des cigarettes : bonne chance et à bientôt.

## Un arbre en tube d'acier.

Nous repartons. A perte de vue, nous ne voyons que du sable et encore du sable sur un relief parfaitement plat. Un peu plus loin nous rencontrons encore une des surprises de Bertrand (le patron du rallye qui a tracé l'itinéraire) avec dix kilomètres d'herbe à chameau. Il s'agit de touffes d'herbe espacées de 20 à 50cm, hautes de 10 à 20, et

*Baillard : il se cassera le bras.*

rouler là-dessus, c'est pire que de faire de la tôle ondulée. C'est abominablement tape cul, nous roulons ensuite comme on peut en suivant les balises tous les kilomètres. Vers 16 heures à une heure de l'arrivée nous rejoignons le Toyota de Maingret dans lequel nous retrouvons Denis Baillard : il est tombé assez vite et souffre d'un bras. Les médecins du SAMU de Créteil l'ont déjà soigné, mais le pauvre a quand même l'air choqué. Nous repartons et une demi-heure avant le coucher du soleil nous atteignons l'Arbre du Ténééré. Il faut dire que cet arbre, le vrai, est maintenant au musée de Niamey depuis qu'un camion a réussi le miracle de percuter cet arbre unique à des milliers de kilomètres carrés à la ronde. Pour rappeler cette originalité les autorités lui ont élevé un remplaçant en tube d'acier coiffé d'une vieille gamelle...

Au classement Gilles Desheulles se retrouve en tête : ça marche pour les Honda. Le side arrive jusqu'ici mais doit abandonner. C'est déjà beau ce qu'a fait l'équipage. On ne pensait pas qu'il pourrait aller si loin. Tout le monde demande des nouvelles de Maurel et de sa KTM qui ne sont pas encore arrivés... Il fait nuit, il fait tout à fait nuit lorsque nous l'entendons arriver. Il a cassé l'arrière de son cadre et comme personne ne peut lui ressouder les tubes, il doit se débarrasser de son porte bagage et de son porte jerricans.

A l'Arbre, c'est sympa, du genre "réunion de famille". Nous nous retrouvons tous : Turco-Lehalle, qui marchent super fort, Changeux-Duhesme, Dunac-Chapel, qui disposent d'un Cournil, la bande à Honda avec Lepeltier, le responsable de l'assistance, qui nous sort, ô miracle, quelques bonnes bouteilles de vin. L'ambiance est bonne et tout semble aller pour le mieux lorsque un hurlement nous glace le sang. Dunac et Chapel sont coincés sous leur Cournil qui vient de se renverser et Jean-Pierre a même la cuisse droite écrasée sous le moyeu arrière. Vingt paires de bras se précipitent et parviennent à soulever suffisamment le véhicule pour qu'on puisse le dégager. Il s'en tire bien, sans fracture, mais avec une sérieuse douleur quand même.

L'évacuation par avion de Denis Baillard est prévue pour demain. Lacombe, Vargiolu et moi-même mettons nos films dans un sac spécial et le confions à Denis. TF1 se joint à nous : nous sommes des opportunistes, nous, les photographes...

Il est six heures le lendemain lorsque Jean-Claude Bertrand fait son briefing juché sur le nouvel arbre du Ténééré : départ en ligne, par groupe de 20, toutes les cinq minutes. On nous conseille d'alléger au maximum pour éviter d'avoir à abandonner toutes sortes de choses. L'avion qui doit évacuer Baillard vient de se poser. Les abords du puits sont jonchés de jerricans, de vieux vêtements et de toutes sortes de choses qui une fois de plus feront le bonheur des chameliers. Eux, il ne possèdent strictement rien.

## Meilleur moyen de propulsion : la pelle.

Pour l'étape Arbre du Ténééré - Dirkou, il est vivement conseillé de ne pas s'éloigner des balises et de chercher à contourner les points délicats dont les noms évoquent la présence de la Légion : "Dune 400", "Ca-

poral" et "Indochine". En ricanant nous doublons le Toyota de Lepeltier ensablé jusqu'au châssis. De toute manière, ils ont Lacombe pour les aider à creuser...

Malheur ! Dix kilomètres plus loin, le Toyota de Clatot dans lequel je me trouve s'ensable à son tour. Au loin nous voyons passer l'autre Toyota. C'est leur tour de ricaner... Nous nous précipitons sur les plaques et la pelle. Nous nous arrachons de la gangue de sable pour nous enfoncer dix kilomètres plus loin. La bonne méthode est de désensabler puis de tourner en rond pour pouvoir recharger le matériel utilisé pour s'en sortir en deux ou trois passages. Nous remontons en voltige et c'est reparti pour de nouvelles aventures. Le grand ennemi étant le poids, là où nous en bavons comme des russes, les motos passent sans trop de problèmes. Nous doublons quelques concurrents en panne d'essence sans rien pouvoir faire pour eux et sans pouvoir s'arrêter sous peine de s'ensabler une nouvelle fois. Interrogativement nous mettons le pouce en l'air : ça va ? Ça va ! Je note leurs numéros et leur position au cas où... De toutes façons le camion balai est derrière et leur fournira de l'essence. Duhesme et Changeux sont en panne sèche, eux aussi, et attendent paisiblement à l'ombre de leur 504. Plus loin encore, Maurel a le sourire mais plus d'essence. Homme de ressources il finira l'étape en troquant du gas oil à l'un de ces camions lybiens qui parcourent le Ténééré dans tous les sens. Et il finira au fuel sur sa "K.T.M. diesel"...

Nous apercevons les falaises de Dirkou soulignées par un mince trait noir : c'est l'oasis. Vingt kilomètres plus loin nous y sommes mais une mauvaise surprise nous y attend. Turco et Jeff Lehalle ainsi que Gilles Desheulles, trompés par le soleil se sont accidentés gravement sur une série de vagues de sable hautes d'environ 60 mètres. Ils sont évacués immédiatement sur Agadès par un Nord Atlas militaire. A Dirkou une journée de repos est prévue. Nous en profitons pleinement. Le ravitaillement en carburant ne pose pas de problème car un stock de 200 litres a été amené spécialement. Tout le monde fait le plein au maximum car le prochain ravitaillement ne se fera que grâce à l'armée lybienne bien plus loin, dans le désert.

Le soir nous recevons de bonnes nouvelles des blessés de l'étape. Gilles Desheulles compte même revenir pour essayer de repartir.

Dans l'oasis, chacun s'installe dans son coin. Dunac, Chapel "le baron" (Duhesme), Changeux, la bande à Honda, Lacombe et moi, nous formons notre bande et nous nous installons dans un endroit sympathique. L'ambiance y est excellente bien que contrairement à ce que l'on ait pu dire ce n'est pas l'opulence côté boissons et victuailles. Mais là nous partons à la chasse et nous trouvons. Avec Dunac nous découvrons une bonbonne de 25 litres de vin espagnol que nous payons fort cher. Les belges nous en achètent une partie : ils le prenaient peut-être pour du porto... sacrés belges... Avec l'excellent pain du boulanger local et les biscuits achetés dans un gourbi, c'est le luxe. Surtout lorsque Duhesme décide d'ouvrir les deux boîtes d'un kilo de foie gras qu'il traîne avec lui depuis la France. Zim, boum, boum, c'est la fête. Elle est tout juste un peu gâchée par de gros problèmes intestinaux qui intéressent



# rallye côte d'ivoire, côte d'azur



beaucoup d'entre nous et... dont je ne suis pas exempt. On profite aussi de la journée de repos pour réparer, quand on a fini de faire sa toilette ou sa lessive. Legrand trouve alors le seul puits assez grand pour le contenir, lui et sa 400 Yam. Comme il est assez peu profond heureusement il n'y a pas de mal pour lui mais une immense surprise chez les Bédouins. Le lendemain matin, c'est Fenouil qui fait le coq et qui dès quatre heures, se met à crier qu'il est cinq heures jusqu'à ce qu'il reçoive une godasse et laisse dormir tout le monde jusqu'à 5h30.

## Quatre heures ou trois jours.

Il faut repartir. Le terme de cette étape est à 409 kilomètres. C'est Madama. Temps prévu pour les bons : quatre heures. Pour beaucoup il en faudra neuf. Pour Sabine et sa Yamaha trois jours seront nécessaires et encore... on l'a aidé. Sur les plateaux, après le contrôle de Dao Timi tout le monde navigue à la boussole. Au pifomètre, direction plein Nord vers l'horizon et le "Mont Sabine" appelé Emmi-Fezzan par les Nigériens et Moto-Revue. Si j'ai bien compris Sabine passe d'un côté et se perd complètement. Mais cela, on ne l'apprend qu'en arrivant à l'étape.

A table, - "Il faut bien manger vous êtes drôles!" - j'aperçois Gilles Pernet plutôt gris et l'air un peu choqué. Je comprends tout en voyant sa Land Rover ruinée. Elle a fait un superbe looping avant. Gilles était sanglé, il est O.K., mais son compagnon, Cyril de Rouvre a été éjecté et souffre de fractures à l'épaule. Gilles Desheulles qui avait tenu à repartir est dans un triste état et souffre vraiment beaucoup.

Fenouil et sa Honda n'arrivent pas. Le soir, on le signale en panne d'essence à environ dix kilomètres de Madama. Lepeltier et Clatot partent le rechercher. Maurel arrive de nuit lui aussi mais il manque toujours Sabine. Jean-Claude Bertrand promet de nous le retrouver demain ou dans six mois. Il fera vite heureusement... On le récupérera près de sa montagne qui l'envoûtait expliquera-t-il.

Tout le monde commence à manquer de vivres... Jean-Claude Bertrand, jamais pris au dépourvu, nous offre à tous un méchoui de chameau... mais il faut aimer. Chez Honda on partage les restes. Le brave toubib et Vargiolu en profitent.

Le lendemain, nouveau départ à l'aube et entrée en Lybie. Nous croyions tous que ce serait la fin des difficultés. Ce n'était hélas que le commencement. Le paysage est lunaire, mauve. Le ciel est couvert et le sable ressemble à de la poussière. Les roches sont usées par les vents. C'est morne. C'est monochrome. C'est long. Ce n'est même pas beau.

Là j'en ai marre. Au passage du col de

Toummo nous connaissons de gros problèmes qui heureusement ne durent pas trop longtemps. Après le départ, Gilles Desheulles, exemple de courage pourtant, est contraint d'abandonner définitivement. Il souffre beaucoup et il n'en peut plus. Avisse et Clatot s'en occupent et le gardent dans leur Toyota. Je monte avec Lepeltier pendant que Meulenet pilote la moto de Gilles jusqu'à nouvel ordre.

Djerba est à 2050 kilomètres. C'est la plus longue étape du raid. De nuit, à huit kilomètres du poste lybien Al Ouar, un grand nombre de concurrents butent dans une dune difficile. Sagement la plupart d'entre eux décident de camper sur place.

Lepeltier, aidé par Dunac et son Cournil décide de passer quand même pour rejoindre Fenouil et Vassard qui doivent attendre plus loin. Lorsque nous arrivons, Vassard n'est pas là mais Fenouil et Penin oui. Toujours deux Honda de récupérées.

Comme le reste de conserves se trouve dans le Toyota de Clatot et qu'il est, lui, resté devant la dune, j'essaie d'expliquer le problème à un sergent chef lybien. En voyant nos deux pauvres boîtes de pâté, il comprend tout et nous fait apporter deux boîtes de ration. C'est spécial mais cela se mange. Le plein de gas oil nous est fait avec les compliments de l'armée lybienne. Merci. Comme nos duvets sont restés eux aussi dans le camion de Clatot, Penin et moi passons une nuit plutôt fraîche. Vers six heures, pendant que Lepeltier et Meulenet changent le moteur de Fenouil, je prépare le café turc sur un camping gaz. Il nous a été prêté par les lybiens qui décidément s'avèrent très sympas. A sept heures, Clatot arrive et fait son plein de gas oil, le tout hyper gratuit.

Lorsque tout est prêt nous partons. A Gatrün le pays change : sable bien jaune, palmiers, maisons neuves, stations service comme en ville. C'est l'argent de l'or noir.

## Les pièges des dunes.

Nous faisons viser nos passeports et nous nous penchons sur la carte. Le road book nous indique de sortir de la palmeraie et de prendre la piste du nord Est. Trompé par le balisage des pétroliers, la plupart des concurrents va s'engager dans les dunes. Pour notre part, sans savoir ce qui nous attend, nous fonçons plein nord. Penin nous suit. A 40 kilomètres sur le trip nous trouvons le camp des pétroliers. Ils nous indiquent la direction vers l'est et nous conseillent de ne pas passer dans les dunes. Mais les traces sont nombreuses et trente bornes plus loin, suivant toujours le balisage des traces que nous croyons bonnes, nous nous retrouvons dans les dunes.

A un moment, juste après une colline de sable c'est le trou. Lepeltier heureusement se méfiait et réagit bien. Le Toyota décolle des quatre roues, se plante sur le treuil avant mais, chargé de l'arrière, il ne bascule pas. Mon coeur cogne : nous l'avons échappé belle.

Le sable est de plus en plus mou, et pour éviter un nouvel accident, Lepeltier arrive doucement en haut des dunes. Nous nous enlisons tellement que nos plaques de désensablage en polyester, déchiquetées en menus morceaux sont devenues inutilisables. En passant une dune de sable, nous éprouvons une nouvelle chaleur lorsque le sable coule littéralement sous les roues du

camion. Nous avons juste le temps de sauter et de le maintenir en rappel pour éviter qu'il ne bascule. La seule solution pour le rétablir, c'est de creuser sous les roues avec nos mains jusqu'à ce qu'il ne soit plus en équilibre. Alors, en braquant, tous accrochés du même côté, nous le laissons descendre loin de cette position critique.

Les dunes sont de plus en plus abruptes et les pièges qui s'y cachent de plus en plus fréquents. A 17h30 en franchissant une nième dune, nous nous ensablons définitivement. Penin part en reconnaissance et nous essayons une fois de plus de nous en sortir. Nous creusons longuement, profondément mais la situation est inextricable : sans plaque de désensablage notre Toyota n'est plus automobile. Quand le soleil se couche, le vent mêlé de sable forme une espèce de brume au sommet des dunes à perte de vue : c'est grandiose, mais somme toute assez inquiétant. Lorsque Pénin revient, je suis certain qu'il n'a rien trouvé. Effectivement 35 kilomètres plus loin les dunes deviennent infranchissables et les traces que nous suivions font un demi-tour. Nous n'avons plus rien à manger, il nous reste 4 litres d'eau pour quatre et Pénin et moi n'avons toujours pas de duvet. Pour éviter d'user la batterie, nous nous couchons de bonne heure. Demain nous aurons la journée pour nous en tirer et pour refaire notre route à l'envers. Je m'endors immédiatement mais à 10 heures je suis éveillé, grelottant, et je passe le reste de la nuit à frissonner. Je rumine des pensées moroses et je pense à "l'engagez-vous qu'ils disaient" d'Astérix... Ca me fait sourire, mais ça ne me réchauffe pas.

Pour passer le temps je cherche désespérément "la" solution pour nous tirer de là. Au lever du jour, le Toyota est couvert de gelée blanche. Nous creusons vite parce que ça réchauffe et que nous sommes pressés d'en finir. Lepeltier décide de décharger du matériel pour alléger au maximum. Pour fabriquer des plaques de désensablage, nous sommes obligés de découper des cantines. Il nous faut soulever le camion au cric roue par roue pour arriver à placer les plaques de désensablage. Tout le monde s'active. Il faut aussi enterrer la roue de secours 50 mètres devant, y planter la barre à mine et y accrocher le câble du treuil. Centimètre par centimètre le treuil et les quatre roues motrices parviennent à nous extirper de ce piège. A peine sorti, il faut, sans le faire basculer, effectuer un demi-tour sur place. Nous y parvenons petit à petit et à notre grand soulagement le Toyota se trouve pointé vers l'est. Lepeltier conduit pendant que nous poussons, et cent mètres plus loin le Toyota s'arrête en haut d'une dune, enfin sur le dur.

Très vite nous décidons de quitter l'endroit. Je récupère un embrayage et quelques pièces détachées pour le Toyota et nous reprenons nos traces à l'envers. C'est la seule solution. Nous faisons ainsi soixante kilomètres lorsque tout à coup un point noir se détache à l'horizon sur le sommet de la dune. Oui, c'est un véhicule, Pénin fonce à sa rencontre et nous ramène un jeune pétrolier anglais et son guide touareg. Dans mon anglais très approximatif je lui explique nos mésaventures. Mimiques à la clef, il me répond qu'il comprend nos craintes et nos réactions. Cette rencontre nous comble de joie. Nous échangeons nos adresses et je l'invite à son retour à faire une escale à



Paris. Gentiment son guide et lui nous emmènent vers une piste facile : adieu et merci.

### Les lybiens sont sympas.

En évitant soigneusement de nous engager à nouveau dans les dunes, nous continuons notre chemin. Meullenet se plaint de ne pas voir d'avion de l'organisation. Pour ma part je trouve cela normal puisque l'un d'eux a cassé du bois en atterrissant et que les autres sont certainement à la recherche de Sabine. A la seconde même, dans un grondement bien sympathique, un avion nous fait une démonstration de ra-se-dunes. Bertrand est dedans et nous jette au passage un morceau de papier. Je cours comme un fou mais le vent pousse un peu trop ce maudit papier. Enfin j'arrive à plonger et à l'attrapper tout en songeant à Bertrand qui là-haut doit bien rigoler du spectacle. Son message est d'une rare concision : "Prenez plein nord. Attention aux dunes". L'avion nous indique la direction à prendre et disparaît comme il est venu. Merci Monsieur Bertrand...

Nous roulons toujours lorsque tout à coup deux Land Rover, une grise et une équipée en ambulance nous doublent sans prévenir. D'où sortent-elles, nom d'un chien. Ils nous font signe de stopper. C'est la police lybienne qui en français, en anglais et par gestes nous demande si tout va bien et si nous n'avons pas vu d'autres véhicules en difficulté. Ils insistent pour que nous fassions très attention aux passages des dunes et nous n'allons pas tarder à comprendre pourquoi. Au passage de la dernière, nous découvrons la 504 grise de Duhesme et Changeux : tout l'avant, moteur compris, a reculé. Manifestement la voiture a décollé du haut de la dune pour aller se planter dix mètres plus loin sur l'avant. Nous essayons de savoir si nos amis sont blessés mais comme nous ne parlons pas lybien...

L'accueil que nous recevons en ville est tout simplement fabuleux. Tout le monde est content de nous voir et nous de notre côté... on est quelque peu soulagé d'être arrivés.

Tous les hommes présents paraissent ravis de recevoir nos saluts et nos poignées de mains. Nous demandons aussitôt où nous pouvons acheter à manger et ils nous accompagnent à plusieurs, nous guident en s'excusant de ne pas pouvoir faire mieux. C'est surprenant. Maintenant que nous nous en sommes sortis, la première chose à faire est de manger et de boire sans trop perdre de temps si Pénin veut être placé à Djerba. Il nous reste encore 1.800 kilomètres à faire.

Pour trouver notre chemin nous avons quelques problèmes car tout est indiqué en arabe. La route, épouvantable nous fait presque regretter la piste. Heureusement c'est tout droit et nous pouvons rouler à fond avec le Toyota. Toute la nuit, nous allons rouler et ne croiser que des camions. Les trous sont énormes et le Toyota accuse le coup. Cela doit être très dur pour Pénin. De temps en temps la route est presque recouverte par le sable. Deux ou trois fois nous passons de justesse et nettement en travers.

Un peu plus loin, une nouvelle surprise nous attend : la route est coupée net par le passage d'un oued. Il n'y a qu'une petite

barrière de bois au bord de cet énorme trou. Nous prenons un petit chemin qui dix mètres avant descend vers l'oued. Au passage, nous découvrons les tas de ferraille des voitures qui n'ont pas eu le temps de s'arrêter. C'est impressionnant. Nous vivrons trois fois le même scénario, sans aucune balise pour prévenir du passage dangereux. Pénin roule toujours. A cinq heures du matin, nous prenons un café crème et une pâtisserie dans une petite boutique. Malgré la gentillesse du marchand nous ne pouvons rester que 10 minutes. Nous n'aurons ainsi que fort peu l'occasion d'apprécier la gentillesse des lybiens.

A l'aube, nous touchons la côte méditerranéenne. Il fait beau, la mer est superbe et surtout c'est fini : nous avons traversé. De Tripoli, nous ne verrons que les faubourgs et les embouteillages, puisque déjà, nous fonçons vers la Tunisie. A la frontière nous perdons un peu de temps à la douane lybienne.

Mais cela n'est pas grave, surtout que, passant en Tunisie, nous avons une bonne surprise : nous découvrons Jean-Louis Guillou venu accueillir l'équipe Honda. Bien évidemment nous lui racontons notre aventure et Guillou qui avait repéré un petit restaurant dans un village voisin nous propose aussitôt d'y aller déjeuner. Pour nous, c'est la fête : un vrai repas, assis sur de vraies chaises, avec devant nous une vraie table. Un vrai repas merveilleux avec des brochettes succulentes, du vin tunisien, etc... C'est vraiment la fête et Jean-Louis Guillou nous fait là un plaisir immense. Rejoindre Tunis sur une vraie route est absolument sans problème. Nous y sommes vers 22 heures et retrouvons au Hilton Dunac, Chapel, Saint Genies, du service compétition Total et nos autres compagnons de galère.

### Alors raconte comment ça s'est passé.

Nous y apprenons toutes les nouvelles. Nous comprenons alors que, par rapport à certains, nous avons eu beaucoup de chance. En réalité, nos problèmes à nous faisaient partie du lot quotidien de certains concurrents. Nous sommes concernés par toutes ces mauvaises nouvelles. Mais enfin nous, nous sommes là. Avec un bain, des vêtements propres, un bon repas, des amis, une bonne santé, nous nous sentons au paradis. C'est difficile à exprimer mais, croyez-moi, pas à ressentir. Le soir Pénin et moi occupons la même chambre. Nous mettons la ventilation sur "chaleur", nous récupérons deux couvertures supplémentaires et nous couchons pour une fois bien au chaud.

Le lendemain à dix heures, c'est un pointage rapide à l'aéroport de Tunis, les formalités de police et de douane commencent à poser des problèmes lorsque les tunisiens ne veulent pas changer plus de 30 % de la somme changée en entrant à Tunis. J'explique donc aux douaniers que je préfère garder les billets pour faire du papier à... Que ça serve à quelque chose au moins ! Sur le bateau c'est assez triste : pas grand chose à manger, peu à boire. Beaucoup de concurrents préfèrent dormir en cabine. Il fait nuit lorsque nous touchons la Sicile. Le moteur de Pénin est changé dans les rues du port de Trapani. Puis nous prenons

la route pour aller dormir à Palerme. Il pleut, il fait froid. Je veux retourner dans le Sud...

Le lendemain soir vers 19h30, nous passons de Messine en Italie. Le premier hôtel est le bon. Nous retrouvons l'équipage du Cournil qui dîne avec nous au restaurant du frère du patron de notre hôtel, lequel parle très bien anglais avec accent new-yorkais. La mama et la grand mama sont là. Le parain est absent. Vers 10 heures, une fois de plus nous prenons la route puis l'autoroute. Nous passons à Naples sous la pluie sans voir le Vésube et sans mourir. Cela sent la fin et si dans les dunes nous aspirions à arrêter tout, on se prend à regretter de n'avoir plus à rouler que sur du bitume.

Rome sous la pluie sans Saint Pierre. Les motards sont toujours là, increvables. Fenouil a mal à ses petites fesses, Pénin imperturbable roule toujours. Nous ne voyons pas les autres et nous nous bornons à surveiller nos deux vaillantes Honda qui arrivent à Vintimille.

Dernier plaisir visuel avant la fin du rallye, nous pouvons admirer un superbe coucher de soleil sur la Méditerranée. Moi, j'aime. Demain, c'est l'arrivée.

### "Ils l'ont traversé".

Pour rentrer dans Nice en cortège, Bertrand rassemble son monde à la frontière française. A 12h30, c'est le dernier départ. Les motards sont devant, les voitures suivent dans l'ordre du classement. Les quelques spectateurs présents nous applaudissent. Cela fait tout de même plaisir. Nous sommes au bout de nos peines. Deladrière termine à la ficelle. Maurel est là aussi, il a juste retourné la couronne arrière et changé la chaîne de sa KTM.

A Nice, beaucoup de monde pour nous accueillir. Bon nombre de badauds se renseignent n'étant pas au courant de l'événement. Puis, mis au courant, ravis de l'occasion, profitent du spectacle et admirent ces voitures et ces motos qui ont traversé le "DESERT".

Tous, nous retrouvons nos amis, nos proches. C'est la joie mais déjà au fond de chacun de nous il manque un petit quelque chose. Jour après jour, cette impression grandit, mais l'aventure est terminée. Certainement, sur place, beaucoup ont eu des moments de déprime, voire même l'envie d'abandonner. Ajoutons à cela, pour certains la découverte d'un équipier décevant face à certains problèmes, mais aussi ce côté positif qui a renforcé ou créé des liens communs entre tous ceux qui ont eu à souffrir dans une même galère.

### J'y serais.

Certains règlent leurs comptes après l'arrivée. Personnellement, plus le temps passe, plus je goûte chaque moment du voyage, bon ou mauvais.

La majorité de ceux qui ont fait ce "Côte-Côte" 1977 ont cette même réaction, expérience positive surtout sur le plan humain. Et ils ont une seule hâte : se trouver une prochaine fois au départ de l'aventure. Moi, en tous cas, j'y serais. Et comme ceux que je ne comprenais pas l'an passé, je dis : merci monsieur Jean-Claude Bertrand. Maintenant je sais. J'ai découvert le Côte-Côte. Je l'ai vécu. ■



# RALLYE COTE D'IVOIRE-COTE D'AZUR



J.P. Ronzei et Cie - Photo D.P.P.I.

## Comte, premier au classement moto.

Deuxième au classement général toutes catégories voitures et motos, au guidon d'une Yamaha XT 500 : la meilleure performance jamais réalisée par une moto dans cette terrible épreuve.

Exploit d'un homme, c'est aussi le triomphe de Yamaha, qui prouve avec cet impitoyable banc d'essai de 8 600 km dont 4 500 km de piste, l'extraordinaire maturité technique de son gros mono 4 temps qui n'a guère plus d'un an d'existence, une réussite !

La XT 500 de Gilles Comte est un modèle 77, il lui a donné sa première victoire, à vous de prendre la relève.



Monocylindre 4 temps, 499 cc.  
Simple arbre à cames en tête

Boîte 5 vitesses  
Puissance 32 cv. à 6.500 tr/mn

Vitesse : 150 km/h  
Poids 138 kg

Couleur : blanc  
préconisation exclusive



# YAMAHA XT 500

Importateur **sonauto** 97, rue du Moulin de la Cage - 92230 Gennevilliers. Tél. 790.63.50  
Magasin d'exposition : 22 av. de la Grande Armée - 75017 Paris. Tél. 880 31 91