

Aout 77/n°40/8f./70fb/5fs/\$1.30

# momento

**DEUX MATCHS  
EXCLUSIFS:**

**LES 125 TRAIL 77  
DTMX  
CONTRE TS 125**

**LES 250 D'ENDURO  
AUX USA:  
CANAM, YAMAHA  
ET SUZUKI**

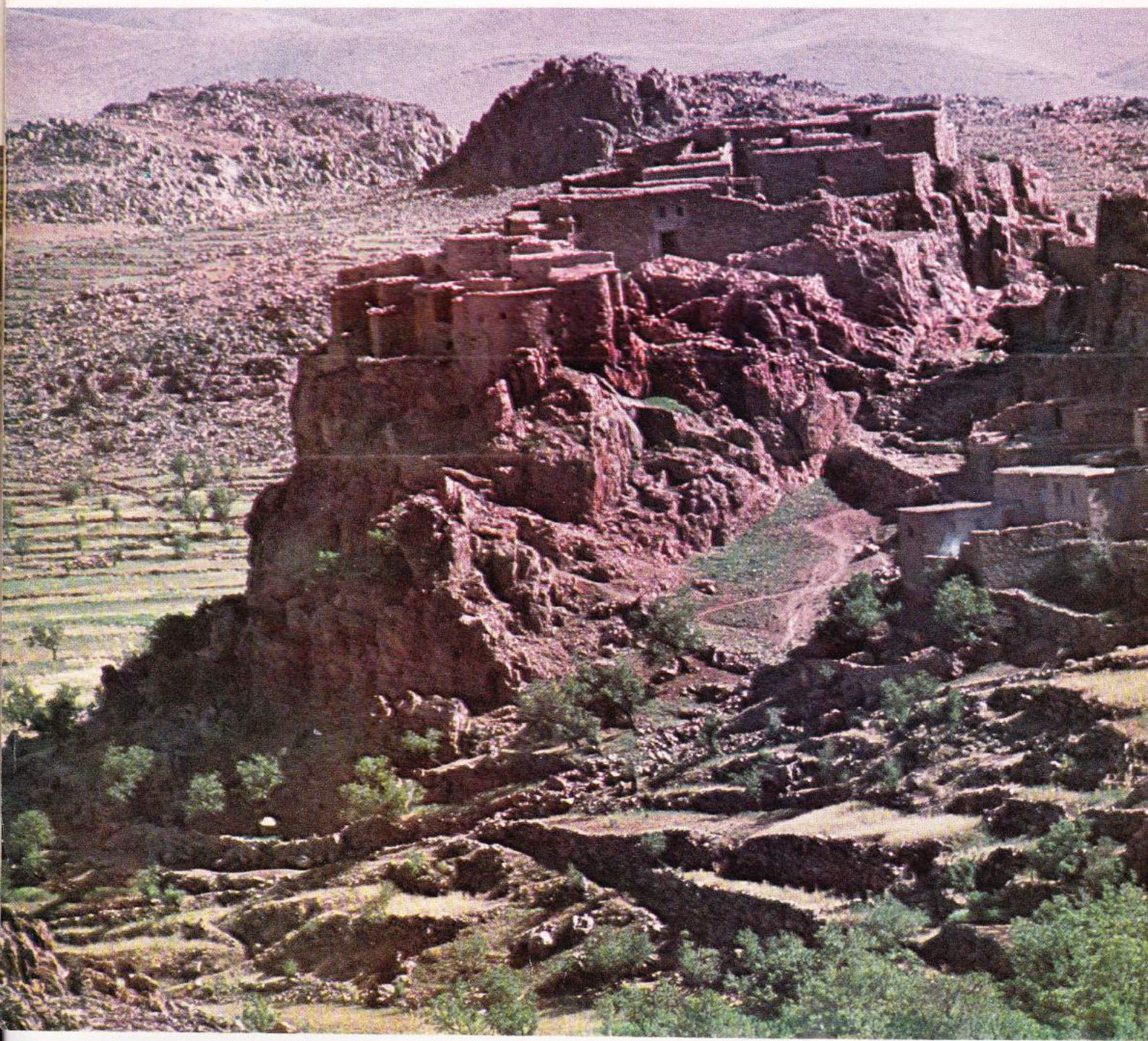
**VOYAGES:  
MARCHAND  
AU MAROC**

**SPORT:  
CHAMPIONNATS  
D'EUROPE  
D'ENDURO**



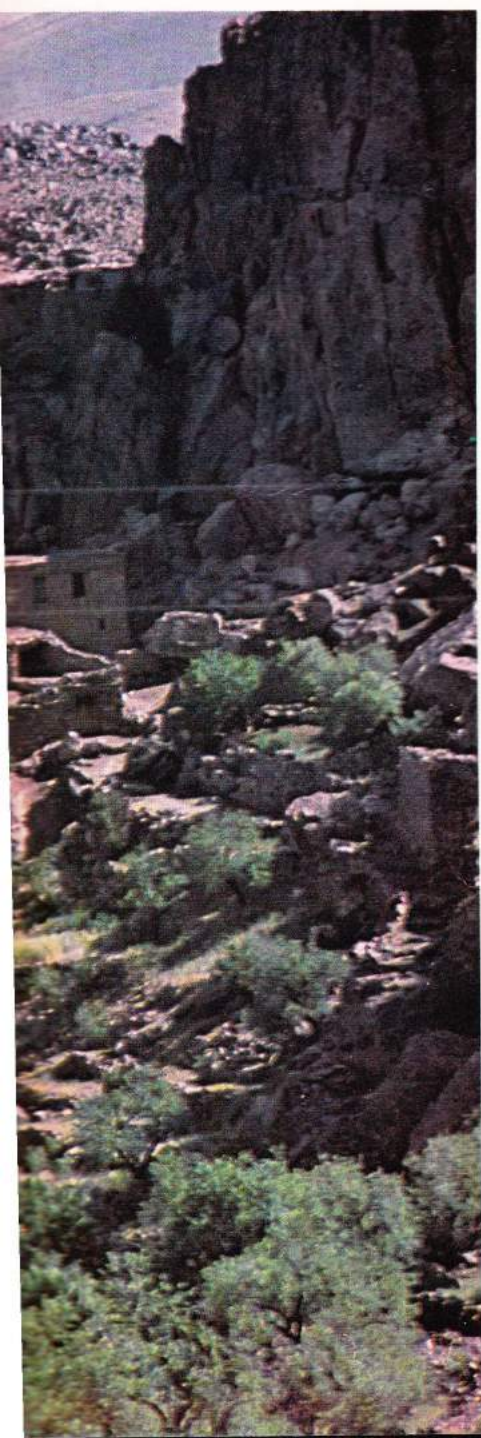


**valse à quatre**  
**SUR UN ERG MAR**





# temps OCAIN



*Le tour du Maroc en 12 jours, c'est ce que proposait la Guilde du Raid à Pâques sous le titre un peu pompeux de "Raid des Oasis".*

*Pour un vert individualiste de mon espèce, partir en groupe et avec des routières relevait d'un certain masochisme intellectuel.*

*Je suis revenu, sinon conquis par la formule, du moins ravi par deux excellentes semaines de vacances.*

Une semaine avant la date de départ, j'apprends l'existence de ce raid à la publicité plutôt discrète. Le temps d'emprunter une XT 500 à Patrick Pons et d'acheter une paire de fontes en skai (120 F chez Ladéveze) et me voici à Sète, lieu de rendez-vous. Gilles, l'organisateur, m'avait prévenu : à l'exception d'une XL et de ma XT, rien que des routières. Je ne suis donc pas surpris de trouver des BMW rutilantes et autres 500 Honda 4. Les chargements accaparent par contre toute mon attention, au point d'en oublier pour quelques instants les visages de mes futurs compagnons de voyage : ils sont tous beaucoup trop importants, et mal disposés. Les sacs, bidons, sacs et valises s'entassent dans des porte-à-faux

douteux jusqu'à des hauteurs incroyables : vus de derrière on ne verra de certains que le casque, le reste disparaissant sous un empilement d'objets parfois hétéroclites tenus à grand mal par moults sandows. En fait de vaisseaux du désert, quelques équipage tiennent plutôt du radeau de la méduse...

Uniformes de chargement, les motos se distinguent par leurs pilotes : de vingt à cinquante ans, de l'ouvrier à l'assureur en passant par le sculpteur ; mais une seule femme, Nadine, passagère d'une BMW. Ce brassage des âges et des conditions sociales ne posera aucun problème en deux semaines de vie commune, ce qui tient autant je crois au caractère de chacun qu'à la nécessité d'une cohé-

par Renaud Marchand



sion face à un milieu inhabituel, dépay-sant.

Trente-six longues heures de bateau, de Sète à Tanger, et c'est le début du bitume : Tanger-Casablanca par la côte, un stop sans grand intérêt dans la capitale, puis direction Marrakech. Il com-mence à faire vraiment bon, ce qui com-pense une descente à Sète glaciale : je ne comprends toujours pas les maso qui prennent du plaisir à se taper des bor-nes d'autoroute par 5° sous la pluie !

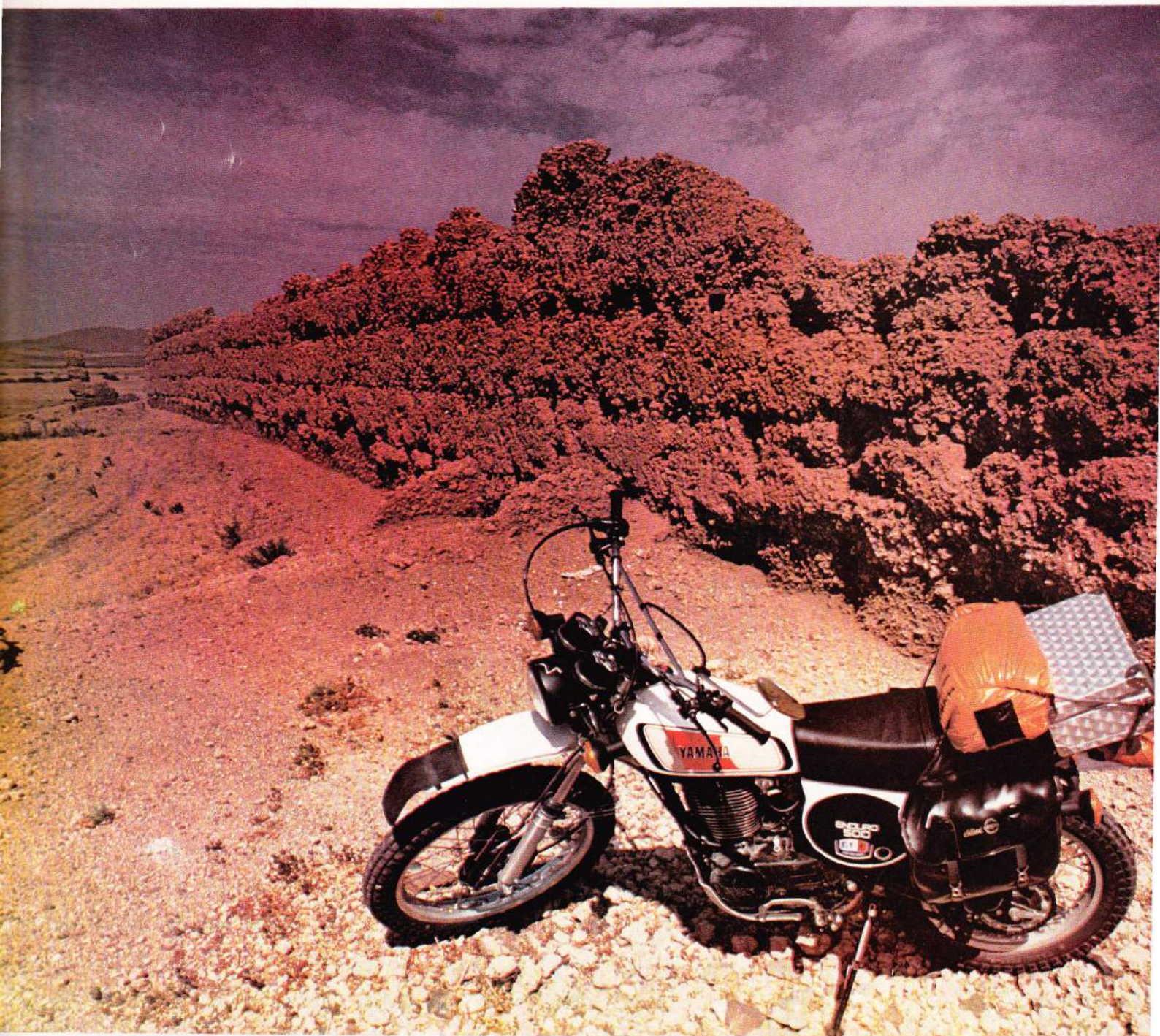
Mais, vous me connaissez, le bitume m'ennuie. Alors j'attends que ça se passe en regardant un paysage qui prend de la

valeur au fur et à mesure de la descente sur le sud.

Le Souk de Marrakech, c'est la tour Eiffel du Maroc : tous les touristes y sont avec leur instamatic, les gosses se précipitent pour mendier ou, plus souvent, vous proposer de servir de guide. Il faut cepen-dant s'y arrêter : la ville est belle et le souk sincère, véritable lieu de rencontre et d'échange pour toute la région. Les couleurs, les odeurs, la foule... il y a trop à raconter.

Derrière Marrakech commence le vrai Maroc, pauvre et d'une exceptionnelle beauté. Notre petite caravane, les huit motos suivies de la Land d'assistance et

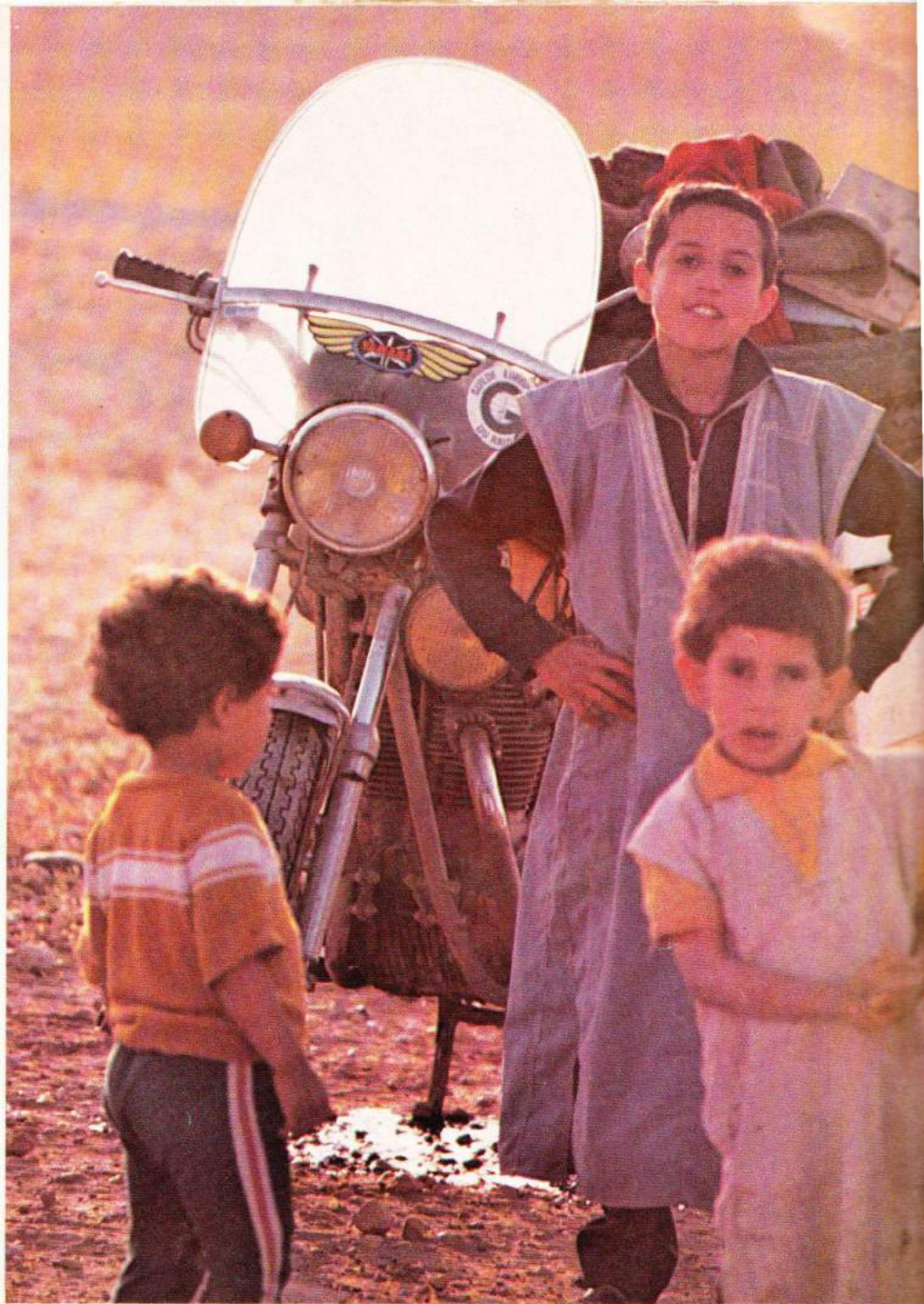
moi-même, fermant la marche, franchit le moyen Atlas par le Tizi-n-Test avant de redescendre, toujours sur le bitume, dans la vallée qui conduit à la moderne Aga-dir. La ville fortifiée, l'accueil chaleureux (ce qui n'empêche pas les risques de vol), la température, tout devient agré-able, facile. Le plus beau reste à faire : l'anti-Atlas va nous servir de décor pen-dant quatre jours avec ses sommets ari-des et secs, ses plissements rocheux fous, ses oasis de fraîcheur dès que l'eau redevient présente. Cela commence par une petite route à vous réconcilier le plus chauvin des verts avec le bitume : deux mètres de large, sinueux comme un





col alpin, elle vous emmène de sommet en vallée, de souk en village jusqu'à Taroudant. Ici la piste tant attendue par certains, un peu redoutée par la plupart, va imposer sa loi pendant trois jours. Et nous faire entrevoir la limite sinon du possible tout du moins de l'agréable pour un néophyte du tout-terrain essayant d'emmener 250 kg de ferraille récalcitrante.

Hors de la civilisation, paumé sur une petite piste de cailloux, dans un décor somptueux d'ocres chauffés par le soleil, je vais connaître les meilleurs moments du voyage. La XT tourne merveilleusement, elle est aussi amoureuse que moi



de la piste et, peu chargée, est d'une docilité exemplaire. J'ai depuis longtemps abandonné bottes, casque, gants et chemise pour rouler en jeans et mocassins, torse nu. Un coup de crème Nivéa fera oublier le soir à ma peau le traitement que je lui ai infligé dans la journée. Bref, je baigne dans l'euphorie, me remplis les cheveux de vent et les yeux de paysages... tandis que les autres souffrent et se battent. Les 4 cylindres beaucoup trop chargés sont bien lourds à manier pour des néophytes complets du tout-terrain.

Alors, de peur des chutes — sans gravité mais courantes — on garde le casque, les bottes, le blouson et les gants fourrés sous le soleil. Chaque caillou est un obstacle à vaincre, qui accapare les muscles et les yeux: l'attention, cinq mètres devant la roue avant, ils profiteront

#### LA GUILDE ET LA MOTO

La Guilde du raid est un organisme para-officiel recevant des subventions de l'Etat... ce qui explique l'amitié toute particulière qu'elle porte à l'armée et aux différentes polices. C'est son côté désagréable, mais partir en raid quinze jours ne vous obligera pas à signer pour sept ans, rassurez-vous. La Guilde comprend de nombreux départements autonomes, dont la moto. Elle s'était fait connaître par les premiers raids Orion, et continue maintenant sous l'égide de Gilles Pégoribet en diversifiant ses voyages: le Maroc était une balade assez tranquille, le raid pyramide de cet été sur l'Egypte et le Paris-Théheran seront déjà plus costauds: enfin une trans-saharienne « trapue » est en préparation. Si celui-là se concrétise, ne vous inquiétez pas les verts, on en reparlera. Pour les ceussos qui seraient intéressés, notre magnanimité sans limite ira jusqu'à vous donner l'adresse: 15, quai de Conti, Paris-6<sup>e</sup>. Tél.: 033-52-53.



### UNE XT AU SOLEIL

Aller trainer ses pneus sur le goudron d'accord, mais tout de même pas avec une grosse routière : on ne peut pas complètement renier ses origines de vert ! Je suis donc parti sur une 500 XT Yamaha prêtée par le magasin de Patrick Pons ; le meilleur compromis route - piste - puissance - poids - solidité sur le papier. Si les résultats du Côte d'Ivoire Côte d'Azur ne vous avaient pas convaincus de la facilité de la XT, je peux vous rassurer : 6 500 bornes — départ moto zéro km — sans le moindre ennui ; avec pour seul entretien les vidanges, tension de chaîne et un réglage de culbus par précaution en fin de rodage. Hormis sa solidité, la grosse Yam est vraiment la moto de raid : moteur puissant et souple, bonne partie cycle, un maxi de 6 litres aux 100 et un caractère fabuleux. Excusez si l'éloge est flatteuse, mais c'est vraiment une moto exceptionnelle... et puis j'en suis amoureux !

beaucoup moins que moi des merveilles que l'on traverse. La moyenne en souffrira également : 20 à l'heure environ, ce qui fera rouler huit à dix heures par jour pour rester dans les trop courts délais des vacances.

C'est là, finalement, le plus grand défaut de tels « raids » organisés par la Guilde : le manque d'expérience des participants et le matériel souvent inadapté oblige à se limiter aux bonnes pistes, à de la randonnée tranquille. Pour certains, c'est aussi l'état d'esprit qui ne colle pas : ils sont venus pour faire de la moto, et ne s'occupent qu'accessoirement du pays qu'ils traversent. Bof, après tout, c'est leur problème...

La piste nous conduit ainsi à petite vitesse de Taroudant à Irherm, où une mine de cuivre providentielle permettra de resouder quelques cadres et porte-bagages.

L'on descend ensuite sur le Sahara, et l'on discute une bonne heure à Tata avec toutes les autorités du coin pour pouvoir continuer : la piste est, paraît-il, fermée à cause de sa proximité avec la frontière algérienne. Ça s'arrange finalement et nous pouvons rejoindre Tinsitt puis Zagora où quelques-uns retrouveront avec soulagement le bitume. La Land conduite par Jacques se sera entre-temps perdue : parti à sa recherche, je la retrouverai à cinq kilomètres de la frontière... dans un camp de sarahouis en armes. De Zagora, nous remontons ensuite la très belle vallée du Draa et faisons le crochet des gorges du Dadès et du Todra : magnifique.

Le temps et l'argent commençant à se faire rares, quelques-uns repartiront alors directement sur Fès, tandis que nous allons jouer une journée dans les fantastiques dunes de sable blond d'Erfoud, le seul erg du Maroc.

La remontée, par des routes qui sembleraient petites en France, mais qui sont pour nous de véritables autoroutes, ne présentera plus guère d'intérêt : le vrai Maroc, c'est au sud qu'on le trouve.

Ce voyage, chacun d'entre nous aurait pu le faire seul, ou plus exactement à deux véhicules : l'hospitalité des Marocains, un maximum de 150 km entre deux points d'essence et de 50 km sans eau, fait de ce raid une simple balade sportive. Le mérite de la Guilde c'est, avant tout, de proposer quelque chose de concret, de palpable : quelque chose qui vous décide à partir pour un endroit auquel on n'avait peut-être même jamais

pensé. C'est, ensuite, l'assurance d'une assistance à la fois humaine et mécanique qui réduit généralement les ennuis à de simples souvenirs amusants.

Les inconvénients tiennent eux du nombre et de la chance : la liberté n'est pas totale, même si l'on ne se retrouve que le soir pour la nuit, et le rythme ou l'itinéraire peuvent présenter des surprises.

La formule présente finalement des intérêts indéniables, même pour des verts convaincus : le bitume, lorsqu'il s'agit de petites routes se glissant au soleil dans un paysage somptueux, ça peut avoir du bon. Et le sud marocain est vraiment fait pour être découvert à moto.

