



## Expédition Paris-Pékin à vélo



Les cyclos au milieu de la steppe.

# Adieu le monde, bonjour l'Asie

En se coupant de ses sources d'informations habituelles, alors qu'il va au devant du monde, le voyageur s'en éloigne jusqu'à le restreindre à son environnement immédiat. En entrant en Asie, nos aventuriers ne devraient pas échapper à ce paradoxe...

Qui a un jour délaissé son nid douillet pour tailler la route avec sa bicyclette saura de quoi je veux parler. Dans les minutes qui suivent le départ, vu de sa petite personne, le centre de gravité du monde est tournoyé. Les principales préoccupations et repères du

cyclotouriste vont très vite le ramener à l'essentiel : trouver de l'eau, se procurer sa pitance et dénicher un endroit sûr pour passer la nuit. Question de survie ! Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à mesurer la proportion que prennent ces postes de dépenses à l'aune du budget quotidien du voyageur.

### Go pour les JO ?

Bien qu'étant au final participants d'un voyage organisé un peu particulier, nos aventuriers du Paris-pékin échappent-ils à cette règle ? Ont-ils ressenti, et subi, comme nous autres simples sédentaires restés branchés sur la planète, les flots d'informations dévalant, non pas des hauteurs tibétaines puisque justement ils n'en descendaient qu'au compte-gouttes, mais des satellites. Les médias relayèrent ensuite avec une constance confondante l'avis du premier pékin venu sur la pertinence de laisser ou non les chaises vides lors de la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques prochains. Nos baroudeurs ont-ils pu mesurer la capacité d'indignation des citoyens européens et

le parcours torturé infligé à la flamme olympique ? Au moment où tout ce vacarme ne devenait qu'un bruit de fond, comme si la planète se mettait en colère, la terre a tremblé, meurtrissant la région du Sichuan en emportant, bilan à l'heure où j'écris ces lignes, plus de 50 000 de ses habitants. Le peloton du Paris-Pékin s'en approchera à quelques centaines de kilomètres.

### La photo qui fâche

Vu de la métropole, cette distance ne représente rien mais vu de la route où ils poseront leurs roues, c'est d'un autre monde dont il s'agit. D'autant plus que les difficultés ne manquent pas de se succéder et occupent les esprits dans les lignes droites de la steppe, longues comme un jour sans pain. À commencer par le pain justement, comme l'écrit le très habile Peter Dressen qui use d'un blog et de confidences d'anonymes comme d'un redoutable porte-voix : « Ils avaient rêvé qu'ils mangeraient, ayant payé 10 000 euros chacun, convenablement. Mais ils voyaient que la nourriture dans la musette ne répondait pas



▲ La solidarité des cyclos pour enlever le camion frigo de la boue.

du tout aux normes les plus élémentaires de la nutrition, ni en qualité, ni en quantité. Puisque quelqu'un avait décidé que c'était suffisant. Je regarde ma montre Polar. Elle indique que j'ai consommé 5 662 kilocalories durant la journée d'hier, froide, pluvieuse, très ventée. Et de joindre à l'appui une photo représentant un maigre déjeuner. Voilà de quoi faire hérissier les derniers cheveux d'Henri Dusseau, adjoint au chef d'expédition : « Bien sûr que tout n'est pas parfait, bien entendu que parfois un supplément de pain, serait le bienvenu, soit on prépare et on mange la soupe collective, et on ne crache pas dedans, soit on refuse la soupe et on en mange une autre ! » tonne-t-il en empruntant la voie du site internet officiel. Autrement dit, le Paris-Pékin, tu l'aimes ou tu le quittes. Une vague réminiscence franchement datée...

### Niet ! Niet !

On imagine sans peine qu'accompagnateurs et randonneurs ne sont pas confrontés aux mêmes difficultés, que le quotidien ne puisse se dérouler comme dans une communauté idéale, et qu'à certains moments une incompréhension puisse s'installer. Martine Gothon en remet une couche : « En Russie, nous n'avons pas le loisir de faire ce qu'il nous plaît. Nous sommes toujours très encadrés. C'est réception sur réception, et la queue pour obtenir la clé de la chambre qui en plus laisse à désirer. Ici, le leitmotiv, c'est Niet Niet. »

À l'encadrement jugé souvent trop strict s'ajoute le temps qui est toujours chronométré, lui, tandis que les kilomètres ne sont pas millimétrés, eux ! Et ceux en sus sont vécus comme très pénibles dès lors qu'il en découle parfois des heures de pédalage nocturnes. Pédaler plus et se reposer moins. Enfin, l'omniprésence des forces de l'ordre accroît ce sentiment de pesantier.

Régine et Michel Fauvain font remarquer qu'une mise au point a été nécessaire dans leur groupe mais ils mettent cela sur le compte de la fatigue et de l'éloignement de la famille pour les « célibataires ». Evelyne Bernard pense en effet que le fait de rouler à deux est très bénéfique : « Je suis avec mon mari, l'homme de ma vie depuis 36 ans. Nous sommes unis comme les doigts de la main et chacun protège l'autre. Il aurait été impossible

pour nous d'être séparés. Partager ces paysages, ces émotions, ces découvertes à deux est le sommet du bonheur. » Ouf !

### Le Grand Timonier

Mais les choses finissent par s'arranger et Peter, avant d'être victime d'une infection urinaire qui va le terrasser et lui permettre de tester l'efficacité du service de santé russe de Taganrog, le reconnaît : « Les repas sont maintenant meilleurs, l'encadrement se comporte correctement, nous avons maintenant le temps pour visiter, pour parler avec les gens, pour photographier. Les repos en route sont maintenant aussi longs que nous le souhaitons, dans des endroits que nous choisissons. Le grand Chef veut nous amener à Pékin, tous, heureux. » Jean-François entrerait-il dans la peau du Grand Timonier ? Constat observé aussi par Yvon Blazy qui reconnaît les qualités du chef d'expédition, Jean-François Deregnaucourt : « C'est un homme intelligent, énergique et à l'écoute de tous. Les problèmes qui se posent sont pris en compte et réglés au mieux. » Il n'oublie pas les dirigeants et souligne qu'ils font le maximum : « Préparer les repas pour 120 lors des

bivouacs, ce n'est pas facile même si nous mettons la main à la pâte. » Parler de bivouacs est sans doute un peu abusif étant donné qu'en se démenant une solution a toujours été trouvée, le jour même la plupart du temps. Les lits de camps ont été déployés à plusieurs reprises dans des gymnases notamment, et les toiles de tentes n'ont pas encore été dressées. Une situation qui n'est pas pour déplaire au Lyonnais Régis Piriou, avide d'aventure : « J'apprécie ces variations incroyables du niveau de vie, qui nous fait passer d'un confort 4 étoiles, au local sans eau, sans sanitaire, et où tout le monde couche soit sur son matelas soit sur son lit de camp, à 60 par chambre. »

### La bielle mécanique

Tout serait donc parfait si l'eau coulait un peu plus aux robinets lors des bivouacs et se déversait un peu moins des vannes célestes. Entre Makat et Mumkir (Kazakhstan), la pluie est tombée pendant plus de 24 heures, ramollissant et savonnant les pistes sablonneuses. Alors que les cyclistes se jouent des ornières et autres nids d'autruche, les camions grincent des genoux sur les 100 km de piste que compte l'étape. Que l'un d'eux s'enlise et le second vient le tirer d'affaire. Que les deux s'emboîrent et ce sont d'énormes camions russes qui entrent dans la danse et les tractent. Et ce n'est pas en faisant tourner le film à l'envers que Julien le cameraman sortira sa camionnette de ce mauvais pas. Le chameau kazakh a fait ses preuves. C'est la revanche du muscle sur la bielle mécanique. Incontrôlables, heureux comme des gosses sautant dans une flaque d'eau, les cyclos ont déjoué les plans de policiers dépassés, se sont défoulés et ivres de liberté se sont offert le luxe d'arriver avant les motorisés.



Jack

## Jupettes et talons hauts

La vie d'un aventurier du Paris-Pékin n'est pas toujours rose, ne faisons pas d'angélisme, et dans ce contexte les rencontres, souvent furtives, sont une des principales sources de satisfaction. Mireille Bourel gardera le souvenir de cette Roumaine aux yeux clairs avec son fichu noué sur la tête, heureuse de lui dire qu'elles sont sœurs par le lien de Dieu. À Volgograd, les cyclos recevront le pain et le sel en signe de bienvenue. Et puis, si l'on en croit quelques allusions, les jeunes femmes ukrainiennes, très à l'aise en mini-jupettes et talons hauts, ont contribué à ragaillardir les pousses les plus vertes du peloton. Pas de méprise, c'était juste un regard, furtif lui-aussi. D'après Jean-Marie Estoup, la revue peut aussi jouer un rôle loin de ses bases : «J'ai pu, en partant de la revue Cyclotourisme apprendre à une dizaine de jeunes Russes, de 10 et 15 ans la géographie de la France. Ces enfants se sont engagés à parler de cette journée au reste des élèves de leur classe. J'étais très honoré d'être un ambassadeur.» Nous le sommes tout autant. Question leçons, ce sont les 120 participants de ce Paris-Pékin qui doivent en prendre au quotidien pour, enfin : ne plus confondre Budapest et Bucarest ; se mettre dans la tête que si la Syldavie est un pays sorti de l'imagination d'Hergé, la Moldavie existe bel et bien ; s'étonner que la mer Noire est bleue et que la Forêt Noire n'est pas bleue ; découvrir que l'Ukraine est le grenier de l'Europe et que Stalingrad et Volgograd c'est du pareil au même ; sourire à des Russes aux



▲ Petite maison typique russe.

yeux en amandes ; compter les deux bosses des chameaux du Kazakhstan et apprendre à reconnaître une toque de cosaque de celle des gardes de la reine d'Angleterre.

## 6 000 km au compteur

L'entrée en Asie s'est faite par la grande porte, sur un pont surplombant le fleuve Oural. Les compteurs s'accordent alors pour annoncer que le seuil des 6 000 km a été franchi. Il en reste grosso modo 7 000. Nous sommes le 19 mai, «parispékinavelo.org» n'a pas donné de nouvelles fraîches depuis le 15. Le portable du chef d'expé m'expédie sur la messagerie. Si la progression est conforme aux prévisions, le peloton a pris un raccourci en sautant dans un train à Qandiaghash qui devait les conduire 680 km plus loin, à Torétam. De là, la steppe paraît-elle aussi vaste que sur le vélo ? Pas un pylône GSM à l'horizon, pas une connexion internet dans la zone. Et si c'était leur vraie liberté ? ■

Philippe Henry  
Envoyé spécial sur le Web

Frontières :  
une si longue patience

Alors que les formalités ont disparu en même temps que les postes frontières dans l'espace Schengen, les affaires se compliquent singulièrement pour la caravane à partir de l'Ukraine.



▲ Ganyushkino - Aqqistaw (Kazakhstan).

## 17 avril : frontière Roumanie-Moldavie à Albota de Jos

Une heure pour rentrer en Moldavie mais tout se passe bien : il faut toujours donner des explications pour la camionnette contenant les médicaments mais la hantise est de devoir décharger les gros camions.

## 18 avril : frontière Moldavie-Ukraine à Tatarbunary

Une grosse étape avec un passage de frontière : de quoi craindre le pire et ce n'est pas très éloigné de la vérité. Le départ se fait, toujours accompagné de la voiture de police. Le passage à la frontière ne nous prendra que 3 heures car nous passons par paquets de cinq : on donne les passeports et on attend un certain temps. Alors, nous en profitons pour pique-niquer entre les deux frontières. Le vin moldave accompagne très bien le sandwich pâté.

Ensuite, on essaye de rouler bon train mais toujours avec une voiture de police qui nous regroupe de temps en temps : beaucoup de temps perdu.

## 27 avril : frontière Ukraine Russie à Tarangog

Nous arrivons et le garde-frontière nous donne un imprimé à remplir : il faut le faire dans un abri dont le toit mesure 2 m<sup>2</sup> sans côté, il pleut et le papier ne doit pas être trop mouillé. Michel en fait l'expérience mal-



▲ Sur la route de Berdansk (Ukraine).

heureuse : il doit recommencer et lorsque, tout fier, il montre son imprimé le vent lui arrache des mains et l'emporte dans une flaque d'eau. Le troisième essai est le bon, mais, ayant passé la barrière, il ne peut plus revenir prendre son vélo : nous devons lui passer. Il se dirige vers la deuxième barrière et se fait refouler car il n'est pas passé par le bureau d'immigration et donc pas passé une deuxième fois au premier guichet (n'oubliez pas qu'il pleut toujours et qu'à l'extérieur de ce guichet, il n'y a pas d'abri).

Bien sûr, quand j'arrive au bureau de l'immigration, le fonctionnaire prend sa pause mais consent à nous laisser dans la minuscule entrée de son algéco.

Un tampon au premier guichet et un dernier contrôle à la deuxième barrière et bienvenue en Russie ou plutôt dans la république du Bélarus, car la Russie est toujours une fédération de républiques.

Dimitri, notre contact en Russie nous y attend et la police aussi, qui veut nous faire partir en un seul groupe ; il faut donc attendre le dernier qui arrive vers 17 h 30, soit 18 h 30 en heure locale. Il reste 60 km dans le mauvais temps.

## 10 mai : frontière Russie-Kazakhstan à Ganyushkino

Nous y arrivons vers 14 heures et nous commençons à manger car il faut toujours attendre : nos camions poireaient depuis 11 heures et il a fallu téléphoner plusieurs fois à l'autorité supérieure et la recommandation du gouverneur s'est sans doute perdue. Nous sortons de Russie par paquets de 10 et nous dirigeons immédiatement vers l'autre frontière à 10 kilomètres. Je passe avec l'avant-dernier groupe et je constate en arrivant que le premier groupe n'est toujours pas passé au Kazakhstan.

Après avoir montré 6 fois notre passeport, rempli deux papiers, reçu et rendu dix kilomètres plus loin une contremarque, nous voilà au Kazakhstan. ■

Par François Hennebert

## PETITE INCURSION

## EN MOLDAVIE



© Jean-Michel Richefort

Au sein de l'expédition, personne ne savait précisément où situer la Moldavie avant le grand départ. Au départ de Braila, le matin même de la 1<sup>re</sup> étape moldave, certains se posaient encore des questions sur ce petit territoire «coincé» entre Roumanie et Ukraine. Mais le doute fut vite dissipé. Tous se souviendront de cet accueil depuis la frontière jusqu'à Albota de Jos, lieu de l'unique bivouac moldave. Un petit village agricole au centre du pays, au milieu de nulle part où tous les habitants étaient là pour voir les cyclotouristes, et les fêter dignement.

Le Maire, ému, présidait la cérémonie officielle. L'ambassadeur de France, Pierre Andrieu et ses collaborateurs Emmanuel Scoulios et Andrian Sibotaru étaient tout heureux d'accueillir en ce lieu leurs compatriotes. Mais le grand honneur

venait du Ministre des Sports moldave, Andréi Tchmil, ancien champion cycliste, vainqueur entre autres de Paris-Roubaix. Quelle gentillesse et quelle humilité envers les cyclotouristes dans son discours de bienvenue «Ce que vous êtes en train d'accomplir est énorme, et les valeurs que vous portez sont louables et nous Moldaves nous les partageons pleinement. Je vous souhaite la bienvenue dans notre pays et surtout une bonne route pour Pékin».

Le tout avec le sourire.

Chants, danses, offrandes venaient ponctuer cette rencontre. À l'occasion, 15 vélos des écoles solidaires furent remis par les ambassadeurs cyclos, aux gamins de l'école communale, en larmes. Pensez, ils n'étaient jamais montés sur un vélo.

Jean-Michel Richefort



© Jean-Michel Richefort

## La lettre de Gérard

Avant de renoncer, souffrant, Gérard nous a fait parvenir une seconde missive.

Les chiens aboient

Sur la route endeuillée

Les chiens meurent

Nous passons

Sur la route du progrès

Filent de belles voitures allemandes

Elles doublent parfois de minces chariots en bois tirés par des petits chevaux sombres et calmes ou des ânes fidèles et résignés

Un mètre plus bas la route est en remblai, des paysans tiennent en laisse une ou deux vaches qui se nourrissent de l'herbe des bas-côtés. Parfois, c'est quelques chèvres, un âne, un cheval. Au delà, dans de tout petits champs, s'affairent les familles. On travaille à la main, on taille, on plante, on sème : il faut des bras.

Quand elle traverse d'improbables villages tout en longueur, la route nationale rejette de part et d'autre, au-delà d'un fossé, de modestes maisons sans crépi devant lesquelles des vieilles à fichus et des vieux à casquettes, toujours vêtus de sombre, s'assoient un moment pour regarder le progrès. À leurs pieds, leurs poules, leurs canards ou leurs oies. C'est le passé. Les petits enfants ne vivront pas comme eux.

Ils vivent un peu plus loin, un peu plus près du siècle, à l'entrée de la ville où une énorme usine crache son air vicié. Désœuvrés, ils s'attroupent, se poussent en rigolant et parlent en anglais à cette bande de cyclistes qui les distrait un peu.

Et soudain, au bout de la route, le voilà, le progrès. En large, en long et en hauteur, il étale sa fierté. L'Occident retrouvé. ■

De Bucarest, le 14 avril 2008, Gérard Bayard



## EN DIRECT DES ÉCURIES

## Elle n'est pas selle que l'on croyait

Voici un mois nous avons laissé nos amis du côté de Wien en proie à quelques déboires de pneus, de câbles et de patins. Le deuxième bulletin de santé de Gil de Guglielmi fait hélas état de nouveaux ennuis de matériel !

Au départ du raid à Paris les participants avaient été autorisés à équiper le vélo de leur propre selle et de leurs propres pédales s'ils le souhaitaient.

La plupart ont fait confiance aux selles Shimano Sportourer qui équipaient les vélos, les trouvant confortables et propres à les porter jusqu'à Pékin ! Ces selles sont fabriquées par la société italienne Selle Italia pour Shimano qui, sur son site Internet, les qualifie de

«révolutionnaires» et insiste sur «leur confort et leur durée de vie !» Quant à leur design il serait «moderne et stylisé!»

On espère vivement que nos amis ont pu en apprécier tout le confort, néanmoins ils ont pu constater que certains détails restent à régler comme en attestent les deux photos ci-dessus !

Il semblerait que la fixation de la garniture sur le bec de selle ne soit pas compatible avec la durée de vie annoncée ! Pour le design, le ruban adhésif bleu est vraiment du plus bel effet !

Les mauvaises nouvelles du mois concernent également les poignées des pompes Topeak qui ont semble-t-il beaucoup servi au cours des premières semaines.

Ici ce sont les poignées qui ont la fâcheuse tendance à se desserrer après usage intensif ! Il est vrai que la meilleure des pompes est celle qui ne quitte jamais sa place sur le cadre !

Enfin, nos amis et leurs vélos ont déjà accompli près de 5 000 km et certains accessoires ont atteint leur limite normale d'utilisation. C'est le cas notamment des chaînes que les mécanos remplacent au fur et à mesure. Elles ont atteint leur limite d'âge sans défaillance, ce qui est plutôt une bonne nouvelle.

Infos recueillies par Bernard Lescudé

CLIC le lien !

[www.ffct.org/blogs.parispékin](http://www.ffct.org/blogs.parispékin)

Retrouvez les impressions et les photos des participants sur les sites web et sur les blogs