



Rêver un impossible rêve.
Porter le chagrin des départs.
Brûler d'une possible fièvre.
Partir où personne ne part. (...)
Tenter, sans force et sans armure,
d'atteindre l'inaccessible étoile.
Telle est ma quête.

Jacques BREL

A vélo par-delà les sommets de l'Himalaya indien

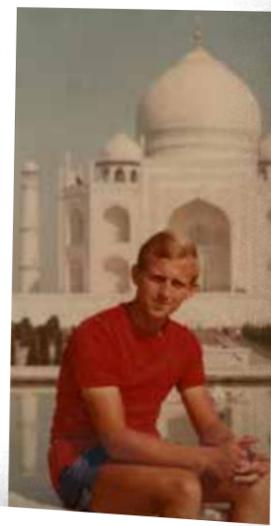
Ladakh et Zaskar, été 2015

Un retour au passé...

S'élever. S'élever toujours plus haut. A bicyclette. En montagne. S'élever toujours plus haut sur le chemin de la vie. Telle est ma quête.

Dès mon plus jeune âge, je rêvais déjà d'épopées en montagne. Une histoire d'atarisme paraît-il car Félicien Vervaeke, qui s'illustra sur les routes du Tour de France, était un lointain cousin de ma grand-mère paternelle. Je n'eus la chance de les connaître ni l'un ni l'autre. Jeune adolescent, je n'avais d'yeux que pour notre seul coureur professionnel de la région, Guy Vallée, frère aîné de Jean-Pierre.

La famille Vallée vivait à Francorchamps. Gens modestes, ils n'avaient guère les moyens. Leur vie était rude. C'est pourquoi



jours et, en 1970, les 1000 Kms de Francorchamps. Enfin, le 3 juin 1972, sponsorisé par Cinzano, Jean-Pierre enfourchait son vélo pour un Tour du Monde. Ce jour-là, je suis à Waimes, en plein blocus universitaire. Jean-Pierre s'arrête quelques instants devant « Chaussures Mélotte » pour un « au revoir ». Nous ne nous reverrons plus pendant... 42 ans !

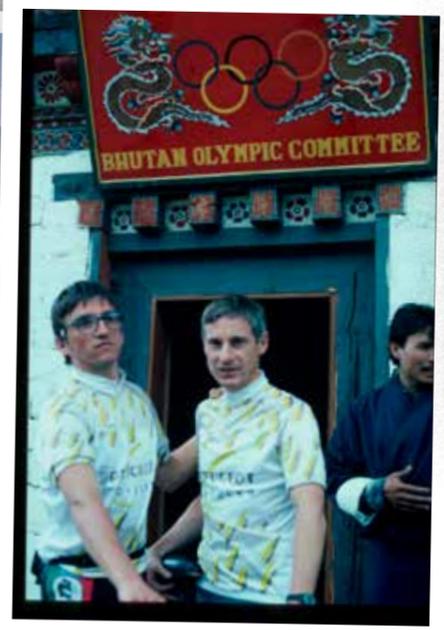


Même si nous sommes restés si longtemps sans nous voir, les liens tissés durant notre jeunesse sont restés très vivaces. J'écrivais à Jean-Pierre en novembre 1989 : « Peut-être pourrons-nous pédaler à nouveau un jour ensemble en Australie ou ailleurs ? ». J'étais loin d'imaginer à cet instant que Jean-Pierre viendrait me retrouver et pédaler avec moi à Majorque au cours de l'été 2014...



mon papa se proposa, à diverses reprises, de conduire Guy au départ des courses cyclistes où il brillait dans les catégories d'âge. J'ai aussi le doux souvenir d'une maman Vallée aux petits soins pour ses champions de fils. Et si le papa, homme paisible, était fort effacé, leur foyer était extraordinairement accueillant. Je le fréquentais pour y parler vélo. C'est ainsi que pour ma première course en « tous coureurs » à 15 ans, j'arborais fièrement un beau maillot Pelfort reçu en cadeau de Guy. Mais si Guy était le champion le plus en vue de la fratrie, c'est surtout la pratique cyclotouristique de Jean-Pierre qui me faisait rêver : tours de Suisse, des Dolomites, d'Italie et Sicile, tours de Scandinavie, d'Ecosse, des Alpes et de Corse, Francorchamps-Bombay en 80



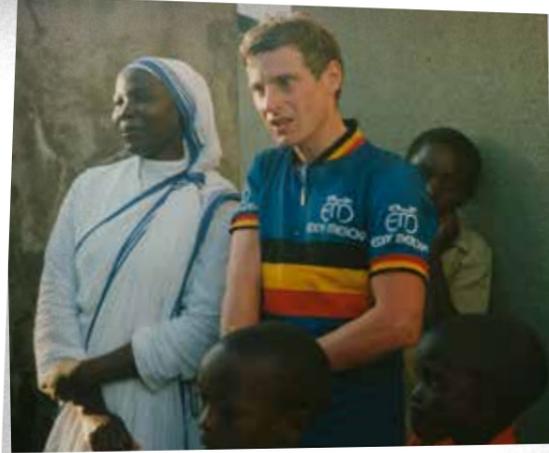


En 1986, après la Randonnée Alpine (2000km et 86 cols en 9 jours) au profit du Relais de Malmedy, je fonderai l'ASBL Le Cœur et les Jambes dont Eddy Merckx acceptera la présidence d'honneur. Je lancerai alors divers défis (les 24 heures individuelles de Francorchamps, les 6 heures du Stockeu, la traversée du Rwanda) avec comme but, à chaque fois, de venir en aide à diverses œuvres philanthropiques. Mais alors que je m'entraînais à quelques jours de mon tour du Costa Rica, le samedi 12 novembre 2005 vers 14h20, sur la route de Trois-Ponts, un bus des TEC m'attaquera par-dérrière. J'en ressortirai miraculeusement vivant mais l'échine brisée. Le condor s'est d'un seul coup transformé en autruche, gros oiseau maladroit qui ne peut

plus voler. Pourtant pas envie de mettre la tête dans le sable. Il me faut regarder la vérité en face, droit dans les yeux et oublier le passé, le futur rêvé aussi et tenter de vivre le moment présent dans l'acceptation : celle de n'être plus comme avant ! Se sentir tout à la fois maudit et béni ! Et s'entendre dire verni...

Après plusieurs années sombres, je changerais de vie, radicalement. Majorque, île de mon tout premier voyage en été 1969, deviendra mon Eden. J'y construirai et m'y reconstruirai petit à petit. En fin 2012, début 2013, comme si cela ne suffisait pas, j'affronterai un cancer rare chez l'homme et ferai face grâce à la bicyclette, ma meilleure pharmacopée.

C'est en août 1982 que je découvris le cyclisme de haute montagne, au départ de Bagnères de Bigorre. Ce fut le coup de foudre et le départ d'une longue aventure qui me conduira aux quatre coins de l'Europe puis du monde, essentiellement par-delà les sommets andins du Chili, d'Argentine, de Bolivie, du Pérou et d'Equateur et les sommets himalayens du Bhoutan. La collection est riche aussi du Tour de Scandinavie, de Majorque, de Cuba et Saint-Domingue, de La Réunion et de La Guadeloupe, de périples en Israël, en Hongrie et en Yougoslavie d'avant la guerre, en Autriche, Suisse et Lichtenstein, en Crète, Corse et Sicile, en Espagne et toutes les Iles Canaries, à Madère, en Turquie, au Maroc et en Tunisie, au Sénégal, Rwanda et Kenya, à Madagascar.





Les retrouvailles de deux amis

En juin 2014, Jean-Pierre répondra à mon invitation et nous nous retrouverons, après 42 années de séparation, sur «mon île-refuge», paradis pour cyclistes. C'est alors que nous déciderons d'enfin concrétiser nos promesses: partir ensemble à l'aventure. En commençant par le Zaskar et le Ladakh en été 2015. Un fameux défi pour moi après dix années de galère et d'abstinence.



Le Zaskar, une vallée mythique

La haute vallée himalayenne du Zaskar demeure largement mythique pour nous, Occidentaux. En effet, cette vallée tibétaine de l'Inde du Nord est, pendant près de huit mois par an et à cause de la neige, l'une des régions habitées les plus isolées du monde. Grâce à l'oeuvre d'Olivier Föllmi, nous connaissons tous maintenant les images de ces périples très risqués sur le fleuve gelé qui, en hiver, change non seulement totalement d'aspect mais également de nom pour devenir le Chadar. Il y va d'une véritable gorge parfois étroite d'à peine 5 mètres et présentant, par endroits, des parois verticales de 500 à 600 mètres de hauteur. Le fleuve est alors la seule voie possible pour rejoindre le Ladakh voisin. Marcher sur la rivière gelée au long d'un parcours approximatif de 150 km n'est évidemment pas sans risques: en certains passages plus délicats, le moindre faux pas peut être

fatal. Impossible de nager dans une eau aussi froide. Mais notre voyage se situe heureusement en été! Et la route, interdite en hiver car impraticable, s'ouvre à nous avec plusieurs cols de haute altitude à franchir.

Si, en 1968, Jean-Pierre s'est rendu une première fois en Inde à vélo, de Francorchamps à Bombay et si, en 1972, il a fait le tour de l'Inde (23.000 km) - et y a même, pour s'être aventuré à pied dans une zone interdite proche du Pakistan, séjourné 30 jours dans un sombre cachot de Srinagar car on l'avait pris pour un espion-, il n'a cependant jamais mis les roues dans cette vallée du Zaskar qui continue à exciter sa curiosité. C'est donc tout naturellement que le Zaskar s'imposera comme notre première aventure et comme premier objectif de notre voyage. C'est là que nous nous rendons, impatients l'un et l'autre de découvertes.



Actuellement, pour arriver à Padum, chef-lieu du Zaskar, au départ de Leh, capitale du Ladakh, il faut effectuer un grand détour de plusieurs jours par Kargil et des routes d'un autre âge avec passage de hauts cols praticables uniquement en été. C'est que la route qui longe la Zaskar River est orpheline d'un tronçon d'une soixantaine de kilomètres. Des travaux d'envergure sont actuellement en cours dans des conditions extrêmement difficiles et dangereuses et devraient permettre, dans trois ou quatre ans, de désenclaver la région du Zaskar, ramenée à une seule journée de route de Leh en 4x4. Elle perdra alors incontestablement ce qui fait une partie de son attrait et de son mystère : son isolement huit mois par an. Le quotidien de ses habitants connaîtra alors une mutation évidente. En bien? Je ne sais mais en tous cas en nettement moins rude.

A l'entame de notre périple, il pleuvine sur Leh. C'est bon signe. Dans le monde bouddhiste, il est en effet de bon augure d'entreprendre un projet lorsqu'il pleut. Selon la croyance, la pluie est une bénédiction de Padmasambhava. Ici, tout se réfère au bouddhisme omniprésent. Il dicte jusqu'aux attitudes et modes de pensée. En chaque être sommeille l'essence d'un bouddha. Et tout au long de ce trajet, il nous faudra manger comme des bouddhistes: du riz et du dal, à chaque repas. Et parfois, luxe suprême, des chapati, galettes de blé, et des oeufs. Jamais de viande. Régime quasi carcéral pour des cyclistes qui doivent faire face à une dépense énergétique fort importante. Régime difficile pour moi. Mais l'excitation est telle qu'on en arrive à ne retenir que le «bon». Du moins au début...

Une des caractéristiques du bouddhisme tibétain est l'omniprésence des drapeaux à prières. On les trouve partout et notamment au passage des cols, au sommet des montagnes et des temples, à la croisée des chemins et sur les ponts. Ils sont comme des porte-bonheur capables d'écarter les difficultés. Mais surtout, ils font gagner des mérites en vue d'une bonne réincarnation. En effet, y sont imprimés des mantras, formules de prières que le vent emporte et transmet aux divinités. Et quand ce n'est pas le vent qui fait son oeuvre, ce sont les moulins à prières qui prennent le relais. Il suffit de les actionner d'un geste de la main quand ce n'est pas un petit ruisseau qui remplace la main de l'homme. Prier n'est ainsi pas trop fatigant en Himalaya...

Mais est-il besoin de vous dire combien, avant d'atteindre les sommets, nous avons égrené un long chapelet de suppliques et d'efforts avec comme seule récompense ce nirvana pour cyclistes où, malgré les drapeaux à prières, on ne peut s'empêcher de rendre grâce!

«Le cyclisme est à l'image de la vie et ceux qui le pratiquent apprennent le métier d'homme» écrivait Paul Ruinart. Il est aussi une leçon permanente d'humilité et le meilleur moyen de mesurer ses propres limites, surtout en haute montagne. La vérité, en montagne comme ailleurs, n'est écrite nulle part; chacun doit la chercher.

Quelle grande joie, quel grand plaisir lorsque arrivés au sommet d'un col, nous nous attardons pour communier avec la nature. Nous entrons alors pour quelques instants dans son intimité: celle peut-être de son Créateur...



Après les ascensions du Fotula (4.111m) et du Namikala (3.728m), à l'approche de Kargil, tournant important vers le Zaskar, nous quittons l'asphalte. La route serpente dans des décors de rêve. L'euphorie d'un instant laisse ensuite place à la réalité: celle du poids de mes bagages nettement plus lourds que ceux de Jean-Pierre. Il est vrai que je transporte mon matériel photo et informatique de même qu'un panneau solaire et sa batterie. Mais je suis dopé par l'idée que nous allons nous offrir une journée de récupération à Kargil où nous serons accueillis par divers panneaux à la gloire d'ayatollahs mondialement connus... Sur les rives de la Suru, nous venons de quitter, pour un bref moment, le monde bouddhiste pour celui de l'islam.

Si le mot «ayatollah» signifie «signe de Dieu», Kargil, ville de près de 10.000 habitants, est pour nous déjà un peu...l'enfer: la ville est sale et bruyante. Nous y ressentons comme une oppression angoissante, voire, par endroits, une hostilité contrastant fortement avec le début de notre voyage en pays nettement plus zen.

Nous déciderons de faire l'impasse sur notre journée de repos pour reprendre au plus vite la route vers Padum.



Fréquemment, la fonte des glaciers nous barre la route en de tumultueux torrents aux eaux violentes et glaciales. A cet endroit, où je suis passé le premier, j'ai failli tout perdre. Heureusement, Jean-Pierre, lui, était averti...
L'important est alors de traverser.







Les nomades que nous sommes
en rencontrent d'autres avec
lesquels nous sympathisons.







Karsha Gompa

Après l'ascension du Penzila (4.400m) et notre arrivée à Padum, le monastère de Karsha, le plus important du Zaskar, nous ouvre ses portes. Quelle n'est pas notre surprise d'y rencontrer un lama, Sonam Wangchuk, qui parle un excellent français. Il a étudié notamment en Belgique et connaît Liège et le monastère bénédictin de Wavreumont.

Ayant reçu une permission spéciale, Lama Sonam a travaillé une dizaine d'années comme guide touristique pour Allibert. Actuellement, il est guide indépendant. Les bénéfices de son activité sont destinés à son monastère. Il est un spécialiste de la remontée du Chadar en hiver. Cette rencontre insolite nous donne envie de revenir ici un jour, en hiver, pour remonter avec Lama Sonam le fleuve gelé...







Jean-Pierre en pleine conversation. A gauche, avec les nonnes de Zangla où la route qui borde le Zanskar s'arrête actuellement. A droite, avec deux volontaires hongroises en présence de la descendante du trône de Padum.

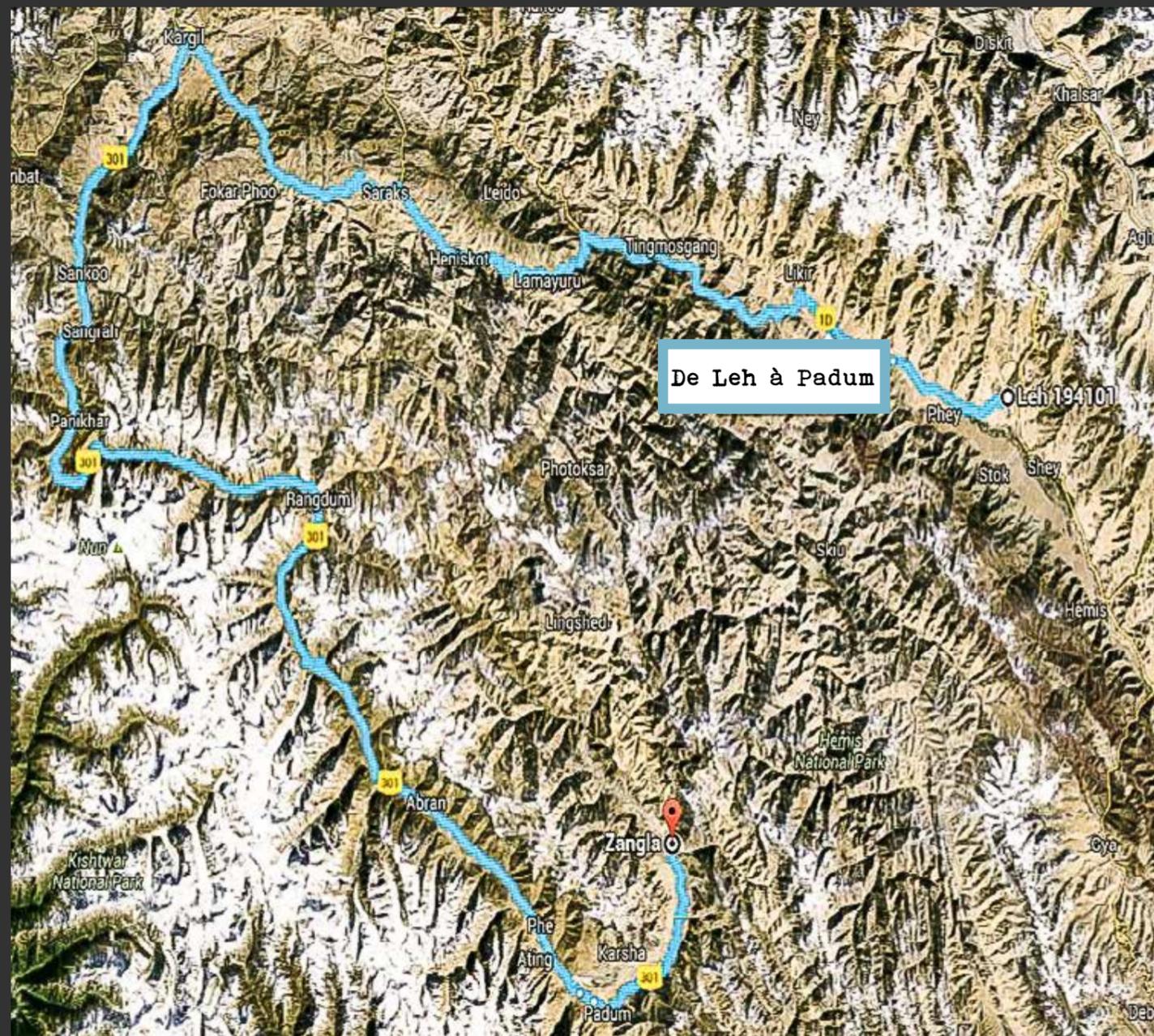


Un mariage zanskari

Ce n'est évidemment pas tous les jours qu'on a l'opportunité de participer à un mariage zanskari. Et quelle coïncidence: nous sommes le 10 juillet et c'est aujourd'hui le 40ème anniversaire de mon mariage avec Régine! Ce ne peut être que de bon augure pour les jeunes mariés. Pourtant la fiancée est en pleurs et fait peine à voir. Peut-être le mariage est-il arrangé? Le fiancé est lui plus préoccupé par les messages de son smartphone que par l'état de sa future. Et comme dans tout mariage qui se respecte, les convives ne manquent pas de profiter du «bar ouvert»...







En liseré bleu sur la carte ci-contre, l'itinéraire suivi de Leh à Padum puis Zangla, fin de la route le long de la Zaskar River. En période de mousson, la rivière arrache certains ponts et mange certains tronçons de route tandis que 8 mois sur 12, la rivière gelée est le seul passage possible du Zaskar vers le Ladakh et vice versa.

Si la construction de la route de Leh à Zangla est actuellement en cours, celle-ci nécessitera encore quelques années de chantier périlleux. Mais un autre projet vient également de voir le jour et devrait se concrétiser prochainement: la création d'un aéroport dans la plaine de Padum. D'ici peu, c'en sera terminé avec l'isolement plusieurs fois millénaire de toute la région du Zaskar.





La Nubra Vallée et le Khardung La, passage le plus élevé du voyage

Après démarches à Leh pour obtenir notre permis de 7 jours pour entrer dans la Nubra Vallée, l'heure est venue de s'attaquer au Khardung La dont le sommet culmine à 5.601 mètres d'après l'affichage de la voirie.

Cette route de très haute altitude a été ouverte à la circulation automobile en 1988 et est présentée comme la route carrossable la plus élevée au monde, ce qui est inexact car, avec les moyens de mesure actuels, son altitude exacte doit être ramenée à 5.359 m. Le Suge La et le Semo La, tous deux situés au Tibet, lui sont supérieurs avec respectivement 5.430 et 5.565 mètres d'altitude.

La Nubra Vallée, qu'ouvre le franchissement du Khardung La, est également appelée la vallée

des fleurs ou le verger du Ladakh. Cette vallée se mérite au prix d'une ascension de 39 km au départ de Leh. Les 17 derniers sont non revêtus, dans un environnement minéral à couper le souffle, au sens propre comme au figuré!

Par endroits, en raison de l'état de la route ou d'éboulements ou encore au passage de gués délicats, il nous faudra mettre pied à terre et pousser nos bécans devenues si lourdes!

Jean-Pierre est surpris par l'état de dégradation de la route. Il y a 9 ans, il escaladait ce même col. La route était alors un merveilleux billard jusqu'au sommet. Le climat rude des longs hivers ladakhis a fait son oeuvre destructrice en très peu de temps...









En montagne, le cycliste est seul face à son ascension. La majesté et la plénitude des lieux en même temps que l'altitude ainsi que le sentiment de solitude ajoutent une dimension toute particulière à l'effort. Celui-ci est total.

La fin de l'ascension me paraît interminable. A diverses reprises, je crois être proche du sommet mais, après un brusque virage totalement masqué mais signalé, la route s'allonge à nouveau, à flanc de montagne. Il faut garder le moral et s'accrocher!

Je vous ai déjà dit toute ma difficulté à m'alimenter sous régime bouddhiste et arrive ce qui devait arriver: la panne sèche. Plus de carburant à 3 km du sommet. Je n'avance plus qu'au courage et à la volonté tandis que Jean-Pierre, plus léger et mieux alimenté - car chez lui «tout fait farine au bon moulin» - est déjà quelques lacets plus loin.

A 2 km du sommet, un bruit sourd d'éboulement sur ma droite. Des pierres dévalent en ma direction. Je réunis mes forces et, au prix d'un effort intense, je parviens à me dégager juste à temps. Ma respiration est devenue haletante. Mon pouls s'est brusquement accéléré mais les rochers s'écrasent juste derrière moi. Jean-Pierre, qui a entendu le bruit, est soulagé de me voir arriver.



Je reprends mon souffle et mon chemin de croix là où précisément sur la roche est écrit en grand «Jésus», chose surprenante en plein pays bouddhiste.

Marqués par l'effort et l'altitude, nous puisons au fond de nous-mêmes pour arriver enfin au sommet. Un touriste indien nous permet d'immortaliser l'instant.

Après un temps de récupération, il est l'heure d'entamer la descente, difficile car très caillouteuse. Pour ne pas casser notre matériel, un braquet presque aussi petit que celui nécessaire à l'ascension s'impose. Il s'agit de ne pas prendre trop de vitesse. Les mains sont serrées en permanence sur les freins malgré le froid qui les engourdit méchamment. Il nous faut rester très vigilants, prudents et... agiles, nous jouer des multiples pièges et obstacles tout au long des 15 km de descente dans la caillasse. Au check-point de North Tullu, c'est le retour de l'asphalte. Encore 17 km de descente vertigineuse jusque Khardung Village où nous arriverons fourbus mais heureux du chemin parcouru.









Sur la carte ci-contre est figuré notre itinéraire. En fait, il s'agit d'un aller-retour car nous avons dû rentrer de Sumur à Leh par le même chemin. Une seconde ascension du Khardung La s'est donc imposée. Ce n'est pas du tout ce que nous avions prévu. Nous souhaitions rentrer par la route d'Aghan jusque Sakti avec passage de retour par le Wari La à plus de 5000 mètres. Mais la mousson en a décidé autrement. La route inondée était impraticable et fermée à toute circulation.



En route vers Manali

Plusieurs vallées et régions que nous traversons nécessitent un permis spécial. Pour cette raison, nous sommes contraints de revenir à diverses reprises à Leh qui est donc en quelque sorte notre camp de base.

La route de Leh à Manali est présentée comme la deuxième route la plus haute du monde. Elle n'est ouverte que depuis la fin des années 1980 et seulement de mi-mai à mi-octobre selon les aléas climatiques. C'est une route mythique de 490 km et qui franchit six cols dont deux de plus de 5.000 mètres, les autres variant entre 4.000 et 4.800. En fait de route, il faudrait en réalité plutôt parler de piste en de multiples endroits. C'est une des routes les plus dangereuses

du monde comme en témoignent d'ailleurs les carcasses de bus et camions au fond des précipices. En de nombreux passages, le croisement des véhicules est fort compliqué alors que cette route est durant les quelques mois d'ouverture très fréquentée, notamment par un ballet incessant de camions de Indian Oil qui alimentent l'aéroport de Leh et les nombreux camps militaires de cette zone sensible proche du Pakistan et de la Chine.

Cette route est à elle seule une véritable aventure. Il n'en fallait pas plus pour nous motiver. Et comme si cela ne suffisait pas, nous ajoutons à notre challenge un détour difficile par Korzok et le lac Tsomoriri en passant par le Namshang La à plus de 4.000m.





La «Tibetan School Village Sumdo» où nous passerons une nuit est une école pour enfants réfugiés tibétains démunis. Elle fait partie de l'association «Tibetan Children's Villages» initiée par Sa Sainteté le Dalai Lama pour qui ces enfants sont les graines du Tibet à venir. Elle a pour objectif le bien-être et l'éducation de ces enfants en harmonie avec les principes chers à ce peuple brimé par une Chine impérialiste.







Jean-Pierre est un homme méticuleux, bien organisé, aux petits soins non seulement pour son matériel mais aussi pour celui de son compagnon d'échappée. Une aventure comme celle que nous vivons nécessite une attention particulière pour notre matériel. Parfois, la négligence d'un petit détail peut compromettre la suite de l'aventure. Il importe donc de bien vérifier régulièrement l'état de nos vélos et de leurs équipements. C'est que, comme les hommes, le matériel souffre sur ces pistes d'un autre âge. Faire le check-up et resserrer les boulons, c'est l'obsession de Jean-Pierre à chaque étape.

Pour mener à bonne fin une telle aventure, il importe d'éliminer tous les facteurs de risque sur lesquels l'homme a une influence. En ce sens, avoir une bonne hygiène corporelle est essentiel. Celle-ci commence notamment par le port de vêtements propres, surtout aux endroits de contacts, et donc de frottement, de notre corps avec nos montures. Le vélo est un sport qui se pratique assis et la moindre blessure à la selle peut se révéler catastrophique pour la suite du voyage. Si, pour certains de nos amis, nous sommes «deux petits vieux complètement fous» pour s'aventurer à vélo sur de telles pistes à de telles altitudes, nous ne sommes pas fous au point de négliger ces «détails»!











Les quelques kilomètres de piste qui mènent au lac Tsomoriri et ceux qui le longent jusqu'à Korzok sont infâmes et très cassants. En comparaison, les pavés de Paris-Roubaix sont un billard!

Tsomoriri Lake était un détour que nous souhaitions nous «offrir». Comme nous sommes obligés de revenir au carrefour de Sumdo à près de 30 km pour reprendre la route de Manali, nous choisissons, pour épargner notre matériel, de refaire ce chemin en véhicule automoteur. Celui-ci va d'ailleurs, après seulement 8 km, casser un amortisseur...





Entre le carrefour de Debring et Pang, nous retrouvons l'asphalte pour une quarantaine de kilomètres sur le haut plateau de More Plains à 4.600 m. Un moment de récompense après les pistes difficiles des jours précédents. Un moment de répit avant l'ascension du Lachulung La à 5.150 m.





Au bout de More Plains, Pang, au fond de la vallée. Notre campement.









Au sommet du Nakee La (4.742 m), après le Lachulung La, l'orage menace. A la fin de la descente grisante des 21 épingles des Gata Loops, le ciel nous tombera sur la tête jusqu'à la fin de l'étape à Sarchu où, trempés et transis de froid, nous trouverons refuge dans un cabanon de tôles. Mais absolument rien à cet endroit pour nous sécher. Nous y dormirons mouillés et, le lendemain matin, en repartirons mouillés...











Après Keylong et Koksar, Manali nous attend fin de journée. Celle-ci débute par l'ascension du Rothang Pass (3.940 m). Ce col fait la jonction entre deux cultures: la bouddhiste et l'hindoue. De l'autre côté du col, la région de Kullu connue comme «The Valley of Gods», là où fut arrêté Alexandre le Grand dans ses conquêtes.

Dès notre élan à l'assaut du col, une sensation étrange s'empare de nous. Il fait curieusement calme et silencieux contrairement aux jours précédents: pas un seul véhicule ne vient perturber notre progression. Puis soudain, quelques lacets plus haut, une file interminable de nombreux camions est à l'arrêt complet. L'un d'eux est immobilisé au plein milieu d'un gué et bloque toute circulation. Impossible de passer, sauf pour les cyclistes.

Tous ces chauffeurs, quelque peu hilares pour certains, incrédules pour d'autres, et qui nous ont tutoyés jusque-là, au point de parfois manquer de nous envoyer dans les précipices, sont contraints de nous regarder passer. Nous jubilons car, pour une fois, toute la route est à nous et rien qu'à nous! Et elle le sera jusqu'au sommet, moment où la meute nous rejoindra. Ensuite nous «dégusterons» à nouveau! Tous ces chauffeurs n'ont manifestement aucune culture du vélo et n'ont aucune conscience du danger qu'ils représentent pour nous, «usagers faibles» s'il en est. Il importe de rester extrêmement vigilant et surtout de se faire... respecter.

La fin de journée sera pénible et dangereuse: l'orage de mousson se déchaîne à nouveau et c'est sous une averse violente et transpercés de toutes parts que nous arriverons à Manali en fin d'après-midi.

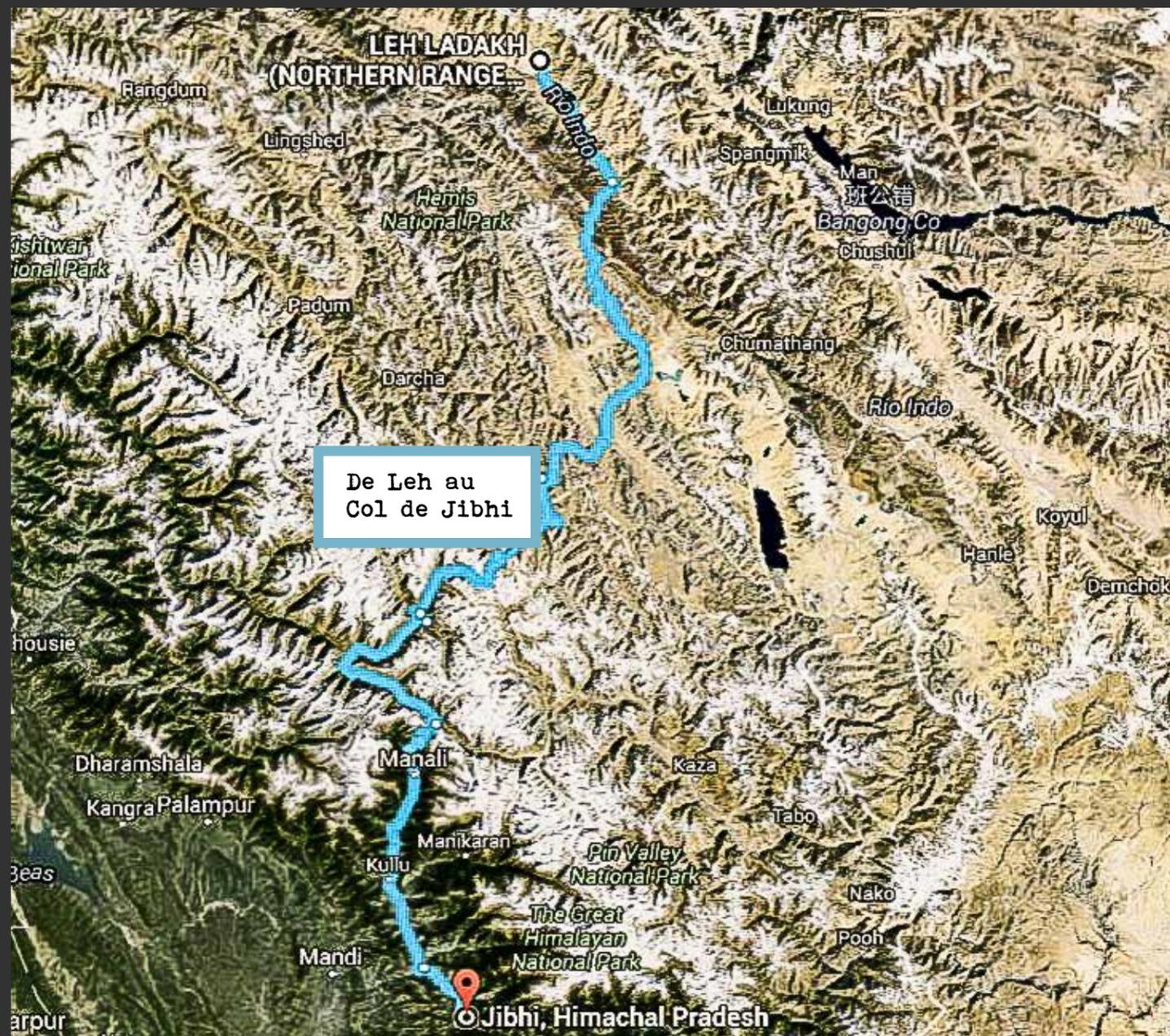




Ayant délaissé Manali, nous voilà en Himachal Pradesh, en pays hindou avec ses millions de divinités aussi extravagantes les unes que les autres. Mais le ciel n'est toujours pas avec nous.

Partis le matin de Aut à l'altitude 900, la plus basse depuis le début de notre aventure, il nous faut remonter via le col de Jalori. La pente est sévère. La pluie également. Le moral reste lui au beau fixe. Nous ne savons pas encore ce qui nous attend.





Alors que nous sommes en route vers Jibhi, la mousson s'en donne à coeur joie et fait si bien que nous devons modifier nos plans au col de Jalori. La route est impraticable et est rendue dangereuse par les pluies abondantes. Les autorités ont procédé à sa fermeture. Nous sommes donc contraints de renoncer à notre projet de rentrer à Leh par Khaza et la vallée du Spiti, une des plus isolées de toute l'Inde et dont les routes ont la réputation d'être dangereuses et dans un piteux état... Adieu donc Kibber, l'un des plus hauts villages du monde, perché à 4.205 m. Nous rentrons à Leh dans le but d'obtenir notre permis pour Pangonk Lake que Jean-Pierre connaît déjà et dont il m'assure qu'il vaut le détour.



Pangonk Lake, à la lisière du Tibet occupé

Une fois notre extension de permis en poche, nous nous remettons en route vers Pangong Lake, lac superbe à près de 4300m et dont 25% sont situés en Inde et le reste en Chine ou plus exactement au Tibet occupé. Cette zone est donc fort «sensible» et, paraît-il, les escarmouches entre les armées indienne et chinoise ne sont pas rares.

Nous sommes le 17 août. Après une ascension toute en corniche sur 33 km et avec des passages fort délicats, Jean-Pierre, qui fête son 70ème anniversaire, s'offre avec moi le Chang La à 5270m d'altitude. Au sommet du col, j'immortalise l'instant. Pas de champagne mais, c'est devenu une habitude, quelques gués à l'eau bien fraîche! Et une franche accolade fort significative en pareil moment intense si proche des étoiles.

La descente sera assez périlleuse et piégeuse. La piste est fort dégradée et

caillouteuse. Pas question de perdre un seul instant sa concentration. Trois épaves de camions militaires tombés très récemment dans le ravin 150 m en contrebas, nous incitent à la plus grande prudence. Plus loin, une épave d'un minibus nous donne le même signal comme pour nous rappeler que nul voyage n'est jamais, hélas, sans aucun risque!

Le 18 août, nous arrivons au lac. Il convient de bien regarder où on met les roues: un champ de mines rappelle depuis 1972 que les Chinois aux vellétés expansionnistes ne sont pas les bienvenus! C'est le même message que semblent nous donner les nombreux convois militaires qui vont et viennent journallement en direction des montagnes tibétaines toutes proches, encapuchonnées de blanc.

Il nous est interdit d'aller plus loin. Nous sommes aux abords de la «restricted area».







Le paysage est sublime. La mousson n'est plus qu'un mauvais souvenir. L'objectif atteint, on décompresse. On ressent alors comme une lassitude qui nous incite à prendre un jour de repos le 19 août en nous promenant aux abords « autorisés » du lac, à vélo bien sûr mais sans bagages et sous un soleil radieux célébrant mon 64ème anniversaire! Jean-Pierre et moi sommes donc tous deux du signe du lion. Ceci explique certainement bien des choses...









Malgré les embûches et dangers de la route, nous n'avons connu aucun accident. Pas la moindre crevaison non plus. Prudents, nous l'avons été jusqu'à ce jour. C'est tellement vrai que déjà après un mois de voyage en quasi permanence en haute altitude, nous avons tous deux été contraints de remplacer nos gommess de freins. Et les nouvelles sont déjà bien entamées! Le voyage touche à sa fin. La suite va être nettement moins périlleuse et exigeante. Pour l'instant, au bord du lac, c'est le moment de repos des corps et de révision du matériel!





Dah et Hanu Yokma, terre des Aryens

Dans la vallée de l'Indus aux gorges profondes et étroites se trouvent Dha et Hanu Yokma, deux hameaux drokpas ouverts aux étrangers depuis 1974. A la lisière du Pakistan, cette région est hautement militarisée et très peu fréquentée par les touristes.

Les drokpas sont un étrange et véritable trésor d'anthropologie: ils ont acquis la réputation, justifiée ou non, d'être de «purs» descendants des «Aryens». Ainsi prétendent-ils descendre des soldats d'Alexandre le Grand. Il est vrai que leur apparence physique est loin de celle mongoloïde d'origine tibétaine des bouddhistes du Ladakh. Il est certain aussi que les drokpas constituent une minorité très ancienne et fort isolée, appelée demain, semble-t-il, à disparaître.

Le miracle de leur survie culturelle unique doit vraisemblablement tout à leur total isolement jusqu'en 1974 d'une part et à leur pratique de mariages endogènes d'autre part.

Tout cela aiguise notre curiosité et nous pousse à prendre la piste vers Dah tout en faisant préalablement un petit détour par le monastère de Likir et son Bouddha géant.

Nous sommes ensuite dans la vallée de l'Indus en direction de Dah sur une route étroite essentiellement en corniche et peu fréquentée. La nature est désertique avec çà et là quelques «oasis» de verdure et donc quelques rares habitants, goguenards à la vue de ces deux fous pédalant vers une zone interdite et s'engageant donc dans un cul-de-sac!





Dans ce désert minéral, au milieu de rien, vers midi, un mirage nous surprend. Un panneau surréaliste annonce: «Indus Cafe». En fait, une propriété de l'armée indienne surplombant l'Indus et, selon moi, certainement un bon moyen de savoir qui va où et pourquoi, en cette zone sensible fortement militarisée tout à proximité de la «restricted area». C'est le «café du coin» où les langues se délient facilement. Une bonne oreille pour l'armée dont un camp est sis plus haut sur la route qui mène à Hanu Yokma. Nous y apprendrons que la route pour Dah a été emportée par la mousson. Jean-Pierre souhaitera le vérifier puis nous reviendrons à l'Indus Cafe pour emprunter la petite route qui nous amènera à Hanu Yokma où Youdol et sa famille accepteront de nous héberger.

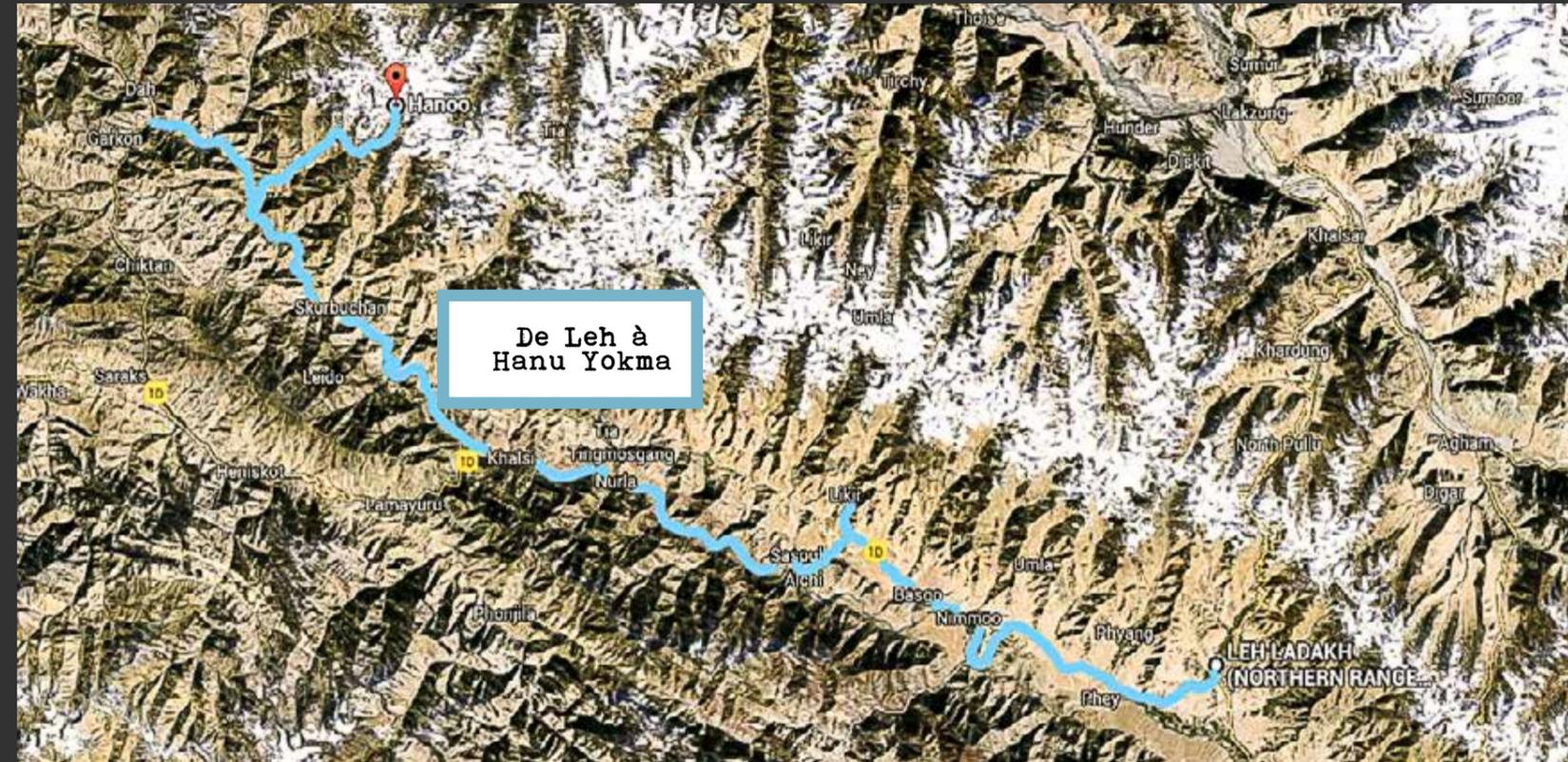












Au moment de nous séparer, Youdol nous fait l'honneur de nous saluer en costume traditionnel. Un beau cadeau car ce n'est qu'aux grandes occasions qu'elle le revêt. Très fière de sa culture, elle prend plaisir à nous en partager certains aspects. De notre côté, nous sommes ravis. Nous voulions aller à la rencontre de ce peuple aryen et nous y avons rencontré pour quelques heures la chaleur d'un foyer. Moments de fortes émotions et de partages simples et bons. Merci Youdol, à toi

et tous les tiens. Nous n'oublierons jamais. Nous laissons nos amis aryens pour reprendre la route du retour, certains du privilège qui fut le nôtre au sein de cette famille accueillante, certains aussi que c'est lors de pareils moments privilégiés qu'on peut «expérimenter» combien finalement les hommes sont bien tous frères, quels que soient leurs statuts sociaux, leurs religions et leurs cultures.



Zanskar Valley, le chaînon manquant

Notre chemin de retour passe par Nimmu, là où la rivière Zanskar se jette dans l'Indus. Lors de notre première étape, au début de notre voyage vers le Zanskar, nous y étions passés en délaissant la vallée du Zanskar sur notre gauche puisque, par cette vallée, il est impossible en été d'arriver par la route à Padum tandis qu'en hiver ce n'est possible que par la voie risquée du fleuve gelé. La raison en est simple: il n'y a pas de route sur une distance approximative de 65 km! Des travaux d'envergure sont actuellement en cours pour mettre fin d'ici trois ou quatre ans à cette situation d'enclave en faisant sauter le chaînon manquant. Il n'est pas

simple cependant de construire une route en plein Himalaya à travers des vallées encaissées et étroites comme l'est la vallée du Zanskar.

Jean-Pierre, «jusqu'au-boutiste» et curieux de nature, veut absolument aller jusqu'à la fin de cette route comme nous l'avons fait de l'autre côté, au départ de Padum en roulant jusqu'au monastère des nonnes de Zangla. Nous aurons ainsi bouclé la boucle dans sa configuration actuelle!

Mais préalablement nous ferons étape à Khaltse et Saspol ainsi qu'aux monastères de Alchi, Ney et Basgo.





A Saspol, les «Meditation's caves» sont des grottes qui dateraient du 10ème ou du 11ème siècle et qui recèlent des peintures murales parmi les plus anciennes et les plus importantes du Ladakh. Avec l'aide du «Prince Claus Fund» d'Amsterdam, il est actuellement procédé à la stabilisation urgente de la structure de ces grottes et de leurs peintures murales exceptionnelles. La chance voudra que trois des jeunes Indiens spécialisés en ce travail soient hébergés dans la guest house où nous poserons nos vélos et nos bagages. Ils nous confieront la clé des grottes que nous pourrons visiter seuls, tout à notre aise. Une véritable aubaine car dès le lendemain, les lieux ne seront plus accessibles au public aux fins de permettre ce travail de stabilisation dans les meilleures conditions. Les travaux devraient durer encore deux ans.







Au moment de notre passage dans la zone des travaux, les ouvriers sont en train de forer la paroi rocheuse pour y placer la dynamite. Une partie de la paroi pend dangereusement au-dessus de leurs têtes! Slalomant entre les machines et les hommes, je m'efforce de faire abstraction du danger tout en appuyant plus fort sur les pédales pour passer au plus vite. Jean-Pierre en fait de même. Parfois, mieux vaut ne pas penser. La peur tétanise... Au-delà des travaux, nous sommes allés au bout de la route, au bout du chemin mais aussi au bout de notre voyage, de l'effort et de nous-mêmes. Dans plus ou moins trois ans, Padum, capitale du Zaskar, sera désenclavée. Elle ne sera alors plus en rien une vallée mythique. Mais elle le fut néanmoins encore pour nous. Et le mythe est devenu réalité...





Il mérite le beau nom de champion celui qui s'est fait porteur, par-delà les sommets, du message de bravoure et d'amitié que les vallées s'adressent depuis la nuit des temps. L'homme qui a franchi la montagne est chargé de prestige. Ce n'est plus une différence de qualité qui est en cause, c'est une différence de nature. Cet homme possède ses petites entrées à l'Olympe. Il échappe à la mesure commune.

Antoine BLONDIN

Nous avons donc mené à bien notre aventure himalayenne, tantôt sur les traces de Bouddha, tantôt sur celles d'Allah et même de Jésus, voire aussi sur celles d'Alexandre le Grand qui fut stoppé ici-même dans sa folie conquérante.

Après 42 longues années sans jamais nous être revus, nous nous sommes retrouvés, avons formé ce projet et surtout nous nous sommes découverts tout à la fois fort semblables et fort différents mais très complémentaires, animés de la même folie pour se lancer à nos âges dans une aventure si peu commune.

Nous en retiendrons surtout que si l'homme peut être grand parfois par ses exploits, il est néanmoins et surtout infiniment petit et fragile face à tous ces géants qu'il a osé défier, l'espace de presque trois mois intensément riches à tous égards.

Merci à toi Jean-Pierre de m'avoir permis, dans les circonstances bien connues, de réaliser un rêve que je nourrissais depuis très longtemps mais que les événements de ces 10 longues et parfois pénibles dernières années ne me permettaient même plus

de simplement imaginer encore possible. Ce voyage à tes côtés mais face à moi-même et à la montagne ainsi qu'aux éléments a été pour moi une véritable thérapie : une catharsis!

Merci aussi à toi mon Ange Gardien quand, à plusieurs reprises, tu m'as évité le pire alors que je tutoyais les précipices gourmands, prêts à m'avaler...

Merci aussi à vous nos amis. Vos encouragements n'ont pas été inutiles: ils nous ont véritablement portés par-delà les sommets éthérés.

Si le rêve est devenu réalité, c'est aussi et surtout grâce à tous les miens les plus proches, sans tout l'amour et l'abnégation desquels je ne serais peut-être même plus... Ici, pas besoin de mots!

Pour conclure vraiment, je ne peux m'empêcher de penser à toutes ces femmes, à tous ces hommes, souvent très pauvres et totalement indigents, rencontrés par-delà les sommets himalayens. Spécialement ces bergères et ces bergers, très souvent seuls avec leurs troupeaux, dans l'immensité désertique, proches du ciel - nous

avons rencontré un panneau qui indiquait: «Ici on peut parler à Dieu» - et loin de toute habitation. Leur seul viatique: un loqueteux petit sac à dos pas bien gros! Souvent je me suis demandé: mais comment font-ils? comment survivent-ils? d'où viennent-ils et où vont-ils? Franchement, je ne vois pas d'autre réponse que celle indiquée par... le panneau!

Pour moi, ce seront bien ces images-là, les plus fortes de ce périple.

Les véritables héros de l'Himalaya, ce sont eux. Au quotidien. Chaque jour de chaque semaine, de chaque mois, de chaque année!

Maintenant, je rentre auprès des miens, dans tout le confort dont nous jouissons en Europe, en pensant à tous ces héros de chaque jour.

Puisse Bouddha les entourer de toute sa compassion : «Om Mani Padme Hum».

Et dire qu'en Himalaya tout n'est que vacuité...

Pierre SCHILLEWAERT