

QUAND L'AMOUR DONNE DES AILES

Envisager la Mongolie en side-car. Un périple qui peut faire rêver, mais qui n'est pas forcément des plus accessibles. Surtout lorsque l'on est paraplégique. Mais là où beaucoup auraient renoncé face à la difficulté, François Castellazzi, encouragé par l'aide de ses amis et l'amour de sa compagne Elodie, s'est élancé pour vivre un voyage formidable. **Par** François Castellazzi **Photos** Elodie Mollard et Monique Esterbet

Juillet 2016. Je me décide à composer un numéro de téléphone après maintes hésitations. La tonalité retentit. On décroche. «Vintage Rides, Guillaume, bonjour Bonjour Guillaume, je m'appelle François et je suis intéressé par

votre voyage side-car en Mongolie East Side Story. Super idée car ce voyage est l'un des plus beaux de notre catalogue. Je me doute. En revanche, je suis paraplégique et il va falloir réfléchir à adapter un de vos side-cars là-

bas. Ecoute, je n'ai pas envie de te dire non avant d'avoir étudié tout ça en détail. Je te propose d'échanger avec Jean Burdet de l'Alternative Side-Car (alternative-sidecar.com) qui est à l'origine de ce voyage et

qui est notre référent technique side-car. Ok, j'en discute avec Jean et je te tiens au courant. » Je contacte donc Jean immédiatement pour lui exposer mon projet. L'idée est donc de participer au "East Side Story 2017". Concrètement, il s'agit d'une boucle de 1500 km en side-car dans la steppe mongole. Le parcours est donc à 80% off road avec de nombreux passages de gués, des dévers, des forêts ou au milieu des cailloux. Les nuits se feront en yourtes, aussi bien dans des camps organisés que chez les nomades eux-mêmes. Autant dire que les normes PMR (ndlr : personnes à mobilité réduite) françaises me paraîtront loin une fois là bas. C'est aussi ce qui fait l'intérêt du voyage. Car étant en fauteuil roulant, ce périple pourrait servir de repérage à mes collègues d'Handicaps Motards Solidarité (voir encadré) qui voudraient réaliser un tel trip. C'est ainsi qu'après quelques échanges avec Jean, nous

L'ALTERNATIVE SIDE-CAR DES SIDE-CARS À VIVRE

Si sa passion pour la moto et le voyage se révèlent à lui en 1978 après avoir vu *Easy Rider*, c'est quelques années plus tard, alors devenu papa, que Jean Burdet découvre que le side-car se montre bien plus adapté pour véhiculer sa petite famille. Dans son garage, Harley-Davidson ou Moto Guzzi attelées se succèdent et sont minutieusement bichonnées pour partir en vacances, notamment au Royaume-Uni où Jean peut pleinement vivre une autre de ses passions, le rock'n'roll. Plus tard, en 1996, avec sa concession Trophy Moto, Jean se lance dans l'aventure des motos de l'Est : MZ, Jawa, Ural et Royal Enfield. Une marque dont il sera même importateur, sous l'enseigne Heritage Import jusqu'en 2012. Mais Jean reste surtout fan de side-car et il lui est bien difficile de ne pas chercher à atteler toute moto qui lui passe entre les mains. C'est ainsi qu'il crée, plus récemment, l'Alternative Side-Car, garage



spécialisé dans les attelages pour motos anciennes et contemporaines. Plus qu'un simple revendeur, Jean Burdet conçoit, fabrique, restaure, personnalise et homologue lui même ses propres "paniers" sous la marque CS Concept. Amoureux des beaux objets, il assure également le montage des attelages de la marque Précision sur votre moto. alternative-sidecar.com



En direction de Tsertserleg. Tantôt cassante, tantôt sablonneuse, la piste était dans des états très variés. Des paysages à couper le souffle. L'immensité à perte de vue et des animaux plus libres que jamais.



PREMIER CHALLENGE À RELEVER: ÉQUIPER ET ADAPTER LE SIDE-CAR POUR CONVENIR À UN MOTARD PARAPLÉGIQUE.



UN TRIP PAS COMME LES AUTRES

●●● avons étudié notre plan de bataille. Première solution à trouver : équiper un side-car pour un paraplégique. Les motos attelées en Mongolie sont des Royal Enfield 500 Bullet. Jean mettra à ma disposition un modèle identique pour fabriquer les pièces d'adaptation de la moto avec André Damois d'Handitecma, installateur de système conduite PMR. L'enjeu est de taille car les pièces sont faites en France avant d'être expédiées pour la Mongolie par avion. Il faut donc être précis. André se chargera du système de report de vitesses au réservoir et des cale-pieds renforcés pour ne pas perdre mes jambes sur la piste. Jean s'occupera d'adapter un disque de frein sur la roue arrière afin que je puisse utiliser un maître-cylindre au pouce gauche. (Plus facile qu'avec le tambour d'origine). Vintage Rides mettra à ma disposition une selle plus large pour que je sois plus stable sur la moto. Et enfin mon singe, qui n'est autre que ma compagne Elodie, se chargera, entre autres, de démarrer le 500 mono au kick. Je profiterai du colis des pièces pour rajouter mes sondes urinaires et mon fauteuil de douche/ WC de voyage. Je tiens à remercier Jean Burdet d'Alternative Side-Car et la Mutuelle des Motards qui m'ont sponsorisé dans la réalisation des adaptations. Juillet 2017. Un an

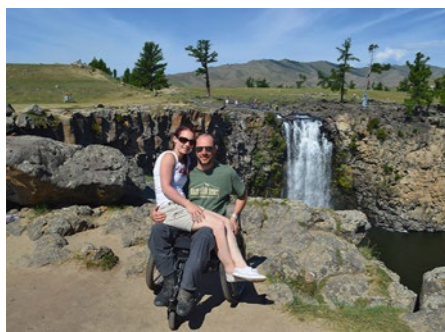


après mon premier coup de fil, nous sommes à Oulan-Bator prêts à partir pour la steppe. Il a fallu concevoir les pièces, les expédier, qu'elles arrivent à temps en Mongolie, que tout fonctionne une fois installées sur le side-car, faire les visas, prendre l'avion (toujours une petite aventure en fauteuil)... Tout ça avant de pouvoir faire les premiers tours de roue dans les embouteillages d'Oulan-Bator. Oulan-Bator ou Ulan Baatar, ou encore UB pour les intimes, est une capitale de 1,5 million d'habitants sur les 4 millions que compte la Mongolie. Cette capitale est en pleine expansion comme en témoignent les constructions, de plus en plus hautes et nombreuses. 75% des véhicules sont hybrides et directement importés du Japon....avec, donc, une conduite

à droite et ce alors qu'ils roulent également à droite. Un peu déroutant de savoir où se trouve le conducteur au début. A l'exception de quelques trottoirs très hauts et de quelques marches à l'entrée des commerces (solutions pour contrer les inondations régulières), il n'est pas plus compliqué de se déplacer en fauteuil à UB qu'à Paris. Les Mongols étant toujours prêts à vous aider. Il est en revanche plus difficile de communiquer avec eux car ils sont peu expressifs et ne parlent bien souvent que le mongol ou le russe à l'exception de quelques jeunes qui maîtrisent l'anglais. Après cette mise en bouche à UB, il est temps de prendre en main ce side-car. La 500 Bullet attelée à son panier Yeti forme un ensemble léger et facile. Les 22 ch tout

énervés vous propulsent à une vitesse max de 90 km/h, mais il est nettement plus agréable de croiser à 80 km/h pour admirer le paysage lors des 250 premiers km qui se feront sur une route en parfaite ligne droite. Bercés par les coups de piston du 500 mono, nous sommes impressionnés par ces vastes étendues désertes et nous ne manquons pas d'observer les milans et autres rapaces qui volent au-dessus de nos têtes. Mais dès le second jour, nous rentrons dans le vif du sujet : la piste. Au début, en off road, on est timide. On jauge sa monture. On évite les trous, on roule souple en seconde et même parfois en première. On a peur d'un gros trou que l'on n'aurait pas vu à temps. Etant donné que je ne peux pas lever le cul de la selle, j'évite du mieux que je peux les chocs qui pourraient m'endolorir le dos. Mais rapidement, on sent que cet attelage se comporte à merveille et absorbe bien les chocs. Alors on accélère, mon singe se lève et sort du panier pour compenser les premiers dévers à gauche. Et là, ça devient du sport. Difficile de tenir le rythme plus de 20 minutes, surtout si on veut arriver en un seul morceau à la fin de la journée. Alors on se détend et on profite du paysage. Car il y a toujours quelque chose à voir. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la steppe n'est pas monotone. Les paysages sont variés. Chaque vallée est différente. Nous avons traversé des forêts, longé des cours d'eau et franchi des cols techniques.

LA MONGOLIE, C'EST AUSSI DES MONASTÈRES BOUDDHISTES ET DE MAGNIFIQUES COUCHERS DE SOLEIL.



Les passages à gué, un exercice parfois périlleux, mais amusant et rafraîchissant.



Nous sommes passés à travers des troupes de Yacks. Nous avons pris des photos de rapaces, fait la course avec des chevaux... Chaque journée vous apporte son lot de surprises et d'émerveillements. Et que dire du lac d'Ögii Nuur, du petit désert de Gobi et ses chameaux ou encore du canyon de la Vallée d'Orkhon ? Ceux qui vous disent que la steppe mongole est monotone n'y sont jamais allés. Nous connaissons deux temps forts. Le premier sera en lien avec le side-car. C'est le passage des gués. Il y en a eu 17 sur une seule et même journée. Les 4x4 accompagnateurs passaient avant en repérage, mais c'est toujours le suspens. On ne connaît jamais la profondeur exacte et on ne sait jamais si on va tomber sur un trou ou un cailloux. Il y avait toujours un mélange de stress et d'excitation à l'approche d'un cours d'eau à traverser. Le deuxième temps fort est la rencontre avec les nomades. Nous avons passé un jour et une nuit chez Namijin, l'un des plus riches nomades de la vallée d'Orkhon. Lui et les siens nous ont accueillis dans leur quotidien et on a pu mesurer avec quelle simplicité ils affrontent

HANDICAPS MOTARDS SOLIDARITÉ PLUS FORT QUE LE HANDICAP

La moto est un univers de passion. Mais pour certains, un handicap physique devient un obstacle à la pratique de cette passion. Cet obstacle, s'il est loin d'être insurmontable, reste difficile à franchir. En effet, si l'avancée technique en matière d'aménagement de véhicule permet à des handicapés physiques de piloter une moto ou un side-car, la législation concernant les aménagements de permis de conduire moto pour personnes handicapées est à ce jour incomplète. Par ailleurs, il n'existe en France aucune structure qui possède un véhicule aménagé permettant le passage ou la régularisation du permis moto (A). Devant toutes ces difficultés, le 12 février 1995 un groupe de personnes a fondé l'association Handicaps Motards Solidarité. Association loi 1901, 100% bénévole.

Leurs objectifs : Faire admettre aux pouvoirs publics que la pratique de la moto n'est pas incompatible avec le handicap physique. Permettre aux personnes handicapées physiques de passer, ou de régulariser, leur permis moto dans de meilleures conditions. Posséder motos et side-cars école aménagés pour pallier l'absence de ce type de véhicules dans les moto écoles.

Leurs actions : L'association possède quatre motos et un side-car école, munis d'aménagements interchangeables, permettant aux personnes handicapées de passer ou de régulariser leur permis moto (A) et de combler ainsi l'absence de véhicule aménagé dans les moto-écoles. Ces véhicules existent grâce à différents partenaires, ainsi que grâce à toutes les personnes qui par leur soutien font vivre l'association. handicaps-motards-solidarite.com

des conditions météo très rudes avec des températures pouvant varier de - 40 °C à + 40°C. Nous avons été très bien reçus. Namijin m'avait même fait une rampe pour passer plus facilement le seuil de la porte de la yourte. Les enfants, spontanément, se sont amusés à me pousser avec mon fauteuil dans la steppe. Le fauteuil ne les a pas du tout intimidés. Bien au contraire, ça paraissait normal pour eux. Après avoir partagé un

dernier repas avec eux, pour lequel Namijin aura tué une des bêtes de son cheptel de 1500 têtes, vient le temps de se quitter. Au moment de se saluer, Namijin me fera une chaleureuse accolade et nous expliquera qu'il s'est senti honorer de ma venue car il savait que ça avait été forcément plus compliqué pour moi et mon fauteuil de venir jusqu'à lui. Ce voyage en Mongolie restera pour moi une expérience mémorable.

Celle du dépassement de soi et de la découverte du charme d'un side-car léger, d'un pays aux espaces immenses, d'un peuple nomade attachant en train de se sédentariser. Collègues d'Handicaps Motards Solidarité, porteur d'un handicap aux jambes, sachez que le side-car équipé est toujours à U-B. Pour retrouver ce voyage en vidéo, connectez-vous sur Youtube : <https://youtu.be/JnEqLWuW33w>