

Allez, tu peux le faire !  
Sous les encouragements  
du groupe, une pauvre  
petite deux roues motrices  
avale une enfilade de  
dunettes qui fait peur  
à certains 4x4 modernes !  
Quitte à s'y reprendre  
à plusieurs fois, ça passe...

4<sup>e</sup> Raid Africa Gazoline : le réveillon des Sables

# UNE BONNE DOUZ DE DESERT



**Du 26 décembre au 5 janvier, nous avons décidé de quitter les frimas eur opéens pour retrouver l'Afrique et son climat plus clément. Le prétexte ? Un réveillon du pr emier de l'an à Douz, au milieu des dunes tunisiennes. 40 équipages avaient répondu à l'invitation (nous aurions pu en pr endre plus du double, tellement l'idée a séduit) pour empr unter un parcours extrêmement sélectif alternant cailloux, sable et tôle ondulée. A un rythme soutenu, et avec des imprévus qui en ont fait une édition d'anthologie. Mor ceaux choisis.**

Texte Peter Fuchs - Photos Sven Larsson

**E**ntendre résonner les douze coups de minuit à Douz, c'était le but avoué de ce raid hivernal, organisé comme toujours avec Savane Aventure. En toile de fond, le désert saharien et son appel de plus en plus impérieux à mesure que vous y répondez année après année. Les acteurs ? 88 aventuriers bien décidés à tout laisser tomber pour goûter à la dureté des pistes caillouteuses, à l'âpreté de la tôle ondulée et au charme de l'ensablage répété. Et avec des voitures pourtant pas toujours réputées être adaptées

à ce type de terrain, à l'image des 2 CV ou des Renault 4 à deux roues motrices (les versions Sinpar sont déjà plus à l'aise). Pas question, en effet, de faire du pur 4x4. L'environnement s'y prête, certes, mais nous préférons, et de très loin, suivre les pistes empruntées quotidiennement par les locaux, suffisamment techniques pour notre niveau et la puissance de nos machines.

Dès le départ, nous pressentons que ce sera une édition d'anthologie. Marseille nous attendait sous la tempête, avec une température à faire se gla-

cer le sang d'un vampire et un vent à décorner les aurochs. La traversée s'annonçait mouvementée. Elle l'a été. Avec son efficacité coutumière et un sens du dialogue très poussé avec ses clients, le bateau de la SNCM réussit à prendre 1h30 de retard au départ, trois heures sur le parcours, et quatre à l'approche du port de Tunis. Résultat : au lieu de débarquer à 8h30 du matin, c'est à 16h seulement que les premiers parviennent à glisser les roues de leurs véhicules sur le port, pour deux heures de formalités douanières ! Et il reste 430 km

avant de rejoindre notre destination, Matmata ! Les plus rapides n'arriveront qu'à minuit passé, les derniers à plus de 4h30 du matin. Avec, déjà, une victime, le Suzuki Santana des Lheurette, croisillon de transmission cassé, nez de boîte explosé. Patrick, un habitué de nos raids, pensait avoir fait une bonne affaire en troquant sa bonne vieille Renault 4 Sinpar pour cette Japonaise, c'est raté, mais la solidarité, maître mot de nos éditions, leur permettra malgré tout de vivre le rallye de l'intérieur, dans les voitures d'autres concurrents. ■



### Lundi 29 décembre - Matmata/Ksar Ghilane

Plus question de partir à 7h30 comme prévu. Les hommes sont fatigués (beaucoup n'ont pas dormi sur le bateau, pour cause de mal de mer maousse costaud). Pourtant, cette descente de nuit est un mal pour un bien, car au réveil, c'est une plongée en apnée profonde qui s'offre à eux. Le dépaysement est total, nous sommes au milieu de rien, dans un silence à peine perturbé par les quelques véhicules de raiders qui croisent par là : un groupe d'Italiens, égaré également sur le parking, des Colorale (quatre) dont ils ne soupçonnaient ni l'existence ni l'âge, ils s'extasient devant la Baja d'Eric Riegler, la VW 181 des Chaintreuil, ou les camions (Unimog, Mercedes et Mol). Ils tournent autour de l'étrange Jeep Iveco dont l'armée française n'a pas voulu, lui préférant la P4 de Peugeot, et dont nous constaterons les exceptionnelles qualités de franchissement.

Les départs vont finalement s'échelonner de 9h à 11h30. De petits groupes se sont formés sur une piste qui ne présente, au départ, pas de difficultés. Nous partons dans les derniers et filons rapidement pour rattraper d'abord un premier attardé, Michel Mousseigne, dans son Land Rover en délicatesse avec des freins refaits par un professionnel girondin qui lui a pris 1.700 euros pour, justement, s'occuper du freinage ! Plus loin, nous doublons le groupe des coquelets, trois gros V8 et une Renault 4 Sinpar, celle de Maxime et Romain, deux anciens du 4L Trophy. Ils sont ainsi surnommés parce qu'ils font un peu bande à part (normal, ce sont des copains), toutes les autres deux roues motrices ayant été surnommées des poussins, car accompagnées systématiquement par un 4x4 maman poule ! Sur une piste étroite, mêlant terre et cailloux, nous filons bon train et collons rapidement aux basques d'un groupe qui, sans doute aiguillonné

par notre présence, accélère la cadence et rejoint ceux qui sont partis en tête. Ce regroupement tombe à point nommé, car la piste va changer, avec l'apparition de sablons (langues de sable mou plus ou moins longues). Comme prévu, le premier d'entre eux est fatal à une 2 CV, celle des Lemarchand, qui s'y tanke avec délices. Petite séance de poussette, et elle repart en dandinant des fesses. Les autres, prévenus, prennent leurs distances, de l'élan, et guident pour franchir l'obstacle. Pour les 4x4, c'est évidemment une formalité, et j'attends les motards, avec leurs Yamaha 600 Ténéris. Surprise : je n'en vois arriver que deux, François Beauvais et Emmanuel Poupin. Ils m'annoncent que le moteur de la moto de Pierre Prin a pété son joint de culasse ! Il arrive cependant, tracté par une Renault 4, celle d'Hervé Girardot et Jean-François Doussard. Il n'en peut plus Pierre, ça fait plus de 30 bornes qu'il se fait ainsi mener dans le sable et la poussière. Nos

motards feront finalement machine arrière pour retrouver le goudron et rallier Ksar Ghilane, Emmanuel tractant Pierre, avant qu'ils ne soient rejoints par le camion de l'assistance. Solidarité oblige, nous les retrouvons au campement, déjà occupés à refaire un moteur pour que Pierre puisse continuer l'aventure. Nous reprenons la piste et rattrapons le groupe pour une petite séance de navigation au cap sur une portion très roulante et très large, traversée par une multitude de traces. Le GPS nous mène droit sur l'entrée de la piste que nous devons emprunter, pour une heure de tôle ondulée, sur laquelle il faut trouver le bon rythme pour éviter d'être secoués comme des pruniers. Pas facile. Heureusement, à l'arrivée à Ksar Ghilane, la source d'eau chaude est réparatrice. Les sourires s'étalent sur les visages, la fatigue, le voyage mouvementé en bateau, les tracasseries douaniers, tout est déjà oublié. La magie du désert vient d'opérer... ■

Maxime Rimlinger et Romain Serra ont déjà fait le 4 L Trophy avec leur Renault 4 Sinpar. Leur maman poule, c'est un Range Rover, piloté de main de maître par Pascal Pierron et Adrien Pelletier.



La 2 CV de Jean-Loïc et David Lemarchand se tanke la première. C'est à la poussette qu'elle repart !



Le pauvre Santana de Patrick et Liliane Lheurette fera tout le raid sur le plateau de Jack. Croisillon de transmission cassé !

Première panne. Récurrente. Le Land Rover 109 de Michel, Yves et Giselle Mousseigne est pourtant passé entre les mains d'un garagiste soi-disant professionnel qui devait refaire les freins. Pour poursuivre la route, il faudra déconnecter le Mastervac !



Sur les premiers hectomètres de piste, le Land Rover 110 d'Elie Cohen et Laurent Polo précède la Land 110 de Damien Legros et Emilie Bernard. Ce dernier a encore huit cylindres vaillants, en fin de raid, il n'en aura plus que sept !

# TEMOIGNAGE

## TUNISIE



Le Transporter version 4x4 est parfaitement adapté à ce type de terrain, comme le démontreront Philippe Jeantet et Christophe Préau.

Pour imprimer le rythme, Michel Podevin et Agnès Cominotto ont l'œil collé au rétroviseur. Si ça suit, c'est que tout va bien... Ça suit, et même trop bien... Allez, on accélère un petit coup, ça n'en sera que mieux pour la mécanique et les hommes.



Pierre Prin est remorqué par la Renault 4 d'Hervé Girardot et Jean-François Doussard. Ça fait 30 km que cet étrange équipage affronte la piste !



Solidarité maximale. Les trois motards avaient emmené des pièces de rechange. Avec trois bouts de moteur, ils vont en refaire un dans la nuit pour que Pierre puisse prendre la piste...



Georges et Marie-Agnès Popineau montrent l'exemple. Leur 2 CV se joue du sable. Derrière, la Colorale de Sylvain Pérot et Bruno Bouscier est prête à intervenir, tout comme la Jeep Iveco d'Eric Degremont et Yoann Delmotte.

# TEMOIGNAGE

## TUNISIE



Notre assistance médicale est toujours assurée par la MACS. Benoît Buttet est cependant venu en famille. Il commence à bien nous connaître, nous jouons la prudence à l'excès, et il n'aura que de petites trachéites et touristas à soigner.

Au départ de Ksar Ghilane, notre colonne croise une caravane de dromadaires...



Cette année, Gilles Viet et Monika Kapista ont troqué leur vieux Land très fatigué contre un Range Rover RR200 qui envoie le pâté ! Du coup, ils mènent la colonne.



C'est bien beau d'avoir superbement décoré sa Renault 4. Encore faut-il ne pas trop la planter dans le sable pour la monter ! Carméla Nayrolles et Michelle Conizio, le seul équipage 100 % féminin, ont cependant bien du mérite, c'est leur première expérience, et elles ne s'en sortent pas si mal.



Le secret, c'est de conserver sa motricité pour passer les sablons. A ce petit jeu, la Renault 4 Sinpar de David Murat et Jean-Pierre Rizan fait des merveilles !



JC et Peg ont insisté. Thierry Thomas-Chauvet n'a pas voulu les contrarier, mais une Colorale 4x4 tractant une 12 avec une simple sangle à cliquets, ça ne le fera pas du tout !



# TEMOIGNAGE

## TUNISIE



### Mardi 30 décembre - Ksar Ghilane/Tataouine

L'étape est courte, mais elle va être compliquée par le vent de sable qui se lève et la pluie qui s'invite au milieu du parcours. On n'imagine pas ce que peut être le désert, balayé ainsi par le sable qui noie le paysage et surtout efface la piste devant vous. Plus de traces, juste une espèce de brouillard qui pénètre partout, s'insinue jusque dans l'habitacle. La gorge s'assèche, les dents crissent, vous ne pouvez plus vous fier qu'à votre instinct et au GPS qui vous permet de conserver le cap. Dans ces conditions, il ne faut pas hésiter à rouler à un rythme soutenu, car les passages de sablons sont nombreux et on ne peut pas les anticiper. Garder ses distances, et conserver une bonne motricité en permanence,

voilà le secret. Le groupe, désormais parfaitement au point, franchit les premières difficultés sans souci, mais le road-book annonce, quelques kilomètres plus loin, un passage de sable mou très long. Il va être fatal à la Renault 4 de Carméla et Michelle, ainsi qu'à la Renault 12 de JC et Peg, invités de dernière minute. Thierry Chauvet propose de tracter la 12 avec sa Colorale et JC lui présente une sangle à... cliquets. On se marre. Avec ça, tu as déjà du mal à maintenir correctement une valise, alors tirer une 12 dans le sable, aucune chance. Il insiste. Thierry fait la moue, mais après tout, s'il n'y a que ça pour lui faire plaisir... Tout le monde recule pour rester loin de la sangle, et ce qui devait arriver se

produit : ça casse. Pan ! Au bord de la piste, c'est l'hilarité générale. JC sort du coffre un bonnet d'âne et s'en coiffe ! Nous sommes bons pour pousser la 12 avec les plaques de désensablage...

Plus loin, alors que la piste est de plus en plus difficile à trouver, la pluie s'en mêle. En Afrique, ça n'a rien à voir avec une bruine ou un crachin breton. Ce sont de belles et grosses gouttes qui tombent en abondance et vous trempent en quelques secondes. C'est rapide, et fort heureusement, deux kilomètres plus loin, elle cesse. La dernière partie est plus roulante, avec un peu de tôle ondulée avalée à 80 km/h avant de retrouver le goudron et de filer sur Tataouine... ■



Noël Bernard et Catherine Michalon se sont partagé le volant de leur Renault 4. Deux roues motrices seulement, mais ça passe sans souci.

C'est sport ! Surtout lorsqu'on est obligé de supprimer la transmission Sinpar sur sa F6, comme ont dû le faire Olivier Moulin et Anthony Moulard...



Au cas où on devrait ramasser une voiture blessée sur la piste, c'est un camion Mol, transformé en porte-voitures, qui ferme la marche, piloté par Christian Nayrolles et Gégé "Djamel" Desille.



Cette fois, c'est au tour de Mickaël Junod et Aline Brenckle de goûter aux joies de l'ensablement avec leur Renault 4 deux roues motrices.



La piste réserve toujours de mauvaises surprises. Pour passer cette saignée, Jean-Marc et Martine Gachon jouent la prudence avec leur GTL Sinpar.



Ksar Ghilane, c'est tout droit, comme l'indique le panneau...



Pour François Beauvais, la piste à moto, c'est une grande première. Aux côtés de Pierre Prin et d'Emmanuel Poupon, il va beaucoup apprendre.



L'Unimog 416 AVL de Philippe et Hélène Roman passe partout. Il va jouer les bons Samaritains en allant récupérer quelques deux roues motrices en fâcheuse posture.



### Mercredi 31 décembre - Tataouine/Douz

En concevant le road-book, nous savions déjà que cette étape serait la plus dure et la plus longue. En kilomètres, mais également en difficultés. Les circonstances en ont fait un moment d'anthologie qui restera gravé dans les mémoires. La première partie s'est pourtant révélée une formalité. Les locaux étaient étonnés de nous voir emprunter la piste de Chenini/Ksar Ghilane avec nos « pauvres » petites Renault 4 et 2 CV. « Elle est très dure, avec une dernière partie très cassante, vous n'y arriverez pas ! » nous disait-on à Tataouine. D'autres raiders s'y étaient cassés les dents, mais nous sommes d'un naturel optimiste et nous partons du principe que si les 404 pick-up du cru y arrivent, nous devons pouvoir en faire autant. Malgré tout, une dizaine de participants préfèrent prendre la route pour rejoindre le départ de la deuxième piste, et éviter ainsi tout risque. Décision qui les oblige à partir plus tôt. Le défi est donc de taille, mais titillé par quelques réflexions un peu méprisantes de pilotes de 4x4 modernes qui nous regardent comme des bêtes un peu curieuses, notre groupe est bien décidé à montrer de quel bois il se chauffe. Il faut, normalement, plus de trois heures pour rallier Ksar Ghilane par cette piste. Nous en mettrons à peine deux sur un revêtement où se succèdent caillasse saillante, trous, sablons et, pour finir, une tôle ondulée redoutable, car parsemée de trous qui empêchent de prendre de la vitesse. Au sortir de cette piste, nos raiders sont tout sourire : « Elles commencent quand, les difficultés ? se marrent-ils. C'est ça le fameux cimetière des voitures que les gros 4x4 hésitent à prendre ? Ils feraient mieux de faire la piste en Renault 4, ça passe mieux ! » Nous avons alors une bonne heure d'avance sur l'horaire le plus optimiste, et le moral est au beau fixe. Nous décidons sans plus attendre de nous engager sur la piste qui doit nous mener à Douz. Cette fois, c'est sable, sable, et sable. Il faut dégonfler et alterner une deux roues motrices avec sa maman poule 4x4, car nous n'échapperons pas à quelques désenlacements trapus. Deux groupes se forment. Le second est mené par Daniel, qui doit attendre les participants qui ont pris la route pour Ksar Ghilane.

Très vite, les difficultés s'annoncent et les Renault 4 ont bien du mal à franchir le cordon de dunettes qui se présente face à elles. Elles ne peuvent prendre suffisamment d'élan pour conserver assez de vitesse et de motricité, et elles se tankent les unes après les autres. Il faut les tirer, les pousser, mais nous mettons moins d'une demi-heure pour passer cette première difficulté. La deuxième demandera plus de temps, car elle est autrement plus piègeuse, avec une dizaine de dunettes à franchir les unes derrière les autres, avec des dévers marqués. Pour faciliter la manœuvre, nous nous positionnons sur chaque dunette afin d'aider les deux roues motrices à avancer, en les poussant. Tactique payante, avec quelques jolis tours de force, la 2 CV des Popineau réussissant même, sans assistance, à gommer l'obstacle. Est-ce alors l'excès d'optimisme né de ce succès qui nous a aveuglés ? Toujours est-il que nous sommes un peu moins attentifs par la suite, et que nous allons commettre plusieurs erreurs en oubliant un principe de base : toujours suivre le road-book, et ne jamais glisser ses roues dans les traces de celui qui vous précède. Les premiers à repartir vont en effet s'engager sur la mauvaise piste, celle que les locaux appellent la « 4x4 ». Très roulante au début, avec quelques jolis passages de sablons que nous maîtrisons désormais parfaitement, et des enchaînements de dunettes que nous pouvons contourner sans souci. Nous nous apercevons vite de l'erreur, mais il est déjà trop tard. Un bon tiers du groupe s'est lancé sur ces traces trompeuses, et nous devons le rattraper. Derrière, tout le monde suit. Que faire ? Retourner sur nos pas et abandonner ceux qui sont déjà loin devant ? Nous hésitons, et décidons finalement de poursuivre. D'autant que tout se passe comme dans un rêve. Le rythme est bon, les deux roues motrices triomphent sans souci de toutes les difficultés et s'il faut parfois les tracter, c'est juste pour dégager un peu plus vite le passage. A ce compte, nous voyons défiler les kilomètres et le GPS nous indique même que nous ne sommes plus qu'à 14 km de la sortie de cette piste. Nous allons finalement gagner du temps... Sauf que, soudainement, nous pâlissons, car devant nous, la piste se transforme en un

cordon de dunes. Avec Michel, nous stoppons le convoi et nous lançons plus avant pour chercher un passage praticable. Au loin, nous apercevons les premiers partis, le groupe des V8 avec la 4L de Maxime. Ils sont tankés et n'avancent plus. A leurs côtés, les motos rebroussement chemin, imitées par l'Unimog des Roman. Philippe s'arrête à ma hauteur. « C'est mort, ça ne passe pas, le sable est trop mou et les dunes trop hautes. » Il faut faire demi-tour. Mais entre-temps, derrière nous, le groupe s'est engagé sur la piste. Nous les voyons, 500 mètres derrière, totalement plantés dans le sable. C'est la Bérézina. Emmanuel Poupon et sa moto n'arrivent même pas jusqu'à nous. Ils se vautrent dans une dune, la Yamaha est enfoncée jusqu'à la garde... Manu est tellement épuisé qu'il ne parvient pas à la relever. Mais c'est dans la panique que la solidarité parvient à soulever les montagnes. Nous organisons rapidement un repli en bon ordre, chaque maman poule 4x4 prenant en charge une deux roues motrices. Le demi-tour n'est pas simple à réaliser, et il nous faut près de deux heures pour sortir tout le monde de cette situation. Mais on y parvient. François Beauvais nous rejoint, au guidon de sa Yam. Il est totalement à bout de forces, déshydraté et en hypoglycémie. Il finira l'étape dans un camion. Le groupe des V8 en profite pour nous rejoindre, quelque peu mariés de nous avoir entraînés sur le mauvais chemin. Mais pas question d'en vouloir à qui que ce soit. Il faut désormais rallier Douz... de nuit, en revenant sur nos pas sur une vingtaine de kilomètres pour reprendre la bonne piste. Pas simple de jour, très compliqué dans l'obscurité. Nous mettons finalement plus de cinq heures pour retrouver le bitume, et arriver à l'entrée de la dernière piste qui nous mène au campement où on nous attend pour réveiller. Nous y parvenons à 23h40, accueillis par une illumination improvisée avec des fusées de détresse et au son des tambours. Une arrivée triomphale. Sur les visages, des sourires, d'immenses bananes. Quelle journée ! Mais nous y sommes. Les douze coups de minuit peuvent résonner, nous tombons dans les bras les uns des autres. Il faut finalement peu de choses pour offrir du bonheur... ■

Le Baja d'Eric Riegler et Frédéric Le Bris se joue des difficultés. Le sable, c'est vraiment son terrain de prédilection.

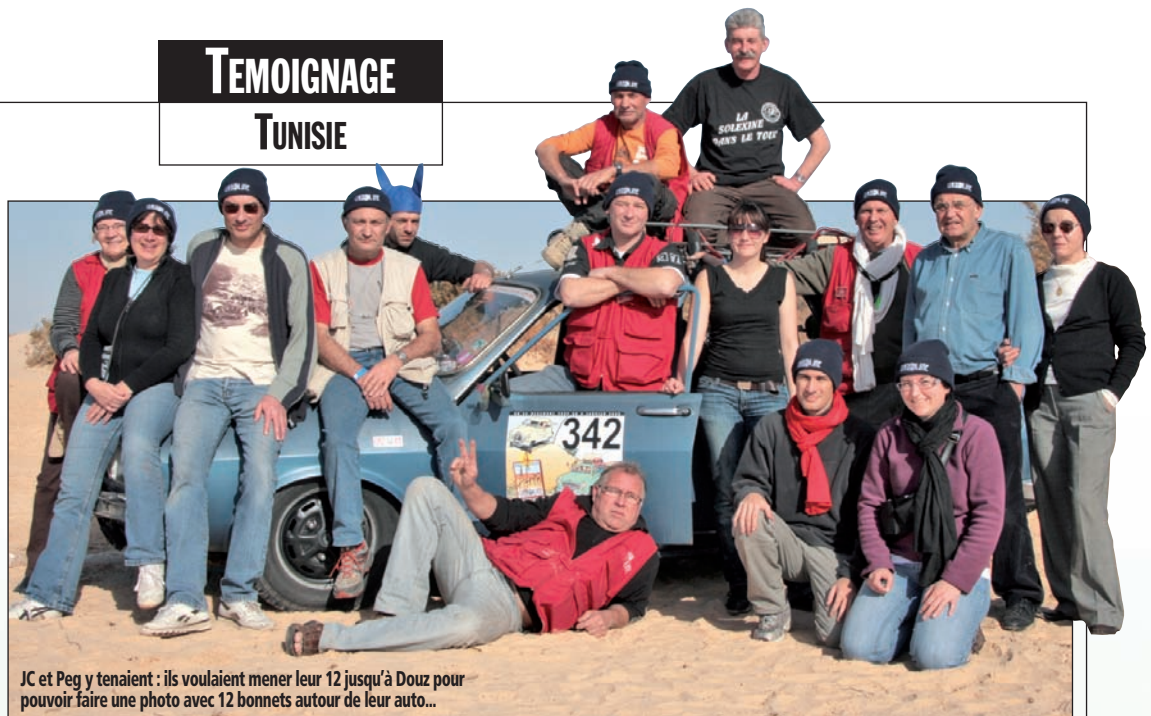


Emmanuel Poupon a planté sa Yamaha dans une portion très molle. Pas simple d'en sortir, mais le bougre a l'habitude.

# TEMOIGNAGE TUNISIE



Il fait très couleur locale, le VW 181 de Pascal Chain-treuil et de Clau-die et Alexis Perradin...



JC et Peg y tenaient : ils voulaient mener leur 12 jusqu'à Douz pour pouvoir faire une photo avec 12 bonnets autour de leur auto...

La Jeep Iveco d'Eric Degrémont et de Yoann Delmotte a tracté un nombre incalculable de Renault 4 tout au long de la journée du 31. Il n'y a malheureusement pas de justice : il laissera dans la bataille un roulement de roue AR, ainsi que l'arbre de roue correspondant. Il finira le rallye sur le Mol...



Il faut parfois savoir improviser : c'est un bidon d'huile d'olive qui va permettre à Guillaume de reconstituer l'enveloppe de l'échappement de la 2 CV des Lemarchand, déchirée par un caillou.



Le soir, c'est détente obli-gée pour se remettre de ses émotions. Autour de la remorque, on improvise un apéritif au cidre breton ! Pas très cou-leur locale, mais revigo-rant...

La dernière image que nous gravons dans nos mémoires : la descente sur Redeyef dans un djebel torturé...



La 2 CV de Georges Popineau perd des rapports. Il faudra démonter sept fois le couvercle des fourchettes pour les retrouver, en réglant au jugé le jeu de ces satanés fourchettes, mais l'auto sera à l'arrivée. Et là, Guillaume Kunhlté procédera à un réglage à l'oreille comme on n'en a jamais vu.



# TEMOIGNAGE

## TUNISIE

Jean-Michel Astor, le saint-bernard de Mongolie, et son complice Christian Pin, ont secouru des dizaines d'attardés avec leur Mercedes 911... Merci à tous ces solitaires solidaires...



Dominique et Moïsette Joubert. Leur Renault 4 s'est comportée avec discrétion, toujours présente, passant en douceur même là où on ne l'attendait pas. Chapeau.

Au sortir de la piste de Rommel, un panneau en interdit l'accès aux convois touristiques ! Mais nous ne sommes pas des touristes...



Tout un symbole : sur la piste du Renard du désert, la VW 181 de Chain-treuil, surnommé "Rommel" depuis le premier rallye du Maroc...



Christine Mounier s'accroche à ce qu'elle peut dans l'iltis de Michel !

Raide la montée, même pour une Colorale 4x4 aussi bien préparée que celle de Guillaume Kuhlé et Frédéric Pueyo.



Le Mercedes de Teddy Degrémont et Christine Bouchez est un habitué. Il transporte en permanence d'autres participants, car se balader sur la piste dans un tel confort, c'est un bonheur qu'il faut goûter au moins une fois dans sa vie...



### Vendredi 2 janvier - Douz/Gafsa

Pour la plupart, la première journée de l'année a été consacrée au farniente. Après les émotions de la veille, c'est compréhensible. Seuls quelques courageux ont voulu encore manger de la piste, sans doute pour parfaire leur entraînement, car une longue étape nous attend aujourd'hui. Pas compliquée, vu le niveau désormais atteint par le groupe, mais poussiéreuse, caillouteuse et cassante. Il faut donner du rythme et apprendre à apprivoiser la poussière de celui qui vous précède. Donc laisser de la distance pour pouvoir visualiser les pièges et les éviter. Les locaux l'empruntent à 30 km/h. Nous, nous allons l'avalier à plus de 70 de moyenne, et sans incident. Les anciens du 4L Trophy (nous en avons quatre dans le groupe) sont surpris par ce rythme, nettement plus rapide que ce qu'ils ont pu

connaître par le passé. Mais ils l'apprécient, car la mécanique souffre moins, et l'ambiance qu'ils ont trouvée ici n'a rien à voir. L'entraide et la convivialité permettent de tout faire passer, les petits malheurs comme les gros coups de blues. Le final est à la hauteur : la piste de Rommel. La vraie, l'unique, l'authentique, pas celle que les touristes découvrent avec les tour-opérateurs. Il faut dire que cette piste de béton à chers est plus ou moins classée top secret parce que l'armée tunisienne l'utilise pour ses manœuvres. Mais grâce à un local, nous avons pu la trouver, et surtout dénicher une trace qui nous y mène, après moult détours et en évitant tous les faux chemins qui ont été dessinés pour tromper les curieux. Au cœur du djebel Redeyef, cette ancienne piste de berger a été bétonnée par le génie de

l'armée allemande et elle a beaucoup souffert. Par endroits, il n'en reste que quelques vestiges. A d'autres, les plaques se sont soulevées, brisées, et la poussière mêlée aux cailloux rend le revêtement glissant, sur une pente qui dépasse souvent les 10 %. La progression est donc délicate, mais la beauté des paysages vaut cet ultime effort, avant la descente que les touristes du monde entier empruntent en croyant y voir la fameuse piste de Rommel... Nous, nous l'avons prise, 75 ans après les troupes du feld-maréchal. Et nous l'avons vaincue... Cette dernière difficulté marque déjà la fin du raid. La remontée sur Tunis, via Kairouan et Hammamet, est une formalité accomplie avec nostalgie. Les esprits sont restés du côté de Douz. Il nous reste cependant trois soirées pour continuer à partager entre nous les instants magiques que

nous avons vécus. Egoïstement, car il est difficile de décrire des expériences aussi intenses et aussi fortes que celle que nous venons de vivre. Elles sont au-delà des mots, elles passent par des regards, des gestes, des attitudes. Même nos proches, restés en France, ne pourront en comprendre toutes les nuances et la profondeur. Dans dix ans, dans vingt ans, lorsque nous retrouverons, au hasard d'un autre raid, dans un aéroport ou dans une réunion d'anciennes, l'un des participants, un simple sourire complice suffira à nous replonger dans cette nuit saharienne. Et nous reprendrons, tout doucement, la chanson que David Lemarchand a improvisée au bivouac : *Emmenez-moi au désert de Tatatouine / Il me semble que la galère / Serait moins pénible en anciennes...* ■



La Colorale 4x4 de Joël et Claudine Marteau, c'est un peu notre mascotte. Elle a fait le Pari-Dakar qui est à l'origine de nos raids actuels...