

Moto-Tour au Maroc du 20 octobre au 9 novembre 2017

Dès le début de la saison, mais surtout après les innombrables explications et une multitude de descriptifs formidables, fascinants et assez convaincants de la part de Mohamed Habbaz de l'association Moto-Club-Sahara, les préparatifs de ce tour extravagant au „vrai Sud“, c'est à dire en Afrique du Nord, ou plus précisément encore, à travers le Maroc, commençaient.

Le Royaume du Maroc est une monarchie constitutionnelle. Sa population est de près de 34 millions d'habitants et sa superficie de 446 550 km² ou, en incluant le Sahara occidental, de 710 850 km².

Géographiquement, le royaume est notamment caractérisé par des zones montagneuses ou désertiques et est l'un des rares pays à comporter des rives sur la mer Méditerranée d'un côté et l'océan Atlantique de l'autre. A l'est, une frontière de près de 2000km, malheureusement fermée depuis 24 ans, empêche la libre circulation vers le pays voisin, l'Algérie.

La capitale est Rabat et les plus grandes villes sont: Casablanca, Fès, Marrakech, Agadir, Tanger et Meknès. Nous allons toutes les visiter à l'exception de Rabat.

Assembler les plus beaux sites touristiques, les plus importants monuments et vestiges, plusieurs classés au patrimoine culturel mondial, les différents hôtels choisis et les plus belles routes, de préférence montagneuses et surtout sinueuses et même parfois pierreuses ou sablonneuses, était la devise.

Peu à peu, le trajet et les différentes étapes ont été élaborés et un listing d'outils, d'accessoires et pièces de rechanges à emmener a été établi. Enfin, une randonnée de 3 semaines et approximativement 8000km était à l'affiche.



Sous une pluie fine, le gros de l'équipe a pris le départ **vendredi** matin, **20 octobre** de bonne heure. Par Briey, Jarny, Domrémy-la-Pucelle (village natal de Jeanne d'Arc), Palaiseul et Fontaine-Française, uniquement via des routes nationales et départementales, les sept valeureux chevaliers arrivaient à l'Auberge de la Quatr'Heurie à Bèze, à midi pile. Plastiques suspendus, casques mouillés déposés sur des chaises libres et sept paires de gants trempés, déployés sur la tablette de la cheminée, la décision de commander le plat du jour rustique et chaud, était vite prise, quai à l'unanimité. Après récupération et réchauffement, la deuxième partie de l'étape (Dijon-Lyon-Valence), par l'autoroute, cette fois-ci était de mise. Arrivée à La Roche-sur-Grane avant le crépuscule. Contraste entre les chambres « froides » et les douches « chaudes ». Rassemblement de l'équipe, les 7 du matin et les 4 venus en voiture/camping-car trainant une remorque chargée de motos, mais toujours pas au grand complet. Apéro à volonté, menu copieux, fromages, dessert, café ou thé, puis dodo.

Samedi, 21 octobre ; Baguette fraîche et l'embarras du choix entre une bonne douzaine de confitures et miels artisanaux, compotes, fromages, saucisses, et même du „Nutella“ pour les petits. Habituel départ vers 9h en direction des Gorges de l'Ardèche et Vallon-Pont-d'Arc.



Bref arrêt pour photo traditionnelle et continuation vers le Parc National des Cévennes. Quel plaisir, quelle joie, de rouler pratiquement tout seul dans ce paysage authentique aux couleurs automnales.



Après une pause-café à Le-Pont-de-Montvert, on suit le cours du Tarn direction Millau. Mince, lors de notre ravitaillement à Saint Enimie, un groupe important de motards français quitte les lieux quelques minutes avant nous et nous bloquent et retardent. Quelques kilomètres plus loin, ils nous forcent à les dépasser tous, une entreprise quelque peu téméraire. Un peu plus loin, c'est le franchissement du extraordinaire viaduc de Millau, long de 2 460 mètres et de 343 mètres de profondeur au point le plus haut, dans un panorama de grande qualité et avec des vents susceptibles de souffler à plus de 200 km/h.



C'est le pont routier avec l'ensemble pile-pylône le plus haut au monde. On suit l'A75 direction Béziers pour continuer sur l'A9 via Narbonne et Perpignan direction Espagne. Depuis la frontière, il ne reste plus que 130km (une bonne heure de route) pour rejoindre Granollers et l'hôtel Fonda Europa qui se situe au centre de la ville et au plein milieu de la zone piétonne. Hôtel moderne et très agréable avec une cuisine exceptionnelle et des plats généreux et succulents, rapport qualité-prix convaincant.

Dimanche matin, réveil de très bonne heure et départ même avant l'aube, direction port de Barcelone, on ne veut surtout pas rater le ferry. Le petit-déjeuner nous a été remis en cartons (lunch-box). La seule rencontre lors de notre départ anticipé, le camion poubelle, empestant l'air frais matinal. 35 km pour arriver au port, la porte à côté quoi, mais, hélas, on loupe la bonne (1ière) sortie et tout le monde a droit au petit tour d'honneur. Le quai d'embarquement est vite trouvé, c'est là où il y a la plus grande file d'attente ! Mohamed s'agite comme un forcené, afin qu'on se faufile entre les voitures en attente. Au bout de quelques instants, tout le groupe est réuni autour de notre voiture soutien (bus d'accompagnement) gracieusement mis à notre disposition par Voyages Vandivinit.



Tout le groupe ? mais non, il manque toujours un élément. Tandis que notre guide s'occupe de tous les billets, c'est la grande bouffe et on vide nos lunch-box lorsque le petit dernier arrive.



Petite causerie avec les policiers, distribution des billets et embarquement, les motos en derniers ; c'est optimal, ainsi, demain on sortira les premiers. Pas besoin d'arrimer les motos nous-même, le personnel naval s'en occupe. Donc recherche des cabines pour changer de vêtements et monter au pont pour surveiller l'appareillage du ferry.



En sortant du port, on longe trois navires de croisière somptueux, un plus luxueux que l'autre. „Dolce farniente“ toute la journée, déjeuner, faire la sieste, piétiner sur l'un ou l'autre pont, passage au bar et patati et patata, tout en attendant l'heure du dîner. Pendant tout ce temps, notre guide s'occupe de tous les documents nécessaires pour notre entrée et l'admission temporaire de nos motos au Maroc. Nuit tranquille et reposante.

Lundi, 23 octobre. Arrivée au port de Tanger vers midi et débarquement légèrement retardé. Zut, files d'attente considérables devant les bureaux ... mais Mohamed passe à droite et nous fait signe de le suivre. Un certain chassé-croisé commence, notre guide disparaît dans les bureaux et réapparaît aussitôt, les passeports sont ramassés et redistribués un peu plus tard. Chacun doit présenter la carte grise et le formulaire de l'admission temporaire, tout est tamponné, enregistré et partiellement restitué et enfin tout le monde peut passer.



On est au Maroc, avec nos motos, reste à changer quelques euros en dirhams, sortir la RT du guide de la camionnette, faire le plein et c'est parti, direction Fès. A l'heure actuelle, nos femmes qui ont pris l'avion à Hahn vers midi, nous ont déjà dépassés et vont atterrir à Fès. Nous par contre, nous abordons seulement la montagne littorale, une très belle route avec de nombreux virages et très roulante et ils ne nous restent plus que 300km à accomplir, dérisoire ! Rapidement nous traversons la ville de Tétouan et un peu plus tard, nous arrivons à Chefchaouen.



On fait une petite pause, le temps de boire notre premier thé à la menthe qui est vraiment excellent. Malheureusement on n'a pas le temps de visiter la « ville bleue », il faut qu'on progresse. Pendant un certain temps, la navigation en direction coucher de soleil est assez pénible et d'ores et déjà il est clair, on arrivera seulement la nuit tombée à Fès. Les deux dernières heures, on roule quasiment en obscurité complète. Certes, notre vitesse de croisière n'est pas vraiment adaptée aux circonstances, mais on veut absolument arriver au bout. Par-ci, par-là des hommes en djellaba sombre au bord de la route, même un cycliste (sans lumières), des moutons, chèvres et vaches sur le bas-côté de la Nationale. Éclairage public, trottoirs, passage pour piétons, état néant ! Finalement on arrive à Fès où la circulation est très dense. Plusieurs mobylettes se sont intégrées dans notre groupe. Les jeunes sont curieux et serviables et veulent absolument nous guider à notre hôtel, mais nos GPS sont très précis et vers 21 heures, notre calvaire tardif se termine. Nos femmes, arrivées depuis des heures, nous attendent avec impatience. Une rude journée se termine en 3D : douche, dîner, dodo.

Mardi, 24 octobre, seule et unique jour ou on part plus tard que prévu et en plus, en raccourci le début d'étape, il ne faut pas choquer ces dames dès le premier jour. Notre première destination du jour : les ruines de Volubilis à une trentaine de km au nord-ouest de Meknès.



Volubilis est une ville antique berbère puis romanisée, capitale de l'ancien royaume de Maurétanie. Cité antique à l'histoire presque millénaire, ses vestiges sont restés préservés de l'urbanisation contemporaine et ont été exhumés seulement à partir des années 20. Actuellement, sur les 40 hectares du site, on estime que la moitié de l'espace reste encore ouvert aux appétits des archéologues. Située dans une région aux riches potentialités agricoles, la ville vivait du commerce de l'huile d'olive. On retrouve dans ses ruines de nombreux pressoirs à huile. Cet enrichissement se traduit également dans l'architecture privée par la construction de vastes villas pourvues de bains luxueux et de très belles mosaïques bien préservés. La région, jugée indéfendable, est abandonnée par les romains en 285. La qualité des trouvailles et du site a abouti à son classement sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO.



Après une visite intéressante mais assez sudorifique, notre guide nous mène au centre de Meknès. Meknès fondée en 711 est une des quatre villes impériales du Maroc et la troisième plus grande ville du royaume. Elle fut la capitale du Maroc durant le règne de Ismaïl ben Chérif (1672-1727). La ville historique de Meknès est, elle aussi, placée sous la protection de l'UNESCO depuis 1996. Après un snack dans un restaurant typique marocain, nous continuons direction la vieille ville où nous garons, grâce aux bonnes relations, nos motos avec l'autorisation et sous l'œil vigilant de la police touristique, directement sur le parvis de Bab Mansour, la porte de la ville de Meknès la plus importante et la plus remarquable, située en face de la célèbre place Lahdim.





La place Lahdim, un espace de 200 x 90m entre le tissu ancien de la médina et la nouvelle cité impériale, a été aménagée au 17^{ième} siècle par le sultan Moulay Ismail. On a le temps de visiter les souks de la médina (ancienne vieille ville) et de déguster un rafraîchissant jus d'orange pressé sur une des terrasses ombragées de la place Lahdim.



Un peu plus tard, 13 motos suivent la voiture de police à la queue leu leu à travers la vieille ville et la cité impériale, passant devant : le palais royal, le mausolée de Moulay Ismail, le palais Didi, les écuries royales, la porte Bab el Khémis, des mosquées, minarets, et tant d'autres monuments historiques et sites touristiques.



De retour à Fès, il nous reste quelques heures avant le repas du soir et illico deux groupes se constituent : 1. les jouisseurs qui laissent la journée se terminer doucement par une baignade relaxante à la piscine de l'hôtel ; 2. les découvreurs qui partent aussitôt en taxi direction ancienne vieille ville pour s'aventurer dans le labyrinthe de la plus grande médina de tout l'Afrique du Nord. Fès est la 2^e plus grande ville du pays (>1,1mio d'habitants) et fait partie, elle aussi des villes impériales du Maroc. A plusieurs époques, elle a été la capitale du pays et est actuellement considérée comme sa capitale spirituelle. Sa fondation remonte à la fin du 8^{ième} siècle, sous le règne de Moulay Idriss I^{er}. Aux côtés de Bagdad, Damas, Istanbul, Jérusalem, ou Ispahan, Fès est l'une des capitales de la civilisation arabo-musulmane. Sa médina avec ses innombrables souks est classée au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Débarquement près de
la porte bleue « Bab Boujloud »,
une des portes principales de la médina.
On admire ses mosaïques bleutées,
la finesse de ses motifs,
son imposante taille
et l'activité qui l'entoure.
Le quartier est plein d'animation, à
n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.



Dès le passage de la « porte bleue »,
on se retrouve en plein milieu des souks (marchés composés de boutiques et d'ateliers organisés par spécialités, où il faut pratiquer l'art de marchander les prix). On se balade dans les ruelles des souks, un vrai plaisir pour nos yeux et nos narines. Comme Fès est également célèbre pour ses articles en cuir dont la majeure partie provient du souk des tanneurs, on voulait absolument le visiter, mais pas évident à trouver. Les tanneries de Fès, vieilles de près de mille ans, se composent de nombreux vases en pierre, remplis avec une vaste gamme de teintures et de liquides divers, répandus comme une grande palette d'aquarelles. Les hommes, dont beaucoup sont debout jusqu'à la taille dans les colorants, travaillent sous le soleil brûlant. Les tanneries traitent les peaux de vaches, de moutons, de chèvres et de chameaux, les transformant en articles en cuir de haute qualité tels que des sacs, manteaux, culottes, chaussures et autres. Tout cela est réalisé à la main, sans l'utilisation de machines modernes, et le processus n'a que très peu changé depuis l'époque médiévale, ce qui rend ces tanneries absolument fascinantes à visiter. Un jeune commerçant malin tente sa chance et nous amène d'abord aux tanneries et ensuite directement dans sa maroquinerie. Extraordinaires motifs photographiques, explications compréhensibles, beaux blousons et jolis manteaux en cuir fin, mais malheureusement pas d'achat. Le gars est un peu déçu mais renifle sa deuxième chance puisqu'on est légèrement perdu et donc il nous demande un bakchich pour nous faire sortir de ce labyrinthe géant.



Le lendemain matin, on sort de Fès sous escorte policière mais pas sur l'itinéraire initialement programmé sur « Base Camp » et dès que la voiture pilote aux gyrophares s'écarte on effectue un petit aller-retour direction l'aéroport de Fès avant de retrouver la bonne piste. Par le Col du Kandar on arrive à Ifrane, à 1650 mètres d'altitude, surnommée la petite Suisse, à cause de la beauté de ses montagnes, de son climat humide et tempéré et de son architecture à l'européenne. La localité, où on peut pratiquer le ski en hiver, rappelle les grandes stations européennes comme Saint Moritz ou Megève. Beaucoup de ses villas sont inspirées de l'architecture de plusieurs régions de France. En 2013, la ville a été classée deuxième ville la plus propre au monde ! A présent on est déjà entré au Moyen Atlas. Un peu plus loin, notre route traverse l'immense et célèbre forêt de cèdres du Maroc. Le parc national est renommé pour la richesse de sa biodiversité et pour ses lacs. Heureusement qu'on a mis une petite laine lors de notre arrêt à Ifrane, puisque lors du passage au col du Tizi-n-Tarhettene à une altitude de près de 2000m, il fait bien frais. On suit la N13 et on continue à monter pour passer le Col du Zad à 2178m.



Quelque peu après Midelt, on arrive dans les Gorges du Ziz, qu'on suit jusqu'à Erfoud, notre destination, en passant par Er-Rachidia. Après un 1ier passage de l'Atlas, on descend vers les gorges du Ziz, marquant la transition entre les montagnes de l'Atlas et les étendues désertiques du Grand Sud Marocain. Route désertique, les paysages défilent, évoluant inlassablement au fil des kilomètres. Après cette éprouvante étape, longue de 425km, plus personne n'a envie de continuer encore 50km pour aller voir les grandes dunes de Merzouga et on en profite pour se relaxer au bord de la piscine beaucoup plus attrayante.



Jeudi 26 octobre ; Après l'intermezzo excitant mais plutôt raté à la station d'essence du village, ou l'aide-pompiste ne voulait en aucun cas accepter nos cartes de crédit, notre premier objectif était l'Escalier Céleste (Himmelstreppe), une bâtisse ou bien sculpture gigantesque qui se dresse en plein désert dans la plaine de Marha, à quelques kilomètres de l'oasis de Fezna. Mais les premiers hectomètres étouffent nos projets au berceau. Pas question de passer avec nos grosses meules surchargées dans le sable mou.



On continue illico direction Tineghir et les Gorges du Todra situées dans le haut Atlas à 160 km d'Erfoud. L'oued (ou wadi = vallée, rivière, un terme générique désignant un fleuve d'Afrique du Nord) du Todra nourrit la vallée et lui apporte toute sa fertilité. La rivière traverse les montagnes sur plus de 40 km et vient se jeter dans les Gorges du Todra. Une vaste palmeraie s'ensuit, alimentée grâce à d'ingénieux systèmes d'irrigation ou on cultive des pommiers, grenadiers, abricotiers, amandiers, oliviers, dattiers, céréales, fougères et menthes traditionnelles marocaines.



Le wadi prend sa source au pied du Haut Atlas pour se perdre dans le désert du Sahara. L'oued forme une oasis aux couleurs enchanteuses et malgré les fréquentes inondations, il fait la richesse des agriculteurs et des villages aux alentours. Les Gorges se découpent dans l'épaisse couverture du calcaire du Haut Atlas. Ses parois pouvant atteindre 300m de haut sont parmi les plus belles du Sud marocain et un paradis pour les amateurs d'escalade.



On remonte toute la vallée jusqu'à Agoudal en passant le Tizi-Tirherhouzine (2706m) pour virer à gauche, tout en cherchant l'accès à la R704, la piste qui nous ramènera au sud, via le Tizi-n-Ouano (2910), M'semrir et les Gorges du Dadès.



Pas évident de trouver l'entrée de la piste sur les ruelles étroites du bled sans le moindre panneau indicateur et entre maisonnettes, cabanes, canal effluent, chiens errants et enfants excités. Un peu de confiance à Mme Garmin (GPS) et c'est parti pour une belle chevauchée, quelque peu exigeante d'off-road d'une bonne cinquantaine de kilomètres.



Piste caillouteuse et sableuse, par endroits parsemée de pierres et de galets. Quelques quads nous croisent et nous confirment que c'est la bonne route. Quel paysage grandiose, quelles vues imposantes, quels ravins ou plutôt canyons profonds à près de 3000 mètres d'altitude.



Les lacets successifs et de plus en plus serrés dans la descente exigent notre entière concentration. Il faut absolument éviter de quitter les rainures profondes pour éviter au mieux le guidonnage excessif.



Les Gorges du Dadès, longues de 25km et situées entre les localités de M'semrir et Boumalne Dadès en Haut Atlas sont une autre destination touristique très intéressante au Sud marocain.



Les paysages sont absolument splendides et un arrêt au restaurant Timzzillite (chez Mohamed) avec sa terrasse avec vue extraordinaire sur les lacets serrés et superposés au-dessus de l'oued est de rigueur !



Après un repas tardif vite fait, on continue à descendre la Vallée du Dadès en direction de Ouarzazate en passant devant une vingtaine de Kasbahs, quelques-unes en parfait état, d'autres abandonnées et l'une ou l'autre tombé en ruine.



Pas évident de trouver l'hôtel Dar Chamaa caché dans un coin perdu d'un quartier en construction aux routes poussiéreuses voir boueuses. Joli hôtel, charmant et accueillant et toute l'équipe est ravi d'y passer deux nuits.



Le lendemain, on a prévu de descendre la vallée du Drâa jusqu'à Zagora au Sud du pays. On quitte Ouarzazate par la N9 pour se lancer un peu plus loin dans les lacets serrés du Tizi-n-Tiniffit (1660m), quel plaisir matinal. Court arrêt à Agdz, au point de vue dominant la localité et une énorme palmeraie.



On suit le cours du Drâa, le plus long fleuve du Maroc. Né dans l'Atlas, il se fraye un chemin entre les montagnes avant d'arroser une oasis sur près de 200 km entre Agdz et Mahmid, avant de se perdre dans les sables. Une route goudronnée de 164 km jusqu'à Zagora dans une vallée bordée de palmeraies, de champs et de superbes Kasbahs bâties en pisé. On passe de nouveau devant une bonne vingtaine, de ces bâtisses fortifiées, des grandes en parfait état et des moins belles.



Lors d'un arrêt pour prendre un thé à la menthe, un achat en gros de dattes fraîches s'opère.



Quelque peu avant midi on arrive à Zagora, entourée de quelques belles kasbahs anciennes autour desquelles les bergers conduisent leurs moutons. Zagora est dominée par le djebel Zagora, et possède une vaste palmeraie. Le désert est proche et le paysage prend une splendeur minérale dont l'éclat rejaillit sur les constructions. L'oasis est habitée depuis longtemps, au centre de la ville, un panneau indique « *Tombouctou 52 jours* ». Retard considérable lors du déjeuner et marchandage hésitant à l'achat de foulards berbères.



C'est vendredi, le jour saint de l'islam, celui de la prière collective. La prière du vendredi (*Jumu'ah*), réunit les musulmans le vendredi, juste après midi. Elle remplace la prière de midi des autres jours de la semaine et rassemble ordinairement un grand nombre de fidèles dans les mosquées.



Lors du retour, le groupe se partage en deux. Les uns rentrent directement par la N9, tandis que les insatiables bifurquent à gauche à Agdz, pour suivre la R108 via Tizi-n'-Hamd-el-Rhomane, Tizi-n-Timlaine, ou quelque peu avant notre passage, un camion s'était couché sur le flanc et Tizi-Taguergoust vers Tazenakht. Lors de l'arrêt rafraichissant, Arsène profite pour passer chez le cordonnier pour se faire percer quelques trous supplémentaires dans ses bottines « air-flow » afin d'augmenter l'aération.



Par la N10 et le Tizi -n-Bachkoum, 4^{ième} col consécutif, on rejoint la N9 avant d'arriver à Ouarzazate.

Dès les années 1960, Ouarzazate est l'un des sites marocains les plus prisés par les réalisateurs venus du monde entier.

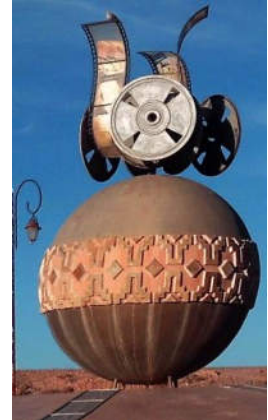
Outre les paysages, l'un des atouts cinématographiques de ce lieu est la qualité de la lumière, avec un soleil brillant en moyenne 300 jours par an.

La ville abrite les studios de l'Atlas Corporation (créés en 1983) et un musée du cinéma, où sont exposées des reliques de décors et costumes ayant servi pour des films tournés ici. En 2005, le roi Mohammed VI inaugure CLA Studios.

Une petite partie des films tournés dans la région : *Lawrence d'Arabie* (1962) - *Patton* (1970) - *Le Vol du sphinx* (1984) - *Le Diamant du Nil* - *Légionnaire* (1998) - *La Momie* (1999) - *Gladiator* (2000) - *La Chute du faucon noir* (2001) - *Astérix & Obélix* (2002) - *Alexandre* (2004) - *Kingdom of Heaven* (2005) - *Prince of Persia* (2010) - *La Bible* (2013) - *Hercule* (2014) - *Le Transporteur*.



Samedi, 28 octobre, destination du jour, au bout d'une modeste étape de 240km seulement ; Marrakech, la quatrième plus grande ville du Maroc. Fondée en 1071 à la tête de l'Empire berbère des Almoravides la ville est située au centre du royaume, dans l'intérieur des terres, au pied des montagnes de l'Atlas. Elle compte environ 1 million d'habitants et est surnommée la «ville rouge» ou la « ville ocre » en référence à la couleur rouge d'une grande partie de ses immeubles, de ses maisons et de ses remparts.



En quittant Ouarzazate, on passe devant plusieurs décors de films et les studios CLA avant de prendre la P1506 à droite et de rentrer dans la vallée de l'Ounila. Au bout de quelques kilomètres, on arrive à



Aït-Ben-Haddou, sans doute un des plus beaux ksars berbères (village fortifié) au Maroc et inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1987. Il se présente comme un ensemble de bâtiments de terre entourés de murailles, type d'habitat traditionnel présaharien. *Les maisons se regroupent à l'intérieur de ses murs défensifs renforcés par des tours d'angle. Certaines de ses habitations semblent être de petits châteaux avec leurs hautes tours décorées de motifs en brique crue. Genre de forteresse construite en pisé, toujours située dans un emplacement spectaculaire, soit perchée sur un promontoire escarpé accroché à une paroi rocheuse soit dressé au-dessus d'une oasis. Combinant généralement des greniers et des habitations, ils se rencontrent communément sur des contreforts proches d'oasis afin de se protéger d'attaques venant de tribus nomades. Un ksar est composé de cellules, appelées ghorfas (chambres), qui servent à entreposer les denrées en prévision de plusieurs années successives de sécheresse.* Aït-ben-Haddou, un exemple impressionnant de l'architecture du sud marocain, était jadis un point de passage traditionnel des caravanes reliant Marrakech au sud du Sahara et sert actuellement comme décor à d'innombrables films.

On progresse dans la vallée en traversant d'autres villages berbères et communes rurales du Haut-Atlas tel Asfalou, Tajeguite, etc. tirant leurs richesses durant des siècles des droits de passages des caravanes.



De jolies routes vallonnées, sinueuses, accidentées et assez désertes, nous amènent lentement mais



surement au village berbère de Télouet, un autre village intéressant du Haut-Atlas, avec une des plus belles kasbahs de la région.



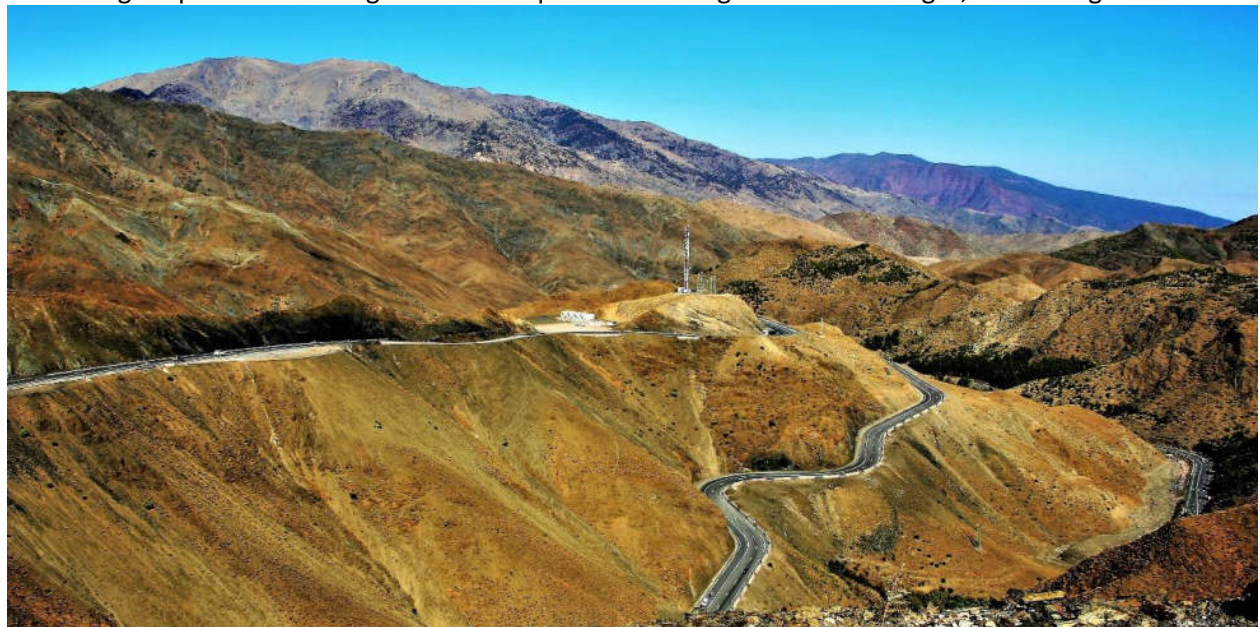
A partir de Télouet, l'itinéraire fréquenté, est dans un état déplorable et désertique. On ne peut même plus parler de « route ». Que du concassé, cailloutis et sable, parfois tassé, parfois mouillé, afin d'éviter au moins une partie de la poussière omniprésente. Des travaux de grande envergure pour la construction et/ou l'aménagement de la P1506 ralliant Télouet à la N9 à l'ouest. Suivre la piste sur une bonne vingtaine de kilomètres en « off-road » éprouvant, n'est vraiment pas du goût de tout le monde. Heureux d'être « tour-guide » et de mener la danse au lieu d'errer dans les tourbillons de poussière à l'arrière de la caravane.



Regroupement à l'embouchure de la N 9 en haut du Tizi-n-Tichka pour une recharge en eau (homme) et d'huile (moteur) avant le passage du col.



Le Tizi-n-Tichka « col des pâturages » à 2260m d'altitude situé sur la route entre Marrakech et Ouarzazate. Il permet de rejoindre les plaines plus fertiles des bords de l'Atlantique depuis les régions semi-arides du sud-est de l'Atlas. Vue grandiose au col, suivie d'une descente splendide et rapide sur une route magnifiquement aménagée avec une quantité de virages en S assez larges, un vrai régal.



Petite escale pour un orange-pressé frais, un thé à la menthe ou un coca et c'est parti pour une dernière heure en moto avant d'arriver à Marrakech.



Traversée de la ville selon les règles de l'art (comportement en groupe exemplaire) mais sans guide local, qui s'est éclipcé quelque peu après l'annonce du changement d'hôtel à Marrakech !

Pour la fin d'étape, l'itinéraire programmé n'est donc plus d'actualité et une reprogrammation des GPS est inévitable. La bonne rue est vite trouvée, mais comme le numéro fait défaut, on se dirige malheureusement dans la mauvaise direction (côté opposé) ce qui retarde légèrement notre arrivée. Procédure lourde au check-in et inscriptions assez compliquées et fastidieuses.

Un peu plus tard, le groupe, entretemps plus au grand complet, rejoint un restaurant typique à la périphérie de la ville pour y déguster, sur invitation du marchand de motos local, un délicieux tajine traditionnel (*ragoût longuement mijoté qui tire son nom du récipient en terre cuite dans lequel les ingrédients cuisent doucement à l'étouffée*).



Plus tard dans l'après-midi, la majorité du groupe suit un guide local à partir de la mosquée Koutoubia à travers la vieille ville en passant devant quelques sites historiques importants (médi^{na}, ancienne caravansérail, souk, etc. sans oublier l'incontournable pharmacie traditionnelle marocaine ou le toubib ou médicastre disert à un remède pour tout bobo ou pet de travers, c'est sûr et certain.



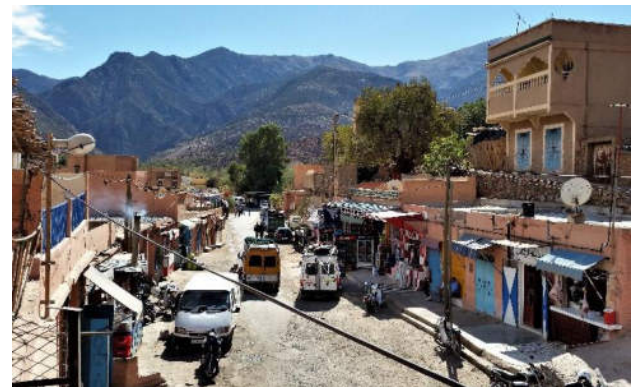
On termine notre tour guidé sur la place hyper-animée Djemaa-el-Fna au centre historique de la ville, certainement une des plus fascinantes places de marché au monde.

Repas du soir froid, peu abondant et très modeste sans boissons et sans dessert. Triste et misérable. Zut, on aurait dû rester à cette belle place Djemaa-el-Fna bourrée de restaurants.

Au départ, ce **dimanche matin**, on sillonne un peu la ville avant de la quitter.



Deux groupes démarrent vers le sud. Le premier par la R203 directement vers Asni, le deuxième avec les inlassables par la vallée de l'Ourika, Arhbalou, Aït-Lekak, Oukaïmeden, Tamartet et Imlil, avant de rejoindre, à leur tour, la R203 à Asni.



Rassemblement de toute l'équipe un peu plus loin, à Ijoukak pour le déjeuner du dimanche, brochettes grillées ou tajines.

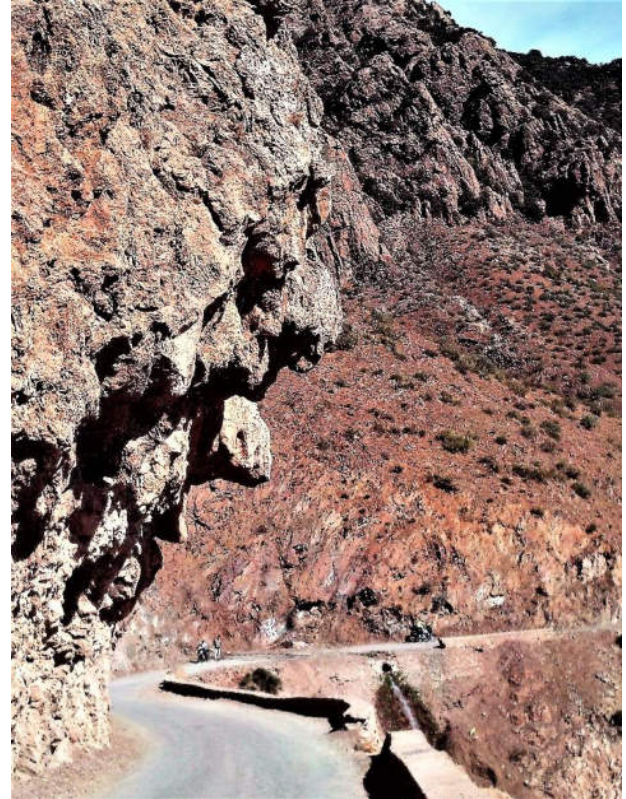
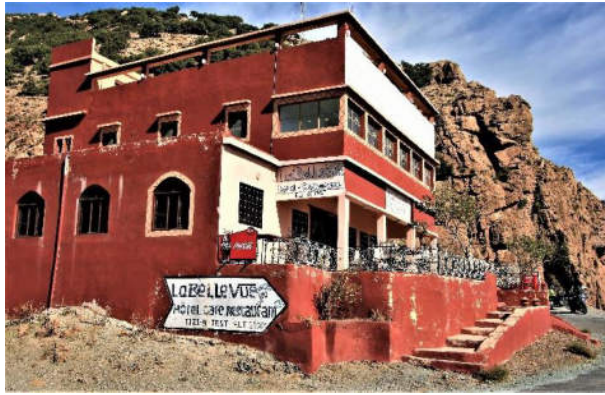


Après la pause, on attaque le Tizi-n-Test. La route du Tizi-n-Test est une des plus impressionnantes routes de montagne du Maroc. Elle fait la liaison entre Marrakech et la N10, entre Taroudannt et Taliouine.



Dépassant la vallée du N'fis où se dressent d'anciennes kasbah, on atteint le col à 2092m d'altitude. Au versant sud du col on découvre un panorama splendide sur la plaine et sur la vallée du Sous. La route du Tizi-n-Test construite en 1924, est praticable en moto comme en voiture, mais il faut rester vigilant en raison du manque de visibilité dans les virages.





Après la longue descente vers la vallée du Sous, il ne nous reste plus qu'une heure de route avant d'arriver à Taroudant.





Taroudant est une cité médiévale entourée de magnifiques murailles ocre, située sur le point de rencontre de la vallée du Souss et des montagnes du Haut-Atlas. Taroudant est l'une des villes les plus anciennes du Maroc. Ses remparts longs de 7 km entourent la ville en totalité. 5 portes constituent les points de passage entre la ville et l'extérieur. La porte Bab el Kasba est la plus majestueuse. On loge au Riad Taroudant, petit hôtel très simple (spartiate) mais propre. Il ne convient manifestement pas à tout le monde. L'emplacement destiné à nos motos bien-aimées, un terrain vague genre casse ou décharge, guère approprié et à 300m de l'hôtel, ne nous plaît pas du tout et on craint de ne plus les revoir le lendemain. Après une bonne douche rafraîchissante, le marché berbère typique qui a gardé son authenticité à travers les siècles, et son souk très animé nous attirent. Épices légumes vêtements et céramiques, on admire l'artisanat et les bijoux berbères et on goûte figes, dattes, cacahouètes et mandarines. La journée se termine avec un succulent couscous traditionnel « fabrication maison » sur la terrasse du toit du Riad.





Soulagé et ravi de retrouver nos motos saines et sauvées et avec tout l'équipement, le départ ce **lundi-matin** s'effectue comme d'habitude, mais sous escorte policière.



En sortant de la ville, on longe à nouveau la muraille impressionnante mais un peu plus loin, dès l'arrêt



du «pace car», on retrouve notre vitesse de croisière idéale pour poursuivre notre chevauchée direction sud. Par Aït-Kassem et Imi-Mqourn on retrouve la R105 juste avant Aït-Baha, village classique, avec un vieux ksar délabré. Depuis là on poursuit notre route le long du Jbel Tikwayne, une route montagneuse assez étroite avec d'innombrables virages et un tracé de route vertigineux. Partout on peut découvrir des petits villages, lotissements ou demeures, éloignées et perdues, dans les vallées comme sur les collines. La route serpente sur une quarantaine de kilomètres à une altitude de 1200m le long du versant de l'anti-Atlas.



Arrêt devant l'impressionnante Kasbah de Tizourgane qui trône sur son piton rocheux. Edifié il y a huit siècles, cette ancienne forteresse servait de refuge aux paysans qui s'y abritaient pour résister aux nombreuses agressions de l'époque. Véritable petit ksar, la Kasbah de Tizourgane, réhabilitée récemment est aujourd'hui une charmante maison d'hôtes. Rénovée avec des matériaux et des techniques de construction d'origine, cette maison perpétue l'art de recevoir dans le respect de la tradition berbère, tout en dynamisant un lieu chargé d'histoires et en faisant la promotion du tourisme rural de la région.



On continue direction Tafraoute en passant le Tizi-n-Tarakanine et la vallée des Ammeln, pleine de couleurs et de contrastes. Les Ammeln, la tribu berbère qui habite la vallée, cultivent ici des céréales et de multiples arbres fruitiers, dont bien sûr des amandiers.

Tafraout, petite ville berbère au cœur de la vallée et au milieu d'un cirque de rocs de granit rose, célèbre pour ses couleurs. La ville est entourée d'une myriade de rochers de formes diverses, se dressant au-dessus d'une palmeraie qui abrite des plantations d'amandiers et d'oliviers. Direction Tiznit, on passe le Col du Kerdous qui culmine à 1100 mètres au-dessus de la plaine du Sous où se trouve, tout au fond, la ville de Tiznit. Au sommet, un hôtel occupe une situation spectaculaire.



Paysages sublimes avec vue panoramique sur les monts rosés de l'anti-Atlas. Les flancs de la montagne sont couverts de terrasses qui sont de moins en moins cultivées et entretenues.



Longue descente avec plusieurs points de vue extraordinaires, par conséquent arrêts répétés pour prises de vues. Via Assaka et sa palmeraie, on arrive enfin à Tiznit, chef-lieu de la province du même nom, à midi. Après une petite pause de ravitaillement, certainement opportune, on passe Tizi-Mighert, à peine notable, pour arriver à Bouizakarn. A présent, ils ne nous restent plus que 40km avant d'arriver au somptueux Oasis Palm Hotel à l'entrée de Guelmim. Accueil chaleureux avec boissons rafraîchissantes et biscuits secs. Comme on est arrivé assez tôt, pratiquement toute l'équipe se retrouve au bord de la piscine en moins de deux pour se régaler.



Malheureusement la cuisine ainsi que le service ne sont pas à la hauteur de l'hôtel et de l'installation.

Entre-temps, la dyspepsie quasi globale avec maux d'estomac, crampes douloureuses et diarrhées a atteint son zénith et certains vont vraiment mal. La tourista fait rage, Gilbert, Charles, Nico et Arsène sont sonnés, d'autres vont suivre, certains même une deuxième fois. Heureusement on reste sur place une deuxième nuit et ainsi, le lendemain, certains s'accordent une trêve.

Pour les valides, deux programmes différents sont proposés pour la matinée de l'halloween ce **31 octobre**. Une modeste randonnée moto de 325km d'une durée de plus ou moins 4 heures ou bien une visite guidée de Guelmim avec ensuite une visite du foyer d'enfants, soutenu par l'association locale Défi Handicap de notre guide Mohamed. Cinq lève-tôt prennent la route dès 8h et après le contournement de Guelmim, on continue sur la N12 direction Fask et Assa. Des trainées de brume aux flancs de la montagne après la localité de Targoumaït et photographiées de loin, s'avèrent de plus près comme des nuages de poussières matinales, provenant du chantier avoisinant.



Les routes sont bonnes, dégagées et désertes et on avance bien jusqu'à l'entrée d'Assa, où notre projet matinal risque d'échouer. Au contrôle routier de la Gendarmerie, mon passeport fait défaut. Celui-ci se trouve depuis une semaine entière dans le sac à dos de madame qui n'est pas de la partie mais se trouve actuellement toujours à l'hôtel pour faire la grasse matinée. Après quelques minutes d'agitation, un appel téléphonique et la communication du numéro d'entrée tamponné dans le document manquant, j'ai droit à une leçon éducative « *il faut toujours avoir son passeport sur soi* » des jeunes agents, qui n'ont fait que leur devoir et qui nous laissent continuer notre route aussitôt Ouf.

Ici à Assa, on est au point le plus au sud de notre voyage et il faut prendre à gauche direction Icht et Akka ; tout droit nous mènerait au plein désert. On suit donc toujours la N12 tout en longeant la frontière algérienne. S'ensuit une route déserte avec des longues lignes droites, quelques rares virages, plusieurs oueds et une végétation clairsemée présaharienne. On est tout seul et au milieu de nulle part.



A notre gauche, une chaîne de montagnes, à notre droite, un désert de pierres à perte de vue. Sur les 80km entre Assa et Icht, deux voitures et une camionnette nous croisent. En dehors de ceci, la structure de certaines collines, des arbres isolés, l'un ou l'autre panneau inhabituels et quelques dromadaires font distraction et éveillent notre curiosité.



A la bifurcation près de Icht, on prend à gauche pour suivre la R102 direction El Kasba ou on fait un court arrêt technique pour boire un jus ou coca avant de continuer par Bouizakarne vers Guelmim. Retour à la case départ à midi et des poussières. On ne nous attendait pas si tôt et on a le temps de se changer avant de partir tous ensemble pour le Gite Oued Noun du côté de Tighmert pour y déguster quelques plats régionaux traditionnels (même du chameau ou était-ce du dromadaire ?) suivi d'une cérémonie de thé classique.



Fin d'après-midi tranquille, repos des glorieux guerriers. Dîner misérable comme la veille, d'abord pas prêt, puis au mieux tiède, boissons servis seulement lors du dessert. Les apprentis-serveurs pas ou mal formés ne savent vraiment pas comment s'y prendre. Comme c'est dommage et malheureux. L'hôtel en soi est recommandable, mais la cuisine et le service sont carrément inacceptables.

Mercredi, 1^{er} novembre, dans nos contrées, c'est la Toussaint et nous, on ne va pas au cimetière, nous on va à la mer ! Depuis Guelmim on prend la N12, qui nous amène par quelques beaux virages allongés vers Sidi Ifni, située au bord de l'océan Atlantique. De par sa situation, la ville peut être considérée comme «la porte atlantique du Sahara».



D'après un traité hispano-marocain de 1767, le Maroc concède à l'Espagne «un territoire suffisant pour la fondation d'un établissement de pêcheries» dans la région d'Ifni. Ce territoire fut effectivement occupé en 1934. Franco avait décidé de faire de l'enclave Ifni, une base militaire. Avec le soutien financier de Madrid, la ville se développe alors rapidement suivant un plan colonial avec un quadrillage de rues et d'avenues et une place centrale de forme ovale autour de laquelle se dressent les principaux bâtiments : consulat d'Espagne, palais du gouverneur, cathédrale et hôtel de ville. La ville disposait aussi d'un aéroport, d'un casino, d'un zoo, d'une piscine, d'hôtels et de 5 cinémas, puisque 15 000 militaires espagnols étaient stationnés à Sidi Ifni. La colonie espagnole fait l'objet d'une résistance tenace de la part des tribus locales et le territoire occupé se réduit considérablement en surface jusqu'à ne représenter, dans les années 1960, qu'une couronne de quelques kilomètres autour de la ville d'Ifni. La pression internationale conduisent à des négociations qui aboutissent au traité de Fès du 4 janvier 1969 qui prévoit la fin de la souveraineté espagnole. La quasi-totalité des Espagnols sont alors rentrés en Espagne.

Sur la fascinante R104 on longe la côte pour s'arrêter au motel « Au Soleil Couchant », directement sur la plage Sidi Mohammed Ben Abdellah, juste avant la localité de Mirleft, pour prendre une boisson rafraichissante.



Mirleft qui se trouve à la rencontre de la chaîne montagneuse de l'Anti-Atlas et de l'océan Atlantique est devenu une petite « cité » balnéaire pittoresque. A la sortie du village on prend à gauche pour suivre la P1905 sur laquelle nous rejoignons la Corniche d'Aglou et Aglou-Plage surnommé également « Plage de Tiznit » qui est située à 17 km. Aglou est ainsi considéré comme l'extension maritime de Tiznit, chef-lieu de la Province. Depuis Aglou, nous suivons la direction Tiznit pour prendre à gauche un peu plus haut et continuer sur la P1016, très beau chemin, genre corniche, assez étroit.

A Ifentar on traverse l'Oued Massa, qui prend sa source à l'ouest de l'Anti-Atlas à quelques 120km et qui se jette dans l'océan Atlantique, ici, un peu plus bas. Aussitôt on arrive à Tassila et on retrouve la N1 un peu plus haut. Agadir est proche, mais à Inchaden, une voie sans issue en direction de l'océan Atlantique nous attire. On tourne à gauche et on suit la P1014 sur une bonne dizaine de kilomètres direction la mer.



Il y a plusieurs siècles, des pêcheurs avaient construit les premiers abris qui, avec le temps, sont devenus Tifnit, village de pêcheurs à une quarantaine de kilomètres au sud d'Agadir. Un panorama unique, constitué par des maisonnettes blanches, des barques bleues et une belle plage, sur une côte sauvage. Le mode de vie des gens qui vivent ici raconte l'histoire de cet ancien village, leurs maisons sont construites avec des matériaux naturels, le pisé notamment, ce qui lui donne un aspect d'image de carte postale. La pêche constitue toujours l'activité principale des habitants, qui vendent leurs prises de la journée sur la plage, calmars, lotte, loup de mer, maquereaux, soles et autres, à des prix abordables. Depuis quelques années Tifnit est devenu un lieu prisé des surfeurs, mais aussi une destination populaire pour les touristes. Ça valait quand-même le détour.

De retour sur la Nationale, on met le cap sur Agadir et bientôt on traverse ses faubourgs.

Agadir (qui signifie grenier collectif fortifié) a près de 600 000 habitants. À la fin de l'époque médiévale, Agadir était un bourg de peu de notoriété ; le nom même, *Agadir el-arba*, est attesté pour la première fois en 1510. Ravagée par un tremblement de terre en 1960, la ville a été entièrement reconstruite avec des normes parasismiques obligatoires. Désormais Agadir est la plus grande station balnéaire du Maroc au climat exceptionnellement doux tout au long de l'année. Actuellement bien desservie par de nombreux vols (également depuis le Luxembourg), la ville attire de tous horizons et connaît une croissance annuelle de plus de 6 % par an en demande de logements.

C'est l'heure du repas, par conséquent, toute la troupe se dirige vers la promenade de la plage pour y déguster un bon plat de poissons au 1^{er} restaurant de la place.

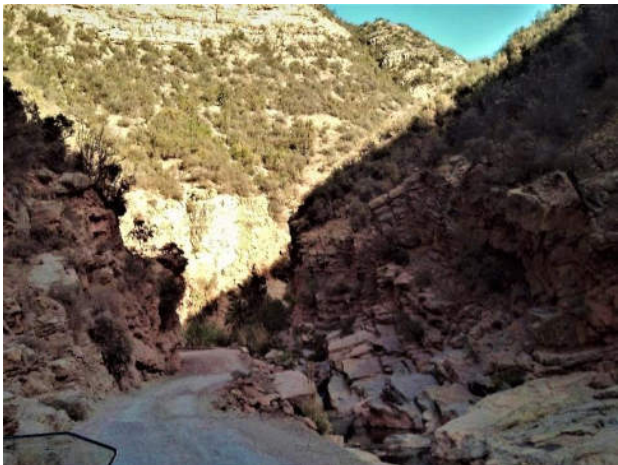


Comme notre hôtel « Atlantique » est tout près, on arrive assez tôt et il nous reste un peu de temps libre, soit pour se relaxer, soit pour se baigner, soit pour se promener une fois de plus dans le Souk local ou bien les trois.



Soirée reposante et dîner (buffet) convenable.

Le lendemain matin, on quitte Agadir par la petite porte à travers les quartiers Charaf et Ilich au nord de la ville. Par une belle route secondaire, vallonnée et avec quelques beaux virages, on rejoint la P1001 du côté de Oulma (Alma) pour continuer direction Tamzegourte et entrer dans le fameux « Paradise Valley ». L'exceptionnelle Vallée du Paradis, une des plus belles vallées du Maroc, est cachée au plus profond d'un des derniers contreforts de l'Atlas avant que celui-ci ne descende vers l'Atlantique près d'Agadir à quelques 40 km. On y accède par une petite route sinueuse à travers les montagnes du Haut-Atlas. Route plutôt chaotique, parfois caillouteuse ou ensablée, parfois même interrompue ou inondée, qui s'enfile dans la montagne. Les amateurs de tout-terrain s'en réjouissent.



C'est d'une beauté remarquable dans une nature encore vierge et intacte en plein cœur d'une palmeraie verdoyante. L'oued et l'oasis paisible se reposent au cœur d'un petit canyon. C'est la couleur, la luminosité et l'odeur du Maroc.



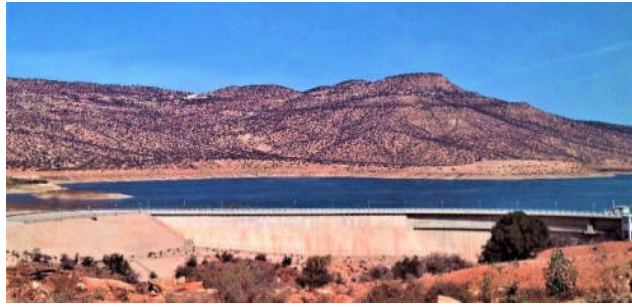
Lieu de rassemblement des hippies dans les années 60 et 70, apparemment même Jimi Hendrix a laissé des traces dans la région, la « Paradise Valley » est aujourd'hui encore nimbée de cette ambiance. Par Tagherat Anekrim on arrive à Imouzzer pour poursuivre notre route tout droit sur la P1004 à travers un paysage montagneux, plein de virages et des points de vue majestueux.



Un peu plus loin on retrouve la N8 qu'on suit sur quelques kilomètres direction Tassademt pour bifurquer ensuite sur la P1001 et continuer vers Bigoudine, Tikki et Isk. Même scénario, paysage montagneux et des virages à l'infinie le long des pentes du Haut-Atlas. Deuxième passage à Imouzzer, venant du côté opposé cette fois-ci pour tourner à droite sur la P1000, la route du barrage Prince Moulay Abdallah qu'on suivra jusqu'au barrage, une cinquantaine de km plus loin.



Arrêt technique avec prise de vue au-dessus du barrage avant de passer l'ouvrage du barrage bien gardé par des militaires et garni de quelques gendarmes couchés extrêmement surélevés.



Quelque-peu après on aperçoit l'océan Atlantique au loin qu'on rejoint sou peu pour continuer sur la N1, route côtière sublime, direction Essaouira.

Par Afra, Tamar, Smimou et Ghazoua on arrive enfin à Essaouira vers 13h30.



Essaouira (en arabe «as-Ṣawīra», 'die Eingeschlossene') appelé jadis Mogador « Mugaḍur », nom provenant du portugaise et actuellement uniquement encore utilisé pour l'île située dans l'océan à 1,5km en amont de la ville, est une ville portuaire, chef-lieu de la province du même nom et située au bord de l'océan Atlantique, compte près de 80000 habitants. Ce n'est qu'à partir du 16^{ème} siècle que le site est véritablement occupé par les Portugais, qui édifient en 1506 une forteresse et des remparts rapidement abandonnés devant la résistance acharnée de la population locale. Depuis la fin du 20^{ème} siècle, Essaouira connaît une renaissance spectaculaire due essentiellement au tourisme, mais aussi à sa vocation culturelle. Sa médina, absolument atypique pour le Maroc à cause de son plan de sol en majeure partie symétrique et ses ruelles rectilignes a été inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2001.



Pas possible de trouver ici à cette heure une terrasse avec assez de tables libres pour toute l'équipe.

Mais comme quelques-uns n'ont pas envie de rester trop longtemps ici et préfèrent rentrer assez tôt à l'hôtel afin de s'y relaxer grâce à un massage réparateur, le groupe se sépare.

La majorité est à la recherche d'un restaurant et fini par en trouver un excellent. Au petit restaurant marocain « la Tolérance », le patron nous propose des plats typiques qui sont servis assez rapidement et ainsi il nous reste encore un peu de temps pour explorer cette cité très intéressante.

Un peu plus tard, nous longeons d'innombrables boutiques traditionnelles de poterie, tapis, cuir, faïence, fruits et légumes avant d'arriver aux remparts. Malheureusement la tour de guet et une partie des remparts hérissés de vieux canons est actuellement fermé au public à cause de travaux de réparation ou de remise en état. Néanmoins, quelques belles prises de vues sont possibles.



Ensuite, notre petit groupe se dirige vers le port en passant d'abord devant les halles du marché aux poissons avec sa puanteur dominante et un peu gênante, puis par la Bab el-Marsa, porte fortifiée de la Marine, qui fait partie des principales portes d'entrée de la ville, l'une des plus imposantes et symboliques. Juste à côté, la Sqala du Port, ancien Castel Real, avec sa plate-forme d'artillerie, une des principales fortifications de la ville, dominée côté mer par le Borj el-Barmil (*Bastion Circulaire*). Tout ceci est relié par des remparts fortifiés avec ponts, tours et créneaux du 18^{ième} siècle, garni de vieux canons. L'ensemble avec toutes les petites barques de pêche bleues et les mouettes blanches dans le ciel constitue un décor grandiose et fascinante créant des motifs photographiques de première classe.



Quelque peu après on doit quitter cette belle ville, puisqu'il nous reste encore une bonne centaine de kilomètres à accomplir avant d'arriver à Safi, la destination du jour. A la sortie de la ville, on prend la R301 qui longe la côte. Belle route via El-Mehattat, Dar-Caïd-Hadji et Sidi Rosia avec vue quasi permanente sur l'océan.

Arrivée à Safi, réputée pour ses pêcheurs, ses potiers et ses surfeurs, juste avant le crépuscule !

La ville, principal port de pêche du pays avec toute l'industrie afférente, exporte phosphate, textile et céramique. Un deuxième port, destiné au commerce des phosphates est en construction. Joli hôtel, flambant neuf, chambres très spacieuses et dîner acceptable mais vite refroidi en raison des courants d'air frais continu.

Vendredi 3 novembre, départ sur la R202 direction arrière-pays par Sidi-Aïssa et Tnine-Rharbia vers Sidi-Bennour ou on fait un court arrêt pour un café ou thé sur la terrasse d'un café ultra-moderne avec vue sur le grand parc (jardin de Sidi Bennour) ou les calèches s'alignent en attendant leurs premiers clients.



Au cours de la matinée, on longe pendant des kilomètres et des kilomètres d'anciennes conduites d'eau ouvertes, servant à l'irrigations du terroir. On passait à côté ou plutôt à travers un marché local multicolore et brillard, on traverse un chantier important sans avertissement ni balisage et sans la moindre indication de déviation, mais grâce à nos GPS, on a pu garder le cap.



On franchit alors Arba-Aounate et à l'entrée de Boulâouane on vire à droite pour retrouver un peu plus loin la grandiose Kasbah de Boulâouane. Déjà de loin on s'émerveille devant cette superbe bâtisse malheureusement abandonnée sur la colline d'en face.



Au début du 18^{ième} siècle, Moulay Ismail fait construire sa forteresse ici à l'endroit le plus serré de la colline à quelques 150m au-dessus d'une boucle du Oued Oum-er-Rbia, qui la contourne et la protège de trois côtés, stratégiquement parfaitement paré contre toute attaque, afin de pouvoir ainsi contrôler au mieux les tribus berbères agitées et rebelles de la région.



La Kasbah de Boulâouane, perchée telle une sentinelle de pierre sur un éperon rocheux, domine une vaste plaine agricole. Moulay Ismaïl avait décidément bien choisi l'emplacement de sa Kasbah... ! Il faut absolument franchir la porte monumentale et s'aventurer sur les remparts surmontés de bastions pour tenter de reconstruire le puzzle architectural et historique de la citadelle... Un mur extérieur imposant avec tours et créneaux enserre une cour intérieure avec plusieurs édifices en ruine. On a du mal à distinguer la mosquée avec son minaret, la tour de guet délabrée et un bâtiment allongé, probablement l'ancien hammam.



La Kasbah fait partie des sites historiques marocains en péril et ceci malgré son classement aux monuments historiques ... (mosaïques pillées, gravures saccagées, histoire oubliée...)

Il ne reste que peu de choses de la demeure royale et des entrepôts historiques. On imagine difficilement qu'en son temps, la forteresse grouillait de soldats et de gardes prêts à mater les hors-la-loi et autres tribus dissidentes.

Même si la Kasbah est à l'agonie, et que l'ignare pourrait prétendre qu'il ne s'agit que d'un tas de vieilles pierres, cela n'empêche pas la magie du site d'opérer.... Et on y séjourne un bon moment !

D'en haut, il y a aussi la vue imprenable sur l'Oued qui serpente à travers les paysages ondulés des Doukkala ou le terroir s'exprime à foison.



A partir de Boulâouane, on prend la R316 direction Océan Atlantique et là, on suit la côte direction El-Jadida. A l'entrée de la ville, une GS rouge bien connue sort d'une rue latérale et s'approche du groupe. Le grand sourire du pilote nous signale que ce mouton égaré est quand-même bien content et quelque peu soulagé de retrouver son troupeau.

C'est l'heure de midi et le restaurant de poissons « Cousteau » à quelques pas de la vieille ville nous attire. Le poisson est vraiment frais et tous les plats sont excellents. Bon choix et prix plus que raisonnables. Proche de la médina, où nous nous trouvons, la cité portugaise est un quartier historique à ne pas manquer. Une visite est donc pratiquement obligatoire !



Construit par les Portugais, la cité qui se compose de quatre bastions occupe une superficie de même pas 1 km². En 1516, elle était une prison et une garnison portugaises. En 1790 elle devient marocaine. Au centre de la cité se trouve une citerne souterraine, témoignage du riche passé de la ville.

Elle a servi de lieu de tournage pour de nombreux films.

La cité portugaise est une véritable merveille et la principale richesse d'El-Jadida, car elle a été classée au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2004.

Après une petite promenade sur les remparts ainsi que sur le toit de la citerne, juste à côté de l'extravagant poste de police, quelques achats s'imposent.





Un peu plus tard, on reprend le guidon pour continuer notre route sur la N1 direction Casablanca, la destination du jour. Située à 80 km au sud de Rabat qui est la capitale administrative du Maroc, Casablanca, rendue légendaire par le fameux film de 1942, est la capitale économique du pays et la plus grande ville du Maghreb par la population. Casablanca possède certaines des plus grandes mosquées de la planète et la plus importante en taille du Maghreb, la mosquée Hassan II, véritable symbole de la ville.



La mosquée Hassan II, une des plus grandes mosquées du monde et érigée en partie sur la mer, est un complexe religieux et culturel. *L'ensemble complet peut accueillir 105 000 personnes. Le minaret d'une hauteur de 200 à 210 m selon les sources, est le plus haut du monde. Selon le vœu du roi Hassan II, la salle de prières est surmontée d'une toiture mobile (toit ouvrant) énorme de 3400 m² et de 1100 t qui peut se déplacer en cinq minutes grâce à un système de roulement motorisé. Lorsque le toit est fermé, la salle des prières est éclairée par 50 lustres et 8 appliques vénitiens de Murano. Les plus imposants mesurent 6m de diamètre, 10m de hauteur et pèsent 1200 kg. Les revêtements de marbre et granit d'origine marocaine représentent 50 hectares de superficie avec une épaisseur moyenne de 14 cm. La réalisation de l'ensemble a mobilisé environ 10 000 ouvriers et artisans effectuant plus de 80 millions d'heures de travail. La mosquée est ornée de 124 fontaines et dotée d'un rayon laser indiquant la direction de La Mecque d'une portée de 30 kilomètres. Sa construction a débuté le 12 juillet 1986 et son inauguration a eu lieu le 30 août 1993, après 7 ans de travaux. Comme la mosquée se trouve au bord de l'Océan Atlantique, les fondations ont nécessité 26 000 m³ de béton et 60 000 m³ d'enrochement afin de lutter contre les effets de la houle. Cependant, la stabilité des ouvrages de protection à la mer s'est avérée insuffisante et d'importants travaux de renforcement sont en cours depuis 2006. Soumise à de très fortes contraintes climatiques (houle, humidité, embruns), la mosquée Hassan II a, en dépit d'un entretien constant, accusé des signes de vieillissement précoce dès 1998 (fissures, chute de panneaux de coffrage). Arrêts inévitables et prises de vues obligatoires avant de se faufiler à l'heure de pointe en direction de l'hôtel « Les Saisons ». Chambre légèrement démodée mais quand-même convenable, restaurant moderne et très cool, mais définitivement trop bruyant ... genre disco.*

Samedi-matin, contrairement à toutes nos prévisions, nos motos, garées au bord de la rue directement devant l'hôtel, n'ont pas bougé d'un cil. On repasse devant l'impressionnante mosquée Hassan II et on constate qu'on a déjà perdu deux éléments et ceci au bout de 2 kilomètres seulement. Retour à la case départ, mais en vain, les 2 restent introuvables. Il faut sortir de cette mégapole et retrouver l'itinéraire programmé sur les GPS, ce qui n'est vraiment pas évident, mais enfin, on retrouve la R305 et on la suit direction Ben-Slimane. Un peu plus loin, lors de notre pause-café matinale, les deux trainards recollent et le groupe est de nouveau au grand complet. En continuant sur la R404 via Sidi-Bettache, Merchouche et Rommani, on passe dans un paysage splendide genre patchwork aux coloris beige, brun, ocre et rouge avec toutes leurs nuances. Magnifique paysage, belle route vallonnée, sinueuse mais très roulante aussi. De même pour la belle N6 (plus large) qu'on suit entre Khémisset et Meknes.



Après un repas légèrement traînant et peu consistant sur une terrasse semi-ombragée dans la banlieue de Meknes, des routes beaucoup plus étroites via Moulay-Idriss, sont de nouveau au programme. Les petites routes sinueuses et bordées d'agaves de l'arrière-pays entre les deux jungles urbaines de Meknes et Fes au pied d'une petite chaîne de montagne sont bougrement défoncées et leurs accotements non-stabilisés largement infréquentables. La navigation sur cette route impitoyable qui se transforme continuellement en piste battue est quelque peu exigeante et un défi pour les pilotes de RT.



On traverse des patelins misérables et sales avec des troupeaux de moutons gardés par des bergers qui s'ennuient, on contourne des ânes qui trottent librement dans la nature mais tout ceci dans un décor fabuleux et rougeâtre.



Enfin on retrouve la N4 du côté du barrage Sidi Chahed ou une petite pause technique s'impose.



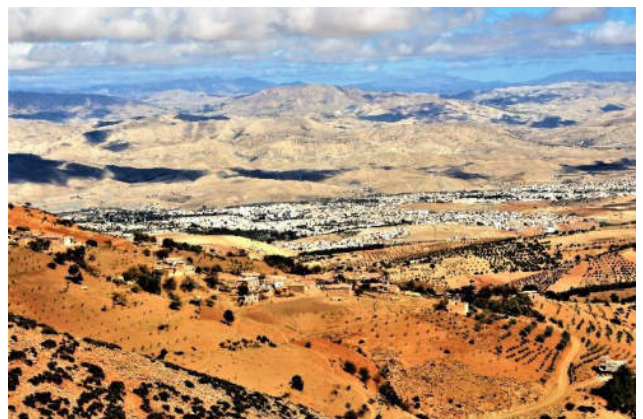


Prises de photos, achats de souvenirs et dégustation de bonnes grenades juteuses.
Mise en selle osée et hors du commun ... heureusement l'âne généreux ne part pas en cavale.



Bientôt on arrive à Fes ou on séjourne de nouveau à l'hôtel Fes-Inn. C'est l'heure de refaire les valises et de charger la camionnette de support et d'y déposer les sacs de linge sale, tous les souvenirs (tajines, dattes, babouches, etc.) ainsi que tout le barda superflu.
 Le lendemain notre retour fastidieux commencera.

Dimanche, 5 novembre 8h50, c'est l'heure des adieux. On doit quitter nos femmes qui pourront rester un jour supplémentaire à Fes pour s'adonner à fond au bien-être (hammam, massages etc.) ainsi qu'au shopping avant de prendre l'avion lundi-matin de bonne heure, tandis que nous, les hommes, devons rejoindre Al-Hoceima au bord de la Méditerranée ce jour-ci. En quittant Fes, nous suivons une route (genre corniche) située légèrement au-dessus de la ville avec vue superbe sur le labyrinthe des ruelles de la vieille ville avec tous ses édifices et son nombre important de mosquées et minarets.



Un peu plus loin, on longe d'abord le barrage Idriss I avant de nous aventurer sur la route très sinueuse des Gorges au pied du Jbel Tazeka qu'on contourne côté sud. La route avec d'innombrables virages successifs à travers une forêt dense, toujours en amont nous mènent à plus de 1500m et un arrêt pour mettre une petite laine s'impose. On franchit le Col de Sidi Mejbeur et on entame la longue descente ponctuée de nombreux points de vue vers Taza ou on fait enfin notre pause-café matinale.



Par la R505 quasiment complètement rénovée et élargie, excepté les ponts et quelques passages de localités, mais sinon pratiquement sans le moindre trafic et ainsi très roulante, on progresse très vite en direction d'Aknoul et on se retrouve déjà sur les pentes des montagnes du Rif. Après un petit snack au bord de la route, on continue direction Kassita et la N2. Lors du plein, le groupe se divise en deux groupes, 1. ceux qui préfèrent descendre directement par la Nationale direction Méditerranée et Al-Hoceima prennent à gauche et 2. les insatiables qui eux en remettent encore une couche et en rajoutent encore l'une ou l'autre colline prennent à droite.

Par la R610 et via Tafesite on arrive à Imzouren et peu après dans la belle baie d'Al-Hoceima.



Au plein milieu de la baie, à 800 m au large, se présente, gracieusement illuminé par le soleil bas le rocher d'Alhucemas (appelé **île de Nokkor** par les Rifains).



Il s'agit d'une petite île, un rocher long de 170m et large de 85m, occupé par un fort, quelques maisons et une église, au large des côtes du Maroc et qui constitue une des cinq « plazas de soberanía » (sous la souveraineté espagnole). Outre l'île elle-même, y sont rattachés deux îlots inoccupés, l'isla de Mar et l'isla de Tierra à proximité et l'ensemble forme les îles Alhucemas. Les deux autres îles espagnoles sont : Ceuta, 155 km à l'ouest et Melilla, 100 km à l'est. Toutes ces (5) « plazas de soberanía » sont revendiquées par le Maroc qui les considère comme étant occupées. Un dernier arrêt pour une belle prise de vue sur la plage s'impose. On est presque arrivé, plus que 2 ou 3 km avant d'arriver à l'hôtel Amir Plage. Mais les derniers hectomètres en aval ont un pourcentage terrifiant. L'hôtel est vraiment à la plage à une encablure de l'eau. Enfin tout se passe bien et tandis que les uns prennent un coup ou deux, les autres se reposent, encore d'autres prennent leur douche et les derniers se baignent au soleil couchant dans la méditerranée. Toutes les chambres ont vue mer et un grand balcon, mais la douche est catastrophique. Le dîner est convenable, mais le seul serveur est complètement débordé et ne sait pas comment s'y prendre. Nuit calme et reposante, la dernière au Maroc.





Le lendemain matin, scénario étonnant et inhabituel au restaurant, la table est vide et on se demande si un petit-déjeuner est prévu ou non ? Méfiant, les premiers s'assoient et le serveur, en toute tranquillité, nous demande, un après l'autre ce qu'on aimerait manger, (pain, beurre, confiture, peut-être une omelette, aussi un café, ... avec du sucre ... ou encore un jus ... ?!?) Après la commande du premier, il disparaît dans la cuisine et revient sous-peu avec pain, beurre et confiture. L'omelette, le café ainsi que le jus arrivera plus tard. Et l'artiste prend la commande du prochain ... et ainsi de suite. Au bout de quelques minutes et après la 6 ou 7ième commande, le gars ramène les premières omelettes et les cafés et la confusion est totale. Tout un chacun réclame son omelette, son pain, son jus, même ceux qui sont arrivés en derniers. L'incapable abandonne et dépose simplement tout sur la table afin qu'on se débrouille. Quel beau gâchis ! Enfin on termine ce petit-déjeuner raté et on attaque notre dernière étape africaine. A la sortie de la ville, toute une série d'énormes buildings, tous des immeubles de studios qui attendent leurs acquéreurs.



On oblique sur la N 16 direction Beni-Boufrah ou on prend à droite vers Torres-de-Alcala au bord de la mer. Petite pause à la plage avant de monter vers les ruines du vieux château qui domine la baie. Des travaux importants de restauration ont commencé et on n'arrive pas au bout, il faut faire demi-tour et redescendre la pente raide en terre battue.



De retour sur la N16, on poursuit en direction El-Jebha qu'on aperçoit déjà de loin tout en bas au bord de la mer. La petite ville portuaire située dans une baie idyllique nous invite à faire une petite pause pour prendre un jus frais sur une belle terrasse ensoleillée, directement sur la plage.



A partir d'ici, on suit toujours la N16, qui longe la côte méditerranéenne jusqu'à Tetouan sur une bonne centaine de kilomètres. Ce sera la plus fascinante route et les 130km les plus beaux de notre randonnée au Maroc. La route serpente à flanc de montagne, à tour de rôle montante puis descendante encore et toujours, avec des boucles vers l'intérieur du pays comme des virages exposés au-dessus de la mer. La route est belle et large, mais pas toujours dégagée et concentration comme prudence sont de rigueur, puisqu'on n'est pas les seuls usagers de cette belle chaussée. Tout le monde prend son plaisir et s'en donne à cœur joie. Pour une fois, on n'a même pas envie de s'arrêter pour prendre des photos, tellement on est passionné.

A notre gauche, des pentes raides, à notre droite, la mer bleu clair, un vrai plaisir. Peu avant Tetouan, la plage Azia. La belle terrasse du restaurant America nous attire, l'euphorie prend fin, on s'arrête. Coup de chance, le restaurant de poissons moderne et flambant neuf a un choix énorme en poissons frais. Chacun choisit son poisson, les ingrédients, l'accompagnement, légumes, fruits, remet son bol à un des cuisiniers et prend place. Le plat parfaitement préparé est servi peu après. Succulent ! Après le repas on passe Tetouan et on continue sur la route côtière, la mer constamment à notre droite via Martil et Mdiq vers Fnideg.



On s'arrête un moment au bord de la mer pour porter nos regards sur Ceuta (Sebta), une ville autonome espagnole, ayant une frontière directe avec le Maroc. Située sur le côté méditerranéen du détroit de Gibraltar à environ quinze kilomètres des côtes espagnoles, la ville qui a une superficie de 18,5 km² est revendiquée par le Royaume du Maroc depuis 1956. Pourtant l'enclave de Ceuta est incluse dans l'Union européenne et depuis 1995 elle possède le statut « ville autonome de l'Espagne ». Déjà le matin on avait décidé de ne pas passer la frontière (sortir du Maroc pour rentrer un peu plus tard), juste pour une courte visite de l'enclave. Trop de paperasses à compléter, trop de formalités douanières, et certainement une perte de temps considérable. En continuant sur notre route, on passe un rond-point, tout près de la fameuse « *barrière de Ceuta* » ou une foule agitée et braillarde de fugitifs, des quatre coins de l'Afrique essaye avec tous les moyens de passer en territoire espagnol, porte vers l'Europe. *La ville de Ceuta est entourée d'une double clôture de six mètres de hauteur, couronnée de barbelés, sur une distance de 8 km. On l'appelle la « barrière de Ceuta ». C'est un véritable mur qui sépare la ville autonome du reste du Maroc. Son objectif est d'arrêter l'immigration illégale et la contrebande. Des postes de surveillance sont répartis le long de la barrière ; la Guardia civil y exerce une surveillance constante. De son côté, le Maroc a émis des objections à la construction de cette barrière. Il estime que Ceuta constitue une portion occupée du territoire marocain. Comme on le sait, beaucoup de Marocains parviennent à traverser illégalement la « barrière » pour se réfugier en territoire espagnol et immigrer ainsi clandestinement en Europe.*

Illico et sans arrêt on poursuit notre route, content d'échapper à cette situation désagréable et inconfortable.

D'en haut on jette un dernier regard sur la péninsule en cause avant de retrouver la N16.



Un peu plus loin, on vire à gauche pour continuer sur la P4703. Au bout de quelques kilomètres en amont, on arrive sur une crête pour passer devant une centrale éolienne ou d'innombrables hélices bien alignées tournent au vent.



Par la P4701, on rejoint la N16 pour continuer encore jusqu'au Cap Malabata, un petit promontoire de la côte marocaine sur le détroit de Gibraltar. La ville de Tanger se trouve à 6 km et le Cap Malabata ferme la baie de Tanger côté est. Il comporte un phare et un château bâti au début du XX^e siècle dans un style médiéval. Le cap Malabata offre une vue exceptionnelle sur la ville et la baie de Tanger, sur le détroit de Gibraltar et sur la côte espagnole.



C'est l'heure et l'endroit idéal pour séjourner un peu et boire un café ou un dernier thé à la menthe. Jusqu'au port de Tanger il ne nous reste plus qu'une quarantaine de kilomètres. A la tombée du jour on entre dans le village Ksar-es-Seghir ou tout le monde fait le plein avant de s'attabler sur la terrasse fermée du restaurant Khadija. Peu après, on déguste notre meilleur couscous (ou tajine) avec délectation et quelque-peu après 20h, toute l'équipe se dirige direction port et quai d'embarquement. Ordres, contre-ordres, désordre, après le traditionnel pêle-mêle africain tout s'arrange et on monte la rampe. Rangement des motos, distribution des cabines, dépôt des bagages, changement de la tenue et appareillage du ferry. C'est parti pour un voyage en mer de 32 heures. Un dernier verre au bar et tout le monde est ravi d'aller au pageot.

Mardi, 7 novembre, une journée toute entière en mer. Pour commencer, pratiquement tout le monde fait la grasse matinée. Peu à peu, les premiers pointent le bout du nez et commencent leur ronde sur les différents ponts. Rien d'extraordinaire. Vers 13h, la majorité se retrouve au restaurant et après le repas de midi, on fait déjà la réservation de deux tables pour le dîner. Pas de programme prévu pour l'après midi, sinon une bonne sieste, un peu de lecture, une bonne douche et la visite du taxe-free shop. En fin d'après-midi, un petit groupe se retrouve au pont arrière pour savourer quelques cocos améliorés. Finalement c'est l'heure du dîner et toute la bande est au rendez-vous. Soirée calme et après cessation de la boum marocaine dans les cabines avoisinantes, ... nuit tranquille ... et réveil bruyant !

Mercredi matin, le ferry accoste dans le port de Barcelone, mais on n'a pas le droit de descendre au pont des véhicules. Plus tard, on nous laisse descendre, mais les portes restent fermées. Qu'est-ce qui se passe ? Enfin les portes s'ouvrent, mais le débarquement traîne. En descendant la rampe, on devine le problème. C'est la grève générale en Catalogne. La double file devant le seul et unique bureau de douane ouvert et opérationnel ce matin est énorme et bloque carrément la rampe et empêche ainsi la sortie/descente du ferry. Une petite heure plus tard, le groupe se retrouve à la sortie du port et la vraie galère commence. Barcelone est complètement bloqué, l'autoroute ainsi que toutes les autres routes sont bouchées et on est forcé de se faufiler afin d'avancer un peu. Après quelques manœuvres improbables et quelque peu risquées ainsi que plusieurs bifurcations imprévisibles, on arrive à sortir de cette jungle urbaine complètement bloquée, mais notre odyssée ne fait que commencer. Une vingtaine de kilomètres plus loin les barrages et blocages recommencent et de plus belle. La confusion est totale, les gens déconnent, les chauffeurs deviennent agressifs, tout le monde se faufile, tout est bloqué et en moins de deux, le groupe est scindé. On sort de l'autoroute bloquée, on passe par le col, et on reprend l'autoroute un peu plus loin, mais elle est encore barrée par des manifestants équipés de drapeaux catalans, de pancartes et de pneus enflammés.



Après un certain temps, un petit passage est dégagé et on se faufile, mais c'est loin d'être terminé. On nous fait sortir de l'autoroute pour la dixième fois et les motards de la police nous indiquent une direction qu'on n'a vraiment pas envie de suivre. Du coup on fait demi-tour et comme l'accès de l'autoroute n'est ni bloqué, ni interdit, on la reprend à nouveau. Pour nous c'est sûr, la douane, les ponts & chaussées ainsi que la police participent aux manifestations et y mettent toute leur énergie et tout leur savoir-faire afin de provoquer un maximum de chaos. Enfin on quitte l'autoroute qui est bloquée tous les 10 km pour continuer sur la N11, qui longe l'autoroute, mais une vingtaine de kilomètres avant Figueres, on double un bouchon de camions long de quelques 10km. Au bout, on discerne l'origine du bouchon de tous ces mastodontes. Un important attroupement de tracteurs bloque complètement un carrefour, pas de trou pour passer. Les paysans aussi ... ? Est-ce une conspiration contre nous ? Par des petits chemins étroits à travers les champs on contourne l'obstacle pour arriver enfin à Figueres.

Comme l'autoroute est toujours fermée, on continue sur la nationale et on peut constater que l'autoroute est bourrée de camions à l'arrêt. Le blocage est donc parfait mais heureusement on n'est plus très loin de la frontière. A La Jonquera on fait le plein avant de reprendre l'autoroute ouverte et complètement dégagée en direction de la France et notre périple matinal se termine. On a mis plus de 4 heures pour ces 150/160 kilomètres de Barcelona à la frontière. D'après nos informations, la deuxième partie de notre groupe se trouve loin, très loin derrière, pas besoin de les attendre. Ensuite, on suit la route comme prévu via Perpignan, Narbonne, Montpellier et Nîmes, avant de quitter l'autoroute à Avignon. Arsène et Charles préfèrent continuer sur l'autoroute, si bien qu'on n'est plus qu'à deux pour aller voir le fameux pont d'Avignon où il n'y a vraiment personne qui danse !



On rejoint Carpentras, puis Bédoin et comme le Mont Ventoux n'est pas fermé à la circulation, on y va. Il n'y a personne et comme le régional mène la danse, on progresse très vite. Aussi vite qu'on monte, la température descend. Au sommet, -4°, mais à cause du vent on a l'impression qu'on est à -10°.



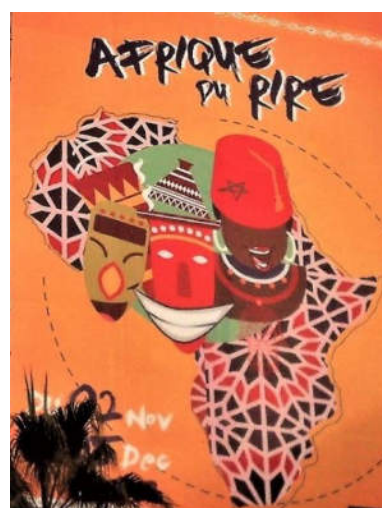
La descente au verso nord pourrait être glacée !

Avec prudence et au ralenti en entame la descente.

Quelques kilomètres plus bas, ça va mieux et via Malaucène, Nyons et Roynac on arrive finalement à La Roche-sur-Glâne. Arsène et Charles ont déjà chargés leurs motos, tandis que le groupe des retardataires n'est pas encore arrivé. Pour le reste, un déjà-vu, chambre froide, douche chaude (le chauffage ne marche toujours pas). Rassemblement de toute l'équipe pour l'apéro à volonté, menu copieux, fromages, dessert, café ou thé, puis dodo, mais cette fois-ci avec pull et chaussettes pour ne pas geler dans la chambre glaciale.

Jeudi, 9 novembre ; Le Retour. Terminé les vacances, on rentre à la maison ! Comme d'habitude, baguette fraîche, café, thé et de nouveau l'embarras du choix entre une bonne douzaine de confitures et miels artisanaux, compotes, fromages, saucisses, etc. petit-déjeuner copieux habituel chez Rosch & Pierrette. 9h > départ, comme toujours tout le monde est pressé de rentrer, ce qui est quelque-peu logique après 3 semaines de route. On suit les départementales jusqu'à Valence ou on monte sur l'autoroute. Vers 10 heures on est à Lyon, le trafic est très fluide, ça avance bien, mais à seulement 6° à 7° il fait vraiment froid. Macôn, Dijon, pas de problème, excepté l'indication digitale de température sur la moto qui reste constamment sur 7° degrés. La température stagne, on est pratiquement frigorifié et au plateau de Langres on s'arrête pour se ravitailler et surtout se réchauffer. Toul, Nancy, Metz, Thionville, plus que 150km, rien quoi ! sinon qu'enfin la température est montée à 9° en fin d'étape. Une chevauchée très longue et éprouvante se termine et tous les participants sont fatigués mais heureux.

Le Maroc est une destination de choix avec un léger soupçon de mille et une nuits.



Jérôme, le chauffeur du bus Vandivinit, notre véhicule de soutien, transport de pièces, pneus, bagages, dates, souvenirs etc....

Véhicule mis gracieusement à notre disposition par l'entreprise Vandivinit. Merci Jérôme, pour ton investissement, ta disponibilité et ton soutien omniprésent ! « Good job »



Les acteurs:



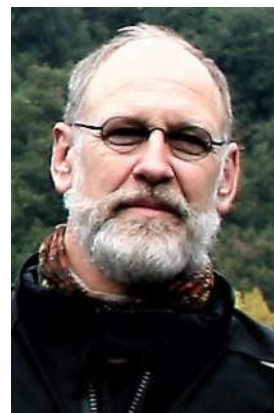
Mohamed, tour-guide
et homme-à-tout-faire



Gilbert, chef-mécano et
nouvelles technologies



Alain, 1ier nettoyeur
et jouisseur rigolo



Charles, grand-mécano
spécialiste du pneu



Luc, le benjamin



Claude, notre secrétaire



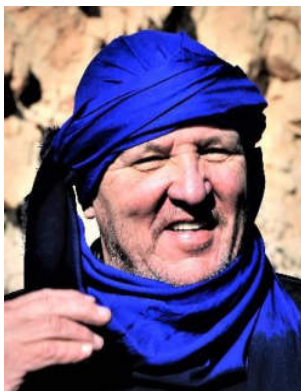
Romain, le caméraman



Bob, le fervent du hors-piste



Arsène, le farceur



Nico, le cuisinier-râleur



Fern, le décontracté cool



Guy, le doyen sans repos



Alain, rédacteur-photographe et ces dames: **Liette**, **Greta** et **Josée**, les meilleures passagères.

