

Bataille contre les canyons



dans un break

Par Daniel FALES

Comment vous pouvez emprunter avec une voiture de camping à deux roues motrices, les pistes marquées « Pour Jeeps seulement » ?



LE CAMPEMENT EST ETABLI sur le White Rim surplombant le Colorado, par notre équipe et les vieux guides de la région du canyon. Dead Horse Point est à droite.



Pour le trouver, Robert Crossley et moi-même nous nous sommes attaqués aux routes difficiles de Jeeps... dans un des parcs nationaux les plus récents et les plus sauvages de l'Amérique. Pendant trois jours nous allions glisser, patiner, brûler du caoutchouc dans la magnifique région rocailleuse des canyons du sud-est de l'Utah. Et nous allions trouver le danger aux endroits les plus inattendus.

Notre voyage démarre d'une station d'essence. Nous avons projeté de quitter notre base à Moab, Utah, sur la rivière Colorado, à peu près à 7 heures du matin, mais un réservoir à essence percé de notre voiture de sport Dodge nous occasionne un retard de deux heures. Un trou d'épingle dans la canalisation d'arrivée en est la raison. Alors, Bob Crossley décide de partir dans une Ford Bronco pour Angel Arch avec Joe Lemon (un des plus fameux « gars des canyons ») de Moab.

Ancien fusilier marin qui vint ici il y a vingt ans, pour être cow-boy, Joe est guide et pilote dans cet arrière-pays depuis bien des années. Il vous conduira n'importe où et vous dira tout à propos de tout. Angel Arch est l'arrière-pays plissé du coin le plus éloigné

BOB CROSSLEY prend connaissance du message que j'écrivis lorsque la boue glissante nous força à abandonner le break. Noter les coles sous les roues.



LE PASSAGE DU « TRAINEUR DE ROCHER » est ainsi nommé parce que nous fixâmes un rocher au véhicule de Tex McClatchy pour descendre la piste glissante. Nous attachâmes une lourde chaîne (voir à gauche) autour du rocher et l'accrochâmes au véhicule. Vous pouvez voir la boue et les ornières (ci-dessus) alors que Tex se prépare à descendre la route dangereuse. La boue n'a qu'un centimètre d'épaisseur mais réussit à causer de réels ennuis. Sur la descente (voir à droite), Tex sentait son véhicule zigzaguer. Le rocher s'enfonçant dans la route, stabilisait le break sur le chemin.

des canyons du sud, en dessous du confluent du Green River et du Colorado. Cette région n'a été découverte il n'y a que quelques années. Joe avait élevé des bêtes à cornes à quelques kilomètres de là et n'avait jamais soupçonné son existence. C'est tout l'intérêt du voyage. Bob et Joe nous rencontreront demain à Mineral Canyon sur la Green River.

Je reste avec John Plannery, notre photographe et Tex McClatchy, notre guide. Tex conduit des bateaux-jet à vue panoramique sur le Colorado et pilote aussi lors de randonnée, des véhicules à quatre roues motrices.

Aujourd'hui Tex pilote une Chevrolet 1954 Suburban. Il a sur le dessus de son véhicule, arrimé deux canoës pour que nous ayons un échantillon de courte croisière sur la rivière Green River.

Le réservoir réparé, nous filons le long d'une route pavée à 100 km/h en suivant la rive ouest du Colorado. La voiture avec ses 2,70 m d'écartement d'essieux roule comme dans un rêve.

Je vois Tex prendre un tournant raide à droite sur une route sale. Il s'arrête devant une pancarte : « Pour Jeep seulement ». « C'est ici » dit-il.

A partir d'ici le vent souffle et une pluie froide frappe notre pare-brise. Je pense : « Des ennuis là-bas devant. » Un cabriolet vert transportant un couple de vacanciers rebrousse la route sale vers nous.

« Demi-tour ! » leur dit Tex. « C'en est trop pour une voiture. »

J'admire notre break, l'empattement est parfait, le 8 cylindres de 210 CV semble donner toute la puissance nécessaire.



« Suivez-moi » dit Tex. « Si je peux le faire dans ma 54, vous n'aurez aucun ennui. »

Mais il est expérimenté, il roule sur ces routes depuis des années et a appris tous les trucs.

Il pleut maintenant par intermittence mais la route est à peu près sèche et la traction est bonne.

« C'est un grand essai des ressorts » dis-je à John alors que nous bondissons sur le lit d'un rivièrre à sec.

Maintenant nous grimpons, les roues glissent et patinent dans les graviers. Tex roule bien mais il a plus de poids à l'arrière que moi.

Soudain mon indicateur de vitesse marque 50 et le break ne bouge pas alors que les roues tournent.

« Serrez le frein à main », me dit Tex qui est revenu en arrière. « Accélérez un petit peu. Tenez le frein, lâchez un peu. Laissez aller ».

Ça marche, c'est un bon tuyau. Je n'ai jamais autant conduit avec le frein à main, mais il est d'un précieux secours dans une région cahotique. Si vous devez faire un parcours sur de mauvaises routes, faites faire un examen mécanique de votre frein à main.

Nous roulons sur un plateau désert et plat. Un poteau indicateur nous annonce que nous arrivons au passage « plissé ». Justement dénommé.

Alors que la pluie lave notre break, nous déjeunons sur le plateau à « Deadhorse Point » (Cheval mort). Tex nous dit que cette appellation vient de ce que les chevaux qui se sont enfoncés sur le plateau pendant la saison sèche se jettent du haut des falaises pour atteindre le Colorado (600 mètres plus bas).

Avec ou sans pluie, le panorama de Deadhorse vaut celui du « Grand Canyon ».

« Certaines parties de cette région n'ont jamais été explorées » nous dit Tex.

La pluie se calme pendant que nous revenons sur la piste pour quelques kilomètres avant de la couper vers l'ouest. La route est humide.

Les feux de stop clignotent à l'arrière de la voiture de Tex pour annoncer un arrêt.

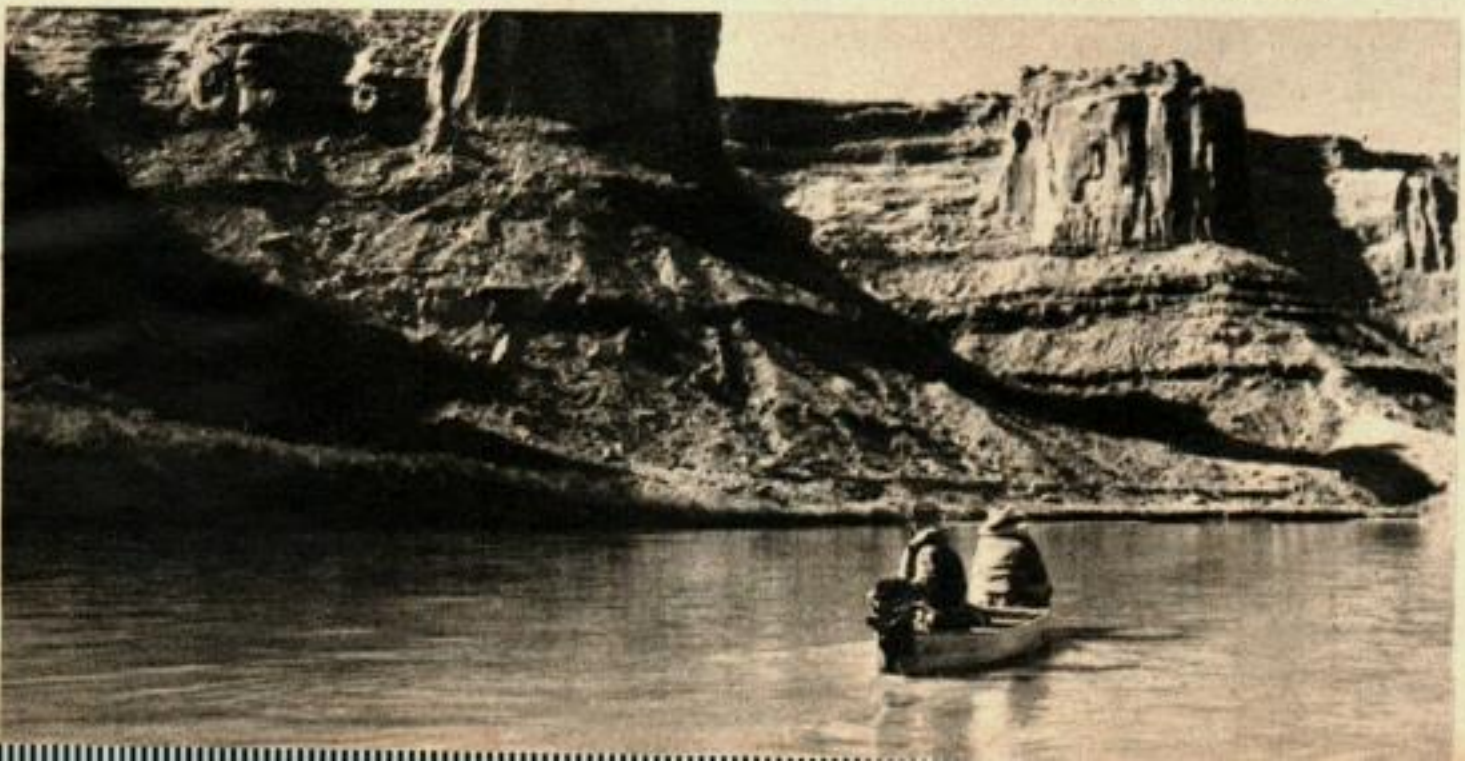
« Nous allons maintenant descendre d'ici dans le Spring Canyon » nous dit Tex. « Attention, ça va glisser. »

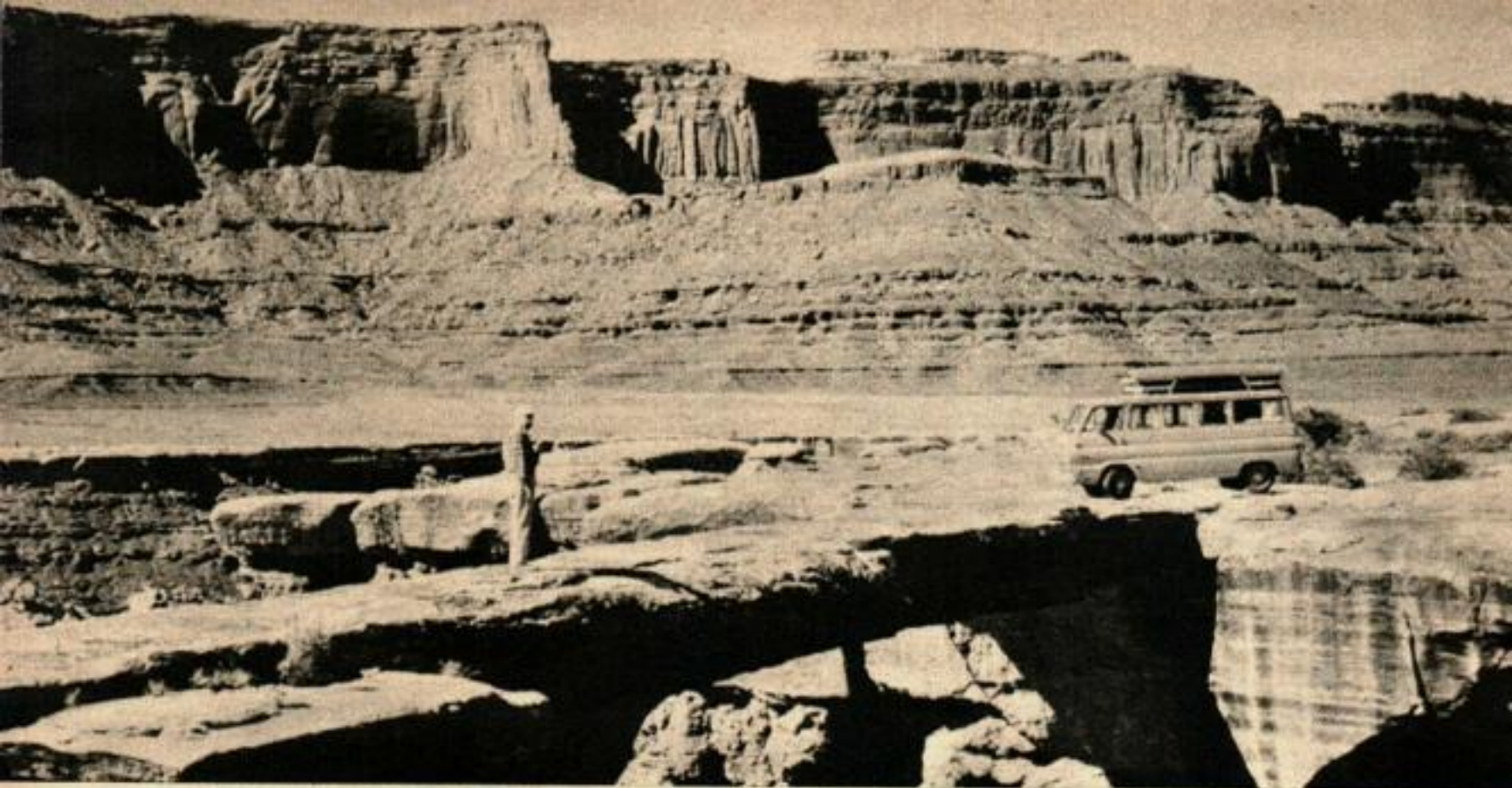
Je ne sais pas comment ça glisse. La pluie en est la cause.

Nous roulons maintenant sur la face d'une falaise, à droite, des murs escarpés, à gauche, une chute de 450 mètres.

Subitement, la route fait un angle. Tex s'arrête plusieurs centaines de mètres en avant. La pluie a mélangé le kaolin et l'argile de la route pour en faire une piste recouverte de graisse d'oie. Ma main tremble quand je prends le volant. Je jure, je dérape, je suis dans le

DESCENDRE LE GREEN RIVER en canoë est un voyage inoubliable. Nous évitions des bancs de sable, passions des jalons de revendications, tachées d'aigrettes blanches et de marques indiennes ; nous étions impressionnés par l'alignement de monolithes rouges immenses, de chaque côté des rives.





PONT NATUREL appelé Musselman Arch (ci-dessus), est une des scènes les plus dramatiques de la région des canyons. Bob Crossley contrôle le pont pendant que le guide expert Tex McClatchy approche dans notre break. Une large craquelure au milieu du rocher empêche Tex d'aller plus loin.



MONTER LA PASSE DU « TRaineur de rocher » (à gauche) est aujourd'hui beaucoup plus facile que le jour précédent où la pluie avait transformé la route en une patinoire géante. C'est pendant que nous descendions cette route difficile que nous avons rencontré les plus grosses difficultés. Les canyons et les failles dans cette région de canyons sont les plus impressionnants.

LE CUISINIER SONNE LE REVEIL alors que le soleil matinal ricoche sur les escarpements à 5 heures du matin. Le photographe John Flannery quitte son sac de couchage après une nuit sous les étoiles. C'est notre camp pour la dernière nuit. De ce haut plateau, nous découvrons la vue présentée sur les pages 56 et 57.



fossé. Dieu merci, je n'ai pas dérapé dans l'autre sens.

« Dégonflez vos pneus » commente Tex. C'est comme si vous conduisiez dans la neige.

Pendant que Tex pousse sur la roue droite avant, je la dégage. Les freins sont bloqués, je glisse de trois mètres avant de m'arrêter. Je suis exactement au milieu de la route.

« Vous êtes arrivé à la faire descendre juste sur la gauche de mon camion » dit Tex. Je suis effrayé. Je pense comment m'éjecter si le break passe par-dessus le bord. Ce n'est pas bon. Ma porte ouvre du mauvais côté. « Pompez vos freins » dit Tex. Continuez à rouler mais doucement. Cent mètres d'un seul coup, je rampe et je chasse.

Je sors et mes bottes collent à la boue.

En avant, la route tombe d'avantage — une pente de quelque 22 %. C'est trop lisse pour votre break » dit Tex. « Laissez-le ici. »

Mais que faire ?

Tex fouille à l'arrière de son véhicule et en sort une grosse chaîne.

« Il ne faut jamais aller dans le désert sans une chaîne » dit-il.

« Cherchez un gros bloc. » Nous en trouvons un. Il doit peser 200 kilogrammes. Rapidement nous entourons le rocher avec la chaîne et nous l'attachons au crochet du véhicule de Tex.

« C'est un vieux truc que j'ai appris lorsque je conduisais pour les bûcherons » dit Tex.

Il monte à bord et descend la pente. Sa vieille Chevrolet fait des queues de poisson vers le bord. Le rocher accroche et commence à retenir. La Chevrolet se redresse. Tex a réussi. Je laisse une note dans mon break destiné à Bob et Joe qui seront là demain.

Dans le bas du Spring Canyon, nous établissons le camp pour la nuit. Le ventre rempli par un bon repas et un peu de cognac dans notre café, nous revivons la journée.

« Baptisons cette maudite route » dis-je.

« D'accord » dit Tex. « Que diriez-vous de la « Passe du traîneur de rocher » ? Et il en est ainsi.

Baptiser les choses devient une habitude. Le jour suivant, nous lançons les canots à notre camp de Green River. Avec un petit moteur hors-bord de 3 CV et demi. Tex, John et moi-même nous faisons une petite croisière en canoë, l'un remorquant l'autre. Nous nommons sommets et canyons : Tête de serpent, Mademoiselle Cancan, Amphithéâtre, Canyon aux cent visages.

Nous glissons à travers des piles de quatre ou cinq pierres les unes sur les autres. Ce sont des jalons de revendication de prospecteurs d'uranium. Nous traversons des formations géologiques qui ressemblent à des gâteaux en couches, chaque couche ayant nécessité une préparation de dix millions d'années. Des bandes sombres, appelées vernis du désert, terminent les faces rouges de monolithes géants. C'est du ferromanganèse mélangé à de l'eau de pluie. Plus de mille années lui ont produit ces couleurs.



CARTE D'UN VOYAGE de 3 jours à travers la région des canyons du sud de l'Utah. La ligne en tirets indique notre route.

Bob et Joe nous retrouvent à Mineral Canyon. Nous chargeons les canoës sur le véhicule de Tex, retournons à mon break et partons pour notre deuxième camp de nuit sur la piste White Rim.

Mais pour nous y rendre nous avons à descendre la piste Shafer « Pour Jeeps seulement », route aux vingt montagnes russes descendant une falaise mamouthienne.

Les pistes pour Jeeps de cette région ne sont pas destinées aux conducteurs qui ont une petite expérience des routes difficiles. Je n'ai peur de rien, mais franchement ces pistes désertiques m'intimident.

Quoique notre Dodge à deux roues motrices se comporte extrêmement bien sur les routes sèches, je ne voudrais pas m'aventurer sur une piste mouillée. C'est à juste titre que ces routes sont marquées « Pour Jeeps seulement ».

Dans cette région, il y a quelques bonnes routes pour des conducteurs moyens, mais si vous désirez vous aventurer dans la véritable région des canyons, vous aurez besoin d'un véhicule à quatre roues motrices et d'un guide. Adressez-vous à Tex ou à Joe, à Moab. Ils vous conduiront dans des endroits dont vous n'avez jamais rêvé.

Dead Horse Point est une merveille

La dernière nuit, nous devons camper à l'opposé du Dead Horse.

Bob, John et Tex s'endorment sous les étoiles brillantes, tandis que moi j'utilisais le break.

(Suite page 127)