

États d'âme d'un novice en rallye moto d'endurance...

Samedi 31 juillet 2010 - Découverte. À l'initiative d'un ex-collègue de travail, amateur de motos, Valérie Valiulis et son chum Guy Paquin ont organisé une balade avec quelques motocyclistes du bureau. Ils ont mis sur pied un joli parcours de quelques centaines de kilomètres qui nous a menés dans les Cantons de l'Est et au Vermont. Pendant la pause repas, délicieusement choisie à une table champêtre de Frelighsburg, je fis plus ample connaissance avec Guy qui m'a parlé de l'Iron Butt Association, la référence mondiale en rallye moto d'endurance. J'y ai appris avec stupeur que les concurrents de ce rallye parcouraient mille miles (1 600 km!) par jour pendant 11 jours sur leur moto! Guy m'a précisé qu'il existait aussi de variations plus courtes de ce genre d'évènement : le IB5K, le Cape Fear 1000, le Minute Man 1000, le Maine 400, etc. Ce sont également des rallyes d'endurance, mais dont la durée est réduite, soit : cinq jours, trois jours, 24 heures, ou seulement 12 heures. Devant mon intérêt soutenu, Guy m'a suggéré d'essayer le Rallye Rendez-Vous, prévu au début septembre, ce dernier étant le seul mini-rallye d'endurance moto offert au Québec. Même s'il s'agit d'un rallye d'initiation, j'avoue que la perspective de faire douze heures de moto d'une traite m'a effrayé un peu. Serai-je capable d'un tel accomplissement, moi qui n'ai jamais roulé plus de 500 km d'un coup sur ma petite KLR650?

Première semaine d'août - Tentation. La semaine suivante, stimulé par les propos de Guy, j'ai commencé à fouiller sur Internet et j'avoue que le site du Rallye Rendez-Vous 2010 m'a rapidement donné envie de me lancer dans l'aventure. J'aime particulièrement l'emphase qui est mise sur la sécurité et sur le fait que ce ne soit pas vraiment une course, mais plutôt un jeu où ce sont les mieux préparés et les plus méthodiques qui marquent le plus de points. J'aime aussi la clientèle visée, celle des motocyclistes « civilisés », dont je considère faire partie. La qualité des informations présentées en anglais et en français sur le site est remarquable et très pertinente. Finalement, j'apprécie que certaines règles soient strictes et non négociables, cela donne le ton de manière très claire et ne laisse aucun doute sur l'objectif de l'évènement, à savoir faire de la moto en s'amusant intelligemment et sécuritairement. En scrutant la liste des inscrits, je vois que mes amis Valérie et Guy sont déjà présents, et que la date limite pour les inscriptions est le 18 août. Aurai-je le courage de tenter le coup et de m'inscrire moi aussi à cet évènement, qui décidément me tente de plus en plus?

Seconde semaine d'août - Inscription. Après avoir longuement pesé le pour et le contre, visité toutes sortes de sites parlant de rallye moto, je me décide finalement à faire le saut et à m'inscrire au Rallye Rendez-Vous 2010. J'avais au préalable envoyé un courriel à Kevin, le grand chef d'orchestre de cet évènement, pour lui poser quelques questions d'ordre logistique, auxquelles il m'a répondu avec célérité, précision et une grande gentillesse. D'ailleurs, autant le dire tout de suite, Kevin est une personne remarquablement courtoise et gentille, ainsi que son épouse Guylaine et toute son équipe d'organisation de cet évènement. J'en profite pour lever mon chapeau à toutes ces personnes et les remercier de la qualité de leur travail, c'est vraiment fantastique et très agréable pour les participants. Me voilà donc inscrit, et je passe les deux semaines suivantes à me demander ce que cette affaire me réserve, oscillant entre excitation et inquiétude. J'en profite pour faire la révision mécanique complète de ma moto, y installer des pneus neufs et surtout apprendre à me servir mieux de mon GPS dont l'usage demeure pour moi encore assez nébuleux.

Samedi 4 septembre 2010 - Planification. Par un simple courriel, Kevin envoie à tous les participants - et je découvre du même coup que nous sommes 31 inscrits pour l'édition 2010 du rallye - une liste de 56 points GPS dans un fichier Excel : nom de code, latitude, longitude et valeur. Avec ça, débrouillez-vous! L'idée est de tracer une route permettant de ramasser le plus de points possible et de parcourir cette route à l'intérieur des 11 h 45 allouées pour le faire. Cela peut sembler facile, mais pour un novice dans mon genre, cette opération est loin d'être simple. Ne sachant trop comment m'y prendre, je codifie les points bonus en fonction de leur valeur via un système particulier de couleurs et de formes. Ensuite, je me lance dans toutes sortes de calculs qui me permettront d'optimiser le nombre de points par kilomètre et le nombre de points acquis par minute de route afin de trouver la « route optimale », si une telle route existe vraiment. Après plusieurs tentatives toutes trop longues pour être viables, je me décide pour une route relativement courte (moins de 800 km) qui me permettra de faire 14 arrêts, de passer les douanes deux fois, de faire les pleins d'essence requis et même de prendre une pause de 15 minutes, tout en respectant l'horaire alloué. On m'a dit que le mot d'ordre était : « *plan your ride and ride your plan* », alors je compte m'en tenir à mon plan si difficilement élaboré, quoiqu'il arrive. Promesse difficile à tenir d'ailleurs le jour du rallye, tant les tentations de déviation seront nombreuses et fréquentes...

Vendredi 10 septembre 2010 - Angoisse. Le vendredi matin, je prépare mes affaires en me questionnant sur ce dont je pourrais avoir besoin pour un rallye de ce genre : crayons, cartes routières, lampe de poche, passeport, etc. Je prends

ce qu'il me semble être un maximum de chose, mais je vais m'apercevoir plus tard qu'il me manque la moitié des items essentiels dont j'aurais besoin (duct tape, chambre à air de secours, etc.). La prochaine fois, je me ferai un pense-bête approprié; c'est sans doute cela qu'on appelle l'expérience! Bref, le temps de charger la moto, de jeter un coup d'œil à la météo et de donner un dernier baiser à ma tendre moitié, Lucie, me voilà parti. De chez moi (Mirabel) à Saint-Jean-sur-Richelieu, j'en ai normalement pour un peu plus d'une heure, mais les chantiers routiers et l'heure de pointe du vendredi après-midi en décideront peut-être autrement. J'emprunte le pont Champlain malgré la densité de voitures et de poids lourds qui est assez intense ce jour-là et tout va pour le mieux jusqu'à ce que... la moto commence à tanguer dangereusement de manière aléatoire! Non, je n'y crois pas, mon pneu arrière est complètement à terre et je dois m'arrêter : j'ai une crevaison! En plein milieu du pont, le pire endroit possible, où il est impossible de s'arrêter. Je me colle immédiatement au parapet dans la voie de droite et continue à avancer à pas de tortue, mais la vitesse à laquelle passent les véhicules à quelques centimètres de moi me laisse entrevoir une mort certaine dans les prochaines minutes si je ne change pas de tactique immédiatement... J'aperçois alors un gros camion qui s'approche et, en espérant qu'il va comprendre vite ma stratégie, je me mets au milieu de la voie, juste devant lui, en lui indiquant ma roue arrière. Ouf, il a compris, met ses feux clignotants, et me suit à moins de 5 km/h en me protégeant du trafic qui m'arrive dans le dos. Beni soit ce camionneur intelligent qui me permet de sortir vivant du pont et de me stationner sécuritairement sur l'accotement lorsque celui-ci apparaît enfin à l'extrémité du pont! C'est alors que je réalise la situation dans laquelle je suis : comment ai-je pu faire un « flat », pourquoi aujourd'hui et pourquoi ici? J'avais justement pris la peine de mettre un pneu neuf cette semaine pour éviter ce genre de chose! Je vois déjà avec angoisse ma participation au rallye tomber à l'eau et mon intense frustration me fait réaliser à quel point j'avais vraiment envie de le faire, finalement, ce rallye...

Vendredi 10 septembre 2010 - Prêt au départ. Après de multiples complications pour pouvoir réparer ma crevaison : remorquage de la moto à Brossard, visite de deux garages (le premier n'ayant pas la bonne chambre à air pour réparer), visite chez Canadian Tire pour en acheter une (rien là pour les motos), visite à deux concessionnaires (pas de chambre à air de la bonne dimension non plus chez eux), j'ai quand même fini par trouver une solution qui a imposé un second remorquage de la moto pour un retour à Montréal. J'avais prévenu Kevin que mon arrivée serait retardée, et finalement, j'ai raté la rencontre d'information de 19 h, à mon grand désespoir. Ce que je pensais être une balade d'une heure m'aura finalement pris près de huit heures à compléter! Enfin arrivé à l'Auberge Harris, le QG du rallye, un peu après 20 heures, Kevin et Guylaine ont pris le temps de m'expliquer tout ce que je devais savoir, de me donner mon « rallye book » et de finaliser les détails de mon inscription. Je me suis retrouvé dans ma chambre à 21 h, fatigué et un peu perdu, et j'ai commencé à lire les instructions du rallye book en me demandant si je devais revoir mon trajet ou pas en fonction de ces nouvelles données... Il me semblait un peu tard pour changer d'idée et, de toute façon, j'avais décidé de suivre mon plan de match coûte que coûte. Alors, j'ai simplement ajouté les bonus supplémentaires qui m'étaient offerts dans le rallye book (permis de conduire, plan de route, bonus d'essence, bonus de repos, etc.) sans changer mon parcours d'aucune façon. Tout ça mis l'un dans l'autre, il était quand même minuit et demi quand je me suis couché, ce qui limite significativement les heures de sommeil lorsqu'on doit se lever avant l'aube pour le départ...

Samedi 11 septembre 2010 - Concrétisation. Le réveil à 4 h fut plutôt difficile, surtout après une nuit si courte, mais l'excitation a vite pris le dessus et le temps d'avalier un café et de charger la moto, le groupe s'est retrouvé pour les dernières explications de Kevin et l'ajout de deux petits bonus supplémentaires (« wild cards »). Le départ, aussi bien organisé que le reste de l'évènement, s'est déroulé sans problème et me voilà parti en direction des Cantons de l'Est. La première heure se passe bien et mes phares auxiliaires éclaboussent la route d'une bonne lumière me permettant de rouler un peu au-dessus de la limite maximale permise. Arrivé près de Magog, des plaques de brouillard apparaissent et s'intensifient au fil des kilomètres, pour devenir une véritable purée de pois, m'obligeant à réduire considérablement ma vitesse moyenne. Heureusement, j'ai prévu un tracé qui me laisse un peu de marge pour pallier ce genre de contretemps, et je continue à rouler plus lentement, sans prendre de risques inutiles. Je vais chercher mes premiers points bonus sans encombre particulière, jouissant d'un lever de soleil spectaculaire et des petites routes adorables dans le New Hampshire et le Vermont. La simple promenade en moto dans ce décor majestueux vaut déjà la peine en soit, alors quand on y ajoute la joie de vivre enfin ce premier rallye moto, le bonheur est intense. La journée passe à une vitesse folle, mais je respecte mon plan à la lettre et ramasse les points voulus dans les temps prévus. Je résiste à l'appel des sirènes lorsque mon GPS m'indique un point bonus pas trop loin, mais non prévu dans mon plan de route, ou lorsque les conditions routières permettraient vraiment de rouler bien au-delà de la limite permise, ce que je refuse de faire (mais c'est vraiment très dur de résister à la tentation!). Entre le dernier bonus et l'arrivée, une moto me rattrape et le pilote me klaxonne : il semble que j'ai oublié mon « rallye flag » au dernier point. Heureusement, j'ai le temps de faire demi-tour et de retourner le chercher, sans être en retard à l'arrivée. Ce détail peut sembler anodin, mais il donne une

bonne idée de l'esprit d'équipe qui règne au Rallye Rendez-Vous : les concurrents sont tous très sympathiques et s'entraident avec plaisir dès que l'occasion se présente!

Samedi 11 septembre 2010 - Arrivée. L'arrivée est un grand moment d'excitation pour tout le monde. À ce moment-là, le rallye est loin d'être fini, car c'est dans les prochaines minutes qu'il va falloir consolider les bonus avant de se présenter devant les juges. Il faut s'assurer que tout est correctement complété, car les juges seront intransigeants. Cela a été clairement annoncé depuis le début, et tout bonus non réclamé ne sera pas pris en considération même s'il est techniquement valide. En fait, il semble que beaucoup de points se perdent à la table d'évaluation, ce qui est vraiment dommage puisque tout le travail d'aller les chercher a été fait et que ces efforts ne sont alors pas reconnus. Mais les règles sont claires et ceux qui perdent des points à l'arrivée ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes! Une fois mes documents rendus aux juges, j'en profite pour aller prendre une bière et faire plus ample connaissance avec les autres participants. Un coup d'œil au parc de motos présentes me fait réaliser à quel point ma KLR semble petite et sous-équipée par rapport aux autres motos participantes. Certains ont des réservoirs surdimensionnés, voire des réservoirs auxiliaires, des valises un peu partout, plusieurs GPS, etc. Une moto a même six phares en avant (moi qui me trouvais très fort d'en avoir ajouté deux à la miennel!), ce qui doit être un gros plus pour la conduite de nuit et la sécurité : voir et être visible, tel devrait être le mot d'ordre de tous les motocyclistes! Enfin, je songe en riant qu'avec les années ma moto « grandira » sûrement et qu'elle finira sans doute par être aussi bien équipée que ses grandes soeurs que je vois là...

Le rallye Rendez-vous se clôture sur un banquet traditionnel le samedi soir, ce qui est également très agréable. D'abord, on y mange très bien (ce qui est bienvenu lorsqu'on a presque rien mangé de la journée, faute de temps) et surtout on peut enfin partager nos expériences de la journée avec les autres participants. Les organisateurs, qui ont décidément pensé à tout, offrent des prix de présence et on annonce une conférence pour la fin du repas. Cette conférence relate l'aventure d'un participant dans sa quête du Saint Graal des rallyes d'endurance : le Iron Butt lui-même! Fascinante présentation au cours de laquelle Kevin vient annoncer les gagnants du rallye du jour. La participation record de 28 motocyclistes (sur les 31 inscrits) semble avoir beaucoup ralenti l'évaluation des résultats, puisque Kevin vérifie tous les résultats comptabilisés par les juges plus tôt dans la soirée. Il s'excuse de ne pouvoir communiquer tous les résultats en même temps, mais remet néanmoins les plaques aux premiers qui sont chaleureusement applaudis par les autres.

Dimanche 12 septembre 2010 - Résultats. C'est seulement le dimanche matin, lors d'une dernière rencontre avec Kevin, que j'apprends que mes 4 858 points accumulés la veille m'ont positionné en huitième place, ce qui me réjouit. Huitième sur 28, pour une première fois, avec ma petite KLR, me semble un excellent résultat! Mon objectif pour cette initiation était simplement de participer et de terminer le rallye dans les temps, j'espérais seulement ne pas finir avec un « DNF » (did not finish). Je m'étais dit que si cela fonctionnait, mon objectif de la deuxième année serait de me placer dans les dix premiers, mais il faut croire que j'ai atteint ces deux objectifs d'un coup, à ma grande surprise d'ailleurs. D'autant plus que j'ai réalisé mon parcours sans jamais faire d'excès de vitesse ou prendre des risques indus, et que c'était plutôt mal parti avec ma crevaisson de la veille sur le pont Champlain! J'en conclus que ma planification de route n'était pas trop mauvaise, et sachant que la réalisation du trajet s'est déroulée sans encombre et que la compilation des documents devant les juges s'est faite sans perdre de points bêtement, on peut en déduire que l'approche « *Plan your ride and ride your plan* » est tout à fait adéquate pour obtenir des résultats honorables dans ce genre de compétition...

Septembre 2011 - Récidive. J'ai tellement aimé mon expérience qu'il ne fait aucun doute que je serai encore présent en septembre prochain, pour revivre cette très agréable aventure une seconde fois. Je savoure déjà par anticipation le plaisir de retrouver les autres concurrents et de planifier une route qui me permettra peut-être de battre mon propre record. Mais qui sait ce qui arrivera l'année prochaine : la météo sera-t-elle aussi clémente que cette année? Le Rallye Master nous réservera-t-il des surprises qui vont compromettre tous nos efforts de planification au dernier moment?

Chose certaine, j'ai promis à Kevin d'essayer de revenir l'année prochaine avec deux ou trois nouveaux participants, et je vais tenter de tenir ma promesse. Mon expérience m'a enchantée et les résultats obtenus dépassent mes attentes. Ce serait dommage de ne pas permettre à d'autres motocyclistes de profiter de cette activité intelligente, superbement organisée et ô combien sympathique... Au plaisir de se retrouver l'année prochaine donc, et attention aux autres concurrents : je serai un novice un peu plus expérimenté cette fois, et je vise d'arriver dans les cinq premiers!

Jean-François Gysel
25 septembre 2010