

THE LIEGE-NANCY-LIEGE RALLY 1994

par Alan Abrahams

Dans le but de convaincre ses compatriotes de participer au Nancy, Alan a écrit un compte-rendu de son aventure dans la revue du VMCC qui dénombre plus de 10.000 membres. Vous trouverez ci-après la traduction de son récit. (Etienne Hage)

Le Rallye Liège-Nancy peut se résumer en quatre mots : **vous devez en être !**

Je suis parti de chez moi un vendredi matin de la fin août par un temps fort peu estival. Il est 6h½ et il pleut. Lorsque j'atteins Ramsgate, il tombe des cordes. Le check-in de l'embarquement est précédé d'une longue queue, mes gants ont déjà atteint leur point de saturation et il n'est que 8h15. Pour couronner le tout, mon moteur refuse de redémarrer et je dois pousser ma moto pour monter sur le bateau.

A Dunkerque, il pleut toujours lorsque je prends la nouvelle autoroute d'Ostende qui doit me conduire à l'E40 vers Bruxelles et Liège.

Après quelques kilomètres, cette autoroute retombe sur des routes secondaires.

A ce moment, toujours sous la douche, mes freins décident de ne plus fonctionner. Je ne suis pas spécialement enclin aux investigations, car cela nécessiterait des démontages du côté du "département roue" et nous savons tous combien c'est sale, même par temps sec...

Je progresse à allure constante (lente, mais régulière), m'arrêtant régulièrement pour faire le plein. La moto est assoiffée et consomme allègrement. A l'approche de Bruxelles, durant un court instant, il me semble que la tenue de route devient aléatoire. Il ne me faut pas beaucoup de temps pour réaliser que le pneu arrière a rendu l'âme et cela rend ma conduite franchement hasardeuse. Je me trouve à ce moment à un endroit extrêmement glissant où il est très difficile de ralentir. Un rapide coup d'œil par-dessus l'épaule me rassure que personne n'est sur le point de m'embrocher et je plonge vers le bas-côté. Comme un malheur n'est jamais complet, cette route glissante mène à une station-service où je peux trouver une bordure assez haute pour garer ma moto et extraire la roue arrière. Ce n'est pas une tâche facile lorsqu'on est tout seul, mais je n'ai pas le choix. De nombreux cars de touristes vont et viennent. Plusieurs passagers s'enquière de ce que je fais. Je me débrouille raisonnablement en français et je peux leur expliquer tant bien que mal mes avatars.

Pas besoin de préciser que je suis maintenant dégoûtant, mais j'ai réussi à réparer mon pneu et tant que j'y étais, j'ai jeté un œil à mon frein défaillant. C'était très simple en fait: toute la graisse était sortie du moyeu et s'était répandue sur les patins. Je les ai lavés à l'essence puis remontés. Que pouvais-je faire de mieux?

J'atteins le ring de Bruxelles en pleine heure de pointe du vendredi soir ! Le monde entier s'y est donné rendez-vous ! (Vous m'avez probablement aperçu: j'étais le seul sur une vieille moto à louvoyer entre les files de voitures.)

Le temps s'est enfin éclairci et le soleil brille. Je quitte l'autoroute pour me diriger sur Louvain. En suivant les panneaux "Centrum", je débouche sur une place avec une église comme on en trouve invariablement dans ce type de villes. J'aperçois une Kawasaki garée devant un café. Je fais de même et décide de manger un morceau. Le soleil est alors vraiment chaud et une agréable soirée se profile. L'église sonne 6 heures.

Je reprends la route en direction de Liège en suivant les indications que l'on m'avait données. Il est 8 heures passées lorsque j'y arrive enfin. Etienne Hage, qui m'attendait aux alentours de 6h, était sur le point de me déclarer définitivement perdu. Il me propose aimablement de venir loger chez lui. Superbe ! Une douche bien chaude, un lit confortable et un repas succulent.

C'est alors qu'arrivent les mauvaises nouvelles : «Il faut se lever demain matin à 5h45 pour le départ. Est-ce que ça ira ?» En réalité, je n'ai guère d'autre choix...

Arrive l'aube et sa grisaille lugubre. Je me sens vraiment mal. Je me force à avaler un morceau de pain et une tasse de café. Je réalise que, sur ma moto des années 20, je suis décidément bien éloigné de chez moi. Je ne suis jamais allé aussi loin auparavant avec cet engin et je suis sur le point de m'embarquer pour un trajet de 400 km vers le sud, avec la promesse de 400 autres km le lendemain, tandis que le surlendemain, il m'en resterait encore autant pour rentrer chez moi.

Les premiers prennent le départ à 7h. et nous quittons Liège par des routes tranquilles longeant la Meuse. Chaque participant a reçu un Road Book photocopié au format A5 qu'il place dans un support protégé par un plexi et fixé au-dessus du phare. Ces copies sont remises en début de chaque matinée et d'après-midi.

Ainsi, en fin de rallye, j'ai accumulé un certain nombre de feuilles qui constituent, pour moi tout au moins, un très joli souvenir.

Toutes les heures environ, il y a un Contrôle Horaire où un organisateur pointe ma feuille de route. Ce rallye est une course de régularité où il faut maintenir une vitesse moyenne de 36 km/h tout au long des 750 km du parcours. Pour information, le gagnant n'a été pénalisé que de 57 secondes (pour autant que j'aie bien compris la feuille des résultats). Quant à moi, toujours fin prêt comme d'habitude, je n'ai pas de compteur en miles, encore moins en kilomètres et de plus, je ne porte pas de montre. Aussi, il serait étonnant que mes résultats soient brillants. Lorsque je m'étais inscrit, j'ignorais d'ailleurs qu'il s'agissait d'une compétition et de toute manière, le classement est bien au-delà de mes préoccupations premières.

Au fur et à mesure que la matinée avance, ma forme revient peu à peu. La moto se comporte brillamment et je deviens de plus en plus confiant. Toutefois, comme vous savez tous ce qui arrive juste après que l'on a éprouvé de telles euphories, je prétends que je n'ai jamais rien pensé de tel...

Les paysages traversés sont fabuleux. Les routes sont excellentes, il n'y que peu de trafic, si ce n'est le flux constant des autres participants qui me dépassent en faisant de grands signes amicaux. Ma machine est une des plus lentes. Aussi, je suis constamment doublé par les autres. Je redresse la balance en repartant directement à chaque Contrôle Horaire, ce qui me replace en tête du peloton. Un couple sur une Saroléa attelée m'a bien dépassé 10 fois sur la journée, mais à chaque fois, je devais faire des acrobaties pour éviter une Peugeot avec remorque qui le suivait à 2m. Une équipe de 5 Indiens m'accompagne durant un moment, puis c'est le tour d'une horde de Harleys.

L'itinéraire traverse le Luxembourg pour plonger ensuite en France. A chaque arrêt, une multitude de gens nous posent un tas de questions: ils veulent tout savoir sur nos motos et sur le rallye. C'est très agréable.

Lorsqu'enfin, nous atteignons Nancy, il est près de 5 heures du soir. Nous sommes dirigés

vers une grande place au centre de la ville où nous attendent des nuées de curieux.



Nous sommes ensuite reçus à l'Hôtel de Ville où le maire nous dit combien il est heureux de nous voir et nous lui disons combien nous sommes heureux d'être là, puis chacun se rue sur la table où est servi un drink.

Ensuite, nous ré-enfourchons nos montures et, munis d'un nouveau Road Book, nous regagnons notre hôtel situé dans un des faubourgs de la ville. Sans être de grand luxe, cet établissement est parfaitement adéquat. Nous disposons d'une chambre familiale équipée d'un lit double et d'un lit simple, plus une chambrette annexe, elle aussi équipée d'un lit simple.

Arrivé le premier, j'investis la chambrette et prends une bonne douche. Peu après, seule une autre personne arrive et c'est elle qui hérite de toute la place... Je décide alors de piquer un petit somme avant le repas. Je me sens tellement bien que je me résous à dormir jusqu'au lendemain. Soudain, je suis réveillé en sursaut par la sonnerie du téléphone qui, évidemment s'arrête lorsque j'atteins le combiné ! Je descends et j'ai la confirmation que c'est Etienne qui se tracasse de ne pas me voir au dîner. La soirée est très agréable et la compagnie extrêmement joviale.

Nous sommes informés que le lever du lendemain est prévu à 6h, tandis que le premier prendra le départ à 6h45. Ils prennent les choses très au sérieux, les Belges !



Les motos ont été rangées dans le parking de l'hôtel sous de grands plastiques. En arrivant, nous avons garé la moto avec la roue avant sur le plastique, puis lorsque la rangée a été complète, on a ramené cette bâche par-dessus les motos en la coinçant sous les roues arrière.



Il y a même un courageux organisateur qui passe la nuit dehors pour surveiller qu'aucun vandale ne moleste nos précieux engins.

Le dimanche matin est aussi gris et embrumé que mon esprit. L'euphorie de la veille s'est évaporée et j'ai à nouveau le terrible sentiment de m'être embarqué dans une aventure insensée. Je ne peux rien avaler avant de partir. Un rapide arrêt pour faire le plein et me revoilà sur la route pour de bon. Les routes sont meilleures que celles empruntées la veille. Vous connaissez ces routes typiquement françaises, mortellement droites et bordées de grands arbres. Nous en suivons quelques-unes. Nous traversons une série de villages encore endormis. Quelques matinaux chargés de baguettes de pain nous font des signes en sortant des boulangeries.

Nous nous arrêtons dans une succession de cafés pour les Contrôles Horaires. A l'un d'entre eux, nous recevons un ticket donnant droit à une tasse de café et, joie suprême, un pain au chocolat. Magnifique ! Maintenant, je commence à avoir faim et lorsque nous atteignons l'arrêt de midi, je suis à point. Quel endroit ! Un restaurant avec terrasse ensoleillée donnant

sur les bords de la Moselle à Stadtbredimus au Luxembourg. J'y passe une heure très agréable en amusante compagnie avant de repartir, toujours en longeant la Moselle et ses vignes. Nous croisons aussi une de ces énormes barges comme il en existe sur les grands fleuves du Continent.

A un moment donné, nous traversons la Moselle et nous entrons en Allemagne. Nous grimpons sur un plateau aux riches pâturages. La route devient plus venteuse et je dois rouler à la même allure que les autres, car plus personne ne me dépasse. De plus, il me semble que toute l'Allemagne s'est donnée rendez-vous ailleurs, car durant près d'une heure je ne croise plus âme qui vive, excepté quelques vaches et un chien qui tente de me courir après.

La route plonge ensuite dans une épaisse forêt et après quelques épingles à cheveux, débouche sur un lac. Nous traversons un pont avant de grimper sur l'autre versant par de nombreux virages. Descente à nouveau, suffisamment pentue pour nécessiter de repasser en seconde avec une touchette au frein (qui pour l'instant fonctionne parfaitement). Arrivé à un carrefour et ayant roulé sans arrêt depuis plus d'une heure et demie, je décide de m'arrêter pour laisser reposer mon moteur. Je retire mon casque et les seuls bruits que j'entende sont les grillons. Des millions d'entre eux remplissent la campagne de leur crissement. Soudain, dans le lointain, j'entends le ronronnement familier d'un vieux mono. Au bout de 5 minutes, je vois arriver une Saroléa qui s'arrête près de moi. Son pilote, au moyen d'une plume lubrifie consciencieusement la culbuterie exposée de sa moto. Je repars. Quatre cent mètres plus loin, je me retrouve en terrain vallonné. Jusqu'à présent, j'étais arrivé à grimper en 3^{ème} ou seconde, mais ici, je suis contraint de passer la première. L'enchaînement des virages et le très faible trafic font de cet après-midi une merveilleuse promenade.

Lorsque nous entrons en Belgique, les routes deviennent un peu plus encombrées.

Lors d'un Contrôle Horaire, je suis ravi de retrouver mon ami Fernand Tiquet qui me fait part de son intention de m'accompagner durant les derniers kilomètres. Il me suit à une allure très modérée pour sa Triumph d'après-guerre. Lorsque j'arrive au barrage de la Gileppe, je me retrouve soudain seul. Une bobine d'allumage défaillante l'a contraint à faire appel à l'assistance du rallye...

(Note du traducteur : en fait d'assistance, après avoir confié la garde de sa moto à un cafetier local j'ai ramené Fernand chez lui sur le tapecul de ma Norton café-racer, avec laquelle je suivais le rallye en tant que contrôleur. Je crois que nous nous souviendrons toute notre vie de cette équipée ! Lui, parce qu'il croyait sa fin venue à l'approche de chaque virage et hurlait de terreur. Moi, parce qu'à chacune de ses gesticulations intempestives, je croyais qu'il réussirait à nous envoyer dans le décor pour de bon. S'agrippant à tout ce qui était à sa portée, il est même parvenu à arracher les fixations de ma sacoche de réservoir...)

A Verviers, un arrêt officiel nous permet d'enfiler un drink dans un des nombreux cafés qui cernent la place. Nous recevons ensuite un nouveau Road-Book pour les derniers 25 km qui nous séparent de Liège.

A l'entrée de la ville, je suis un couple de Hollandais sur un attelage Harley et un autre sur une solo. Si je reconnais vaguement les lieux, il me semble évident que mon meneur ne sait pas du tout où il est, ni où il va. A un feu rouge, un automobiliste qui nous suit, réalisant notre détresse, s'offre de nous aider. Inconscient, je lui dis que nous sommes probablement sur la bonne route. A un autre feu, je perds les autres et je suis ravi lorsque l'automobiliste me renouvelle son offre. Après quelques faux départs, je me retrouve enfin au Quartier Général du Royal Motor Union.

Après un brin de toilette et avoir garé nos motos, nous nous rendons à l'Hôtel de Ville où le bourgmestre nous affirme sa joie de nous voir et nous, de lui confirmer la nôtre d'être là. Il y a de sérieux applaudissements pour un chien qui a fait tout le rallye, calé dans un side-car. Le chien reçoit un prix..: un livre !

Je vous ai dit précédemment que je n'espérais guère obtenir une place extraordinaire au classement, mais je reçois également un prix en tant que premier participant anglais. Je m'étonne qu'aucun autre britannique n'y ait participé jusqu'à ce jour. Je connaissais l'existence de ce

rallye depuis des années et je supposais que quelques "Roule-toujours" s'y rendaient chaque année. Apparemment non..!

Le lundi matin, il me reste à rentrer chez moi. J'avais réservé le ferry de 13h30, mais suite à mon expérience du vendredi, je savais que c'était impossible. Aussi, j'ai l'intention de modifier ma réservation pour le bateau de 17h, que je ne devrais guère avoir de difficulté à atteindre.

Sur l'autoroute, tout se passe bien: des arrêts fréquents pour faire le plein et un pour le pilote. Lorsqu'enfin j'arrive à Dunkerke, j'explique que je souhaiterais modifier ma réservation et prendre le prochain bateau. « Le suivant est à 20h30 » m'est-il répondu. Je n'arrive pas à le croire. Un coup d'œil à sa montre m'indique qu'il n'est que 17h. Je me rends au comptoir du terminal où sont affichées les heures de départ. Ceci me confronte au premier problème réellement sérieux du week-end : ma moto n'est équipée d'aucun système d'éclairage et, à l'heure où j'arriverai en Angleterre, il fera nuit noire. Je repère sur le parking un camion avec sur sa portière un numéro de Northampton et mieux encore, un hayon arrière hydraulique. J'attends durant de longs moments avant de voir arriver son chauffeur. Lorsque je m'approche de lui, il m'explique qu'il serait ravi de m'aider, mais son tachygraphe l'oblige à loger à Ramsgate. Mon seul autre espoir est d'appeler un ami chez lui lorsqu'il rentrera de son boulot et de le convaincre de me retrouver à Ramsgate muni de lampes de poches, phares de vélo, ou de tout ce qu'il pourra trouver, puis de me suivre jusque chez moi.

Malheureusement, nous sommes appelés à embarquement avant que je n'aie réussi à l'atteindre. Alors que j'attends face à la barrière pendant qu'on décharge le ferry, un autre camion arrive. Il s'agit d'un Mercédès immatriculé à Ipswich en Grande Bretagne, travaillant pour un fabricant de chocolat belge. Je m'aperçois vite qu'il est plein à raz bord et que ce sera peine perdue de lui demander de l'aide. Toutefois, son convoyeur ayant repéré ma moto vient vers moi. Il me confirme qu'ils transportent des tonnes de chocolat. Quelques minutes plus tard, le chauffeur lui-même s'approche, estime rapidement la longueur de ma moto et me dit : « Allons-y, vite ! Nous déplacerons quelques boîtes et nous dégagerons un coin pour y caser ta moto. » Nous y arrivons tout juste, avec le système de surgélation poussé à fond pour éviter que le chocolat ne se dégrade irrémédiablement durant ces transbordements. A trois nous portons ma moto dans le camion, salissant au passage mes généreux sauveteurs. Aussi, si vous connaissez ce négociant de chocolat d'Ipswich, remerciez-le et félicitez-le pour la serviabilité de ses employés.

J'arrive enfin chez moi sur le coup de minuit, mettant ainsi fin à une expédition longue de 1300 kilomètres à travers la Belgique, le Luxembourg, la France et l'Allemagne. Le tout en la très agréable compagnie des motos d'avant 1945, dont quelques marques assez inhabituelles, telles que Henderson, Automoto, une vénérable New Hudson deux temps, les occasionnelles Motoconfort, Gillet et surtout une unique Yamaha de 1927..

.(Peut-être vous souvenez-vous en 1994 de la participation d'une Yamaha à ce rallye réservé aux motos construites avant 1945! Si cette facétie due à l'humour très britannique d'Alan, n'a leurré aucun des experts que nous sommes tous, elle n'a pas manqué d'intriguer nombre de curieux, très surpris d'apprendre que ce constructeur japonais fabriquait déjà des motos en 1927. En fait il s'agissait d'une James tout ce qu'il y a de plus anglaise dont le réservoir avait été subtilement décoré du logo aux trois diapasons)

Quelques jours après l'épreuve, je reçus le courrier suivant :



Alan Abrahams
38, Charles Drive, Cuxton, Rochester, ME2 1DR
Tel: (0634) 710036

Dimanche 25/994

Cher M. Bovy

Je veux dire « merci mille fois » à tous les organisateurs, les superviseurs, et les hommes qui ont préparé les "road books" pour le hiège-Nancy-hiège. Etienne Haze m'a envoyé les règlements la semaine dernière. Si je les avais vus avant de venir, je crois que je ne serais venu. Ils sont compliqués ! C'est ma bonne chance que je ne les avais vus.

J'espère que je pourrai venir l'année prochaine et avec plusieurs Anglais. Encore je dit merci. (Pardonnez les erreurs Français !). A bientôt Alan