



La grande traversée du Kerala au Tamil Nadu en passant par la vallée des éléphants.

50 ans, le demi-siècle, une bonne occasion de marquer le coup ! Des tas de copains savaient que ma passion pour la Royal Enfield devait obligatoirement passer par une visite incontournable du pays phare de la première moto industrielle au monde à savoir l'Inde, même si elle est née en Angleterre. En route pour un voyage dépaysant.

Membre de la Royal Association, l'association française qui regroupe les aficionados de la marque, tous mes copains savaient que je ne rêvais que d'une chose, aller en Inde pour voir le site de production de mon petit jouet. Cependant un tel périple ne s'improvise pas et ils se sont tous cotisés pour me diriger vers le voyageur qui va bien : Vintage Rides qui propose toute une palette de parcours dans toute l'Inde au guidon de Royal Enfield. Bien évidemment pour répondre à mon besoin, un parcours avait retenu toute mon attention, celui de la grande traversée de l'Inde du Sud qui se termine bien évidemment par une visite de l'usine de la marque. Un rêve devenu réalité grâce à Vintage Rides.

Still alive

Ce n'est pas la température qui m'a le plus dérangé à mon arrivée à Cochin, le mois de février semble être le plus propice à l'aventure pour notre résistance très européenne face aux rayons de notre astre adoré. Les indiens nous ont tous d'ailleurs dit qu'en mars ils allaient gagner 10°C par rapport au 35°C de février et ce sera pire pour les mois suivants !

Petite pancarte très visible avec mon nom dès la prise en compte des bagages. C'est dans une Logan toute habillée de blanc, avec un chauffeur en chemise blanche, les « white taxi » qui me propose de m'asseoir sur la banquette arrière. Intuitivement, sans forcément lui demander du fait de son drôle d'accent anglais où tous les « r » sont roulés, je m'installe à l'avant, place conducteur... sans volant puisque la conduite en Inde est à gauche. Quelle ne fut pas mon erreur ! Cochin est une grande métropole portuaire, dont la taille est comparable à Paris, ancien comptoir portugais, avec pas moins de 2 millions d'habitants : on a l'impression de circuler sur le périphérique parisien aux heures de pointes, durant une manifestation de la fédération des motards en colère. Inde oblige, il faut imaginer prendre ce périphérique en sens inverse, y autoriser les piétons,

les chars à bœufs, les chiens, les vaches, pour se rendre compte de mon affolement. Les klaxons sont de rigueur ça passe non pas au centimètre mais au millimètre près, et presque deux heures de trajet ont été nécessaires pour rejoindre l'hôtel qui n'est pourtant qu'à quelques kilomètres de l'aéroport.

Gros doute, mais vraiment très gros doute avec de grosses sueurs malgré la clim qui me glace les bras alors que mon pied ne cesse de faire mine d'enfoncer une pédale de frein. Tiens, encore un char à bœufs dont la corne droite est peinte en vert et celle de gauche en rouge et... non pas possible, cinq indiens sur une moto : deux enfants sur le réservoir, Madame en amazone avec le dernier qui dort dans ses bras. Purée de purée, je crois bien que je me suis complètement planté sur mes capacités de motard, malgré ma fréquentation quotidienne du périph parisien, des ballades avec la Royal Association. Bref, je trouille un max à la vue de ce foutoir sans nom et pourtant je discute en anglais avec le chauffeur dont l'ardeur à utiliser le klaxon ne semble pas attirer le courroux des autres usagers de la route. « Il n'y a personne aujourd'hui, ça roule bien ! » Bizutage ou pas, le doute s'installe.



L'Inde et sa circulation intense.

Les préjugés sur l'Inde.

1) En Inde il fait trop chaud et surtout très humide.

Mon voyage fait en février, alors que je crains la chaleur de nos côtes méditerranéennes en plein été, n'a pas été un problème. Certes, il fait chaud, cependant en moto, on se refroidit à condition de bien s'hydrater durant les pauses. Le soir, tous les hôtels sont climatisés, le repos est donc salvateur et les ploufs piscine d'un régal sans commune mesure.

2) En Inde on choppe forcément la turista.

Et bien non ! Probablement parce que Vintage fournit l'eau et vérifie que l'on nous donne de « bonnes bouteilles ». J'avais pris de l'alcool gélifié pour me désinfecter les mains avant chaque repas et dans les petites échoppes typiques, rien ne vaut un thé, un café ou parfois un spécial thé (bière vendue sous le manteau dans les restaurants qui n'ont pas la licence).

3) En Inde il est difficile de bien manger.

En cas de guerre je serai probablement le premier mort... de faim ! Et bien même si j'avais pris un peu de réserve au cas où, en me gavant avant de partir et bien je peux vous assurer que jamais je n'ai eu faim. J'ai toujours apprécié la nourriture servie. Il faut dire que nous avons un goûteur qui nous a proposé une échelle de 1 à 5 côté épice, pratique pour moi qui ne supporte pas quand c'est trop épicé et bien j'ai pu aller jusqu'à 3... et à mon retour, il est vrai que tous les petits plats mijotés de ma chère et tendre épouse m'ont paru comme un peu fades. Of course, il m'a fallu oublier le bœuf, sacré en Inde, au profit du poulet, de la chèvre et puis les frites sont remplacées par le riz. Magnifiques sont les fruits qui sont cueillis mûrs, ils n'ont donc rien à voir avec ceux qu'on trouve en France notamment pour les ananas, mangues et bananes. S'ils sont nuls en desserts et ne connaissent pas les fromages malgré les vaches et chèvres, ils fabriquent par contre une sorte de yaourt. Tout cela bien évidemment dans le sud de l'Inde, ne généralisons pas.

4) En Inde tout est épicé.

Il faut dire qu'apparemment le métal dont sont faites leurs casseroles est à mémoire d'épices. Même lorsqu'on demande « sans épices », c'est épicé. Vintage a su être très progressif, on a fini par manger dans un vrai bouiboui Indien sur une feuille de banane, il faut dire que même notre goûteur a été prudent sur sa dégustation, mais on a pu manger, pas tout certes, mais on est sorti le ventre plein !!!

5) Les indiens comprennent tout, tout de suite.

Du moins, ils en donnent l'impression (voir hochement de tête). Dans tous les cas il faut répéter au moins trois

fois, car notre accent en anglais les surprend, du moins quand ils comprennent l'anglais. François a, à plusieurs reprises et on va dire qu'il le vit tous les jours, dû les regarder droit dans les yeux et hausser le ton sans même sans rendre compte. L'indien alors figé sur place, faut dire que François est grand, ne pouvait que comprendre et lorsqu'il faisait mine de comprendre alors qu'il n'avait pas compris, il revenait de suite avec son boss pour garantir la bonne compréhension.

6) La Royale Enfield est la moto la plus populaire d'Inde.

Et bien non, très chère à l'achat ce sont les riches qui en ont, le top 1 est la Honda Hero, viennent ensuite les scooters Scooty et enfin les mobylettes TVS.

Bien évidemment il y a de moins en moins de fonte, la majorité sont des EFI en 350 cm³ et à carburateur, viennent ensuite les 500 cm³ à carburateur et quelques 500 cm³ à injection.

Le sélecteur de vitesse à gauche se généralise. La fonte à sélecteur droite entre dans les musées.

7) Toutes les Royal Enfield sont équipées de gros réservoirs

Et bien pas du tout, vu le tarif de l'essence, un Indien met ce dont il a besoin dans le réservoir et pas plus. Je n'en ai vu qu'un, équipé d'un gros réservoir et même punition pour les trois diesel, modèles rares en Inde du Sud.

8) Il n'y a pas de code de la route en Inde

Oui et non ! D'abord ça roule à 90 % à gauche et il semblerait que la priorité à droite soit de mise. Dans les grandes villes, les feux tricolores sont très respectés car souvent munis de camera. Nous n'avons vu aucun radar... Par contre, la communication via le Klaxon est redoutable d'efficacité et indique une intention, pas de clignotant, le bras est de rigueur et surtout dans tout ce bazar, la logique du déplacement est de mise. Heureusement que la vitesse n'a pas cours dans ce pays !!!

9) Les routes sont toutes des pistes

Oui et non car si nous avons pu prendre quelques grands axes, voir ce qu'ils appellent des autoroutes, le revêtement laisse franchement à désirer et il y a carrément des portions sans goudron et ce sans prévenir quiconque. Sans oublier bien évidemment que vaches, chiens, chèvres sont présents vraiment partout, comme les piétons !!! En ville (les grandes), le revêtement est lui plus conforme par rapport à nos références.



La sécurité avant tout

Dès mon arrivée à l'hôtel, je suis accueilli par François qui sera notre guide tout au long de ce voyage, certains du groupe sont déjà arrivés, d'autres viendront plus tard. «Va donc te reposer un peu de ton voyage, la piscine est ouverte, on se donne rendez-vous au restau ce soir». Et me voilà en présence des deux autres acolytes de ce groupe de motards fous qui vont affronter L'Inde. Tous trouillent, je ne suis donc pas un cas isolé, on va voir comment cela se passe.



Merci François pour ce guide de survie

La sécurité n'est pas prise à la légère chez Vintage Rides. François, commence son briefing par un petit cours théorique sur la sécurité des usagers de la route. En fait

un véritable guide de survie où il est clair que le camion gagne sur le bus, qui gagne sur la voiture, le tuktuk (taxi local à trois roues), la moto, le vélo et enfin le piéton. La priorité à droite existe, les clignotants remplacés par le bras tendu, pas de lumière car il convient d'économiser le carburant et discuter avec les autres usagers de la route avec le klaxon s'avère très pratique et bien codifié. Le tout bien évidemment en évitant les nombreux trous, les casse-châssis qui sont bien plus redoutables que ceux que nous avons en France, les vaches, chiens, chèvres, singes, piétons, carrioles attelées à des bœufs aux longues cornes peintes et j'en passe. Bref, rien à voir avec ce que l'on a appris en moto école. Dans tous les cas, avec nos Royal Enfield, nous avons en main la moto la plus puissante qui circule en Inde, alors qu'en France elle n'est qu'une grosse mobylette ! Cependant, elle a pour gros avantage d'être tout terrain et cela va bien nous servir. Merci en tous cas à notre guide qui a su nous donner tous ces conseils. Sans cette mini formation qui nous a permis d'affronter cette jungle routière jamais, je ne serai revenu entier et je peux vous assurer que jamais je ne me suis trouvé en position d'insécurité.

Notre guide François.

Véritable baroudeur, il a à son compte l'Europe, le Mexique, le Brésil, l'Argentine, il pratique la moto depuis toujours et a décidé plutôt que de changer sans cesse de métier d'en trouver un en relation avec ses passions : la moto et les voyages. C'est ainsi qu'il a répondu à une annonce sur Internet pour atterrir en Inde chez Vintage Rides qui commençait alors son activité. Il est l'homme de terrain, travail qu'il préfère et de loin à celui des commerciaux chargés de vendre le savoir-faire de la maison. C'est ainsi qu'il a proposé ce parcours de la grande traversée,

l'Inde du sud étant plus propice à des voyages aux prestations plutôt first classe. Son cheval de bataille, la sécurité avant tout, les petites routes, l'arrière pays, l'Inde passion. L'Inde n'est pas un pays dangereux mais il faut apprendre ses règles de conduites qui ne sont pas écrites mais qui restent de bon sens. Il en est de même avec la nourriture, le corps a besoin de s'adapter, il faut y aller progressivement. Tous ces bons principes bien ancrés, le voyage ne peut que bien se passer avec François. Merci !

Découverte des motos

C'est seulement à la fin du second jour que nous partons à la découverte de nos motos. Impatients que nous sommes c'est évident. Des Royal Enfield 500 injection toutes de noires vêtues nous attendent. Ce sont des Twins contrairement à ce que l'on a en Europe. Comprendre par là que deux bougies chapotent le cylindre, probablement nécessaire du fait de la mauvaise qualité de l'essence car nous allons consommer environ 4 litres au 100 km alors qu'avec ma Bullet je suis entre 2,5 - 3 litres et à des vitesses bien supérieures à celles que nous avons pu atteindre. Deux selles indépendantes, pas de sacoche, j'ai d'autant apprécié ma sacoche de réservoir pour mes appareils photos, ma bouteille d'eau et autre fouillis divers en lieu et place du sac à dos qui forcément chauffe le dos. Pas de porte-bagages, comme toutes les motos indiennes, le protège saris pour une passagère en amazone. Nos motos ont environ 40.000 km, ce qui est un âge relativement avancé par

rapport au parc motos du même type que nous avons à la Royal Association.

Petit cours théorique sur l'usage du frein disque avant et tambour arrière, du double sélecteur de vitesses qui permet de jouer du talon et bien évidemment, apprentissage du Kick. Tout le monde s'amuse et prend plaisir à cet usage, au bout de deux jours, tout le monde usera du démarreur électrique !

L'ensemble des motos est équipé de roues de 19 pouces pour plus de confort, ce qui rend le béquillage enfantin, même s'il convient de faire attention à ce que la moto ne verse pas, car sur centrale, les deux roues sont encore au sol ! Les premiers tours de roues montrent que l'échappement est libre, quel son ! Effectivement, la qualité de l'essence est très différente de celle de France, ça pétarade dur, surtout en décélération et nos moteurs européens sont bien plus véloce tant en reprise qu'en vitesse de pointe.



Nos motos sont des Royal Enfield

Les premiers km se font sur une petite route, quasi hors circulation (comprendre sur un périmètre normal) et qui tourne très vite au hors piste. Fabuleuse moto que cette Royal Enfield, adaptée à la situation, le sable, les trous, les cailloux, ne lui font pas peur et sa capacité de franchissement est remarquable. Sans encombre elle accepte les glissades de la roue arrière, le freinage avant grâce à son disque est progressif. Quand à l'arrière, le tambour est quasi en tout ou rien, ce qui occasionne le

blocage de la roue arrière et le plaisir de la glisse. Donc rien à voir avec l'ABS de ma BM, du freinage couplé de la moto hyper moderne de notre collègue Suisse qui en sus est équipée d'une boîte automatique... Bref, cette moto est conçue pour la ballade à une allure réduite puisque notre périple de plus de 1300 km se fera à une moyenne de 30 km/h environ.



Enfield une moto passion

Que prévoir dans sa valise ?

Des vêtements légers, quand on a une étape dite de repos, on peut facilement laver son linge qui sèche très vite, voir le faire laver et repasser pour les chemises pour quelques roupies !!! Ne pas oublier des sandales pour le soir, le short, le maillot de bain, une casquette et un anti-moustique spécial pays tropicaux au cas où. Une pochette pour son passeport et son argent toujours à même le corps : on ne sait jamais.

Un guide indien, car il est toujours intéressant de connaître la culture locale, un convertisseur de devise sur son smart phone car tous les magasins acceptent les euros et il convient de leur montrer le cours du jour et ce hors frais bancaire, la roupie ne cesse de diminuer par rapport à notre puissant euro !!!

Ne pas changer ses euros dans les hôtels, on se fait toujours avoir mais plutôt, dans les magasins de souvenirs comme indiqué plus haut et demander la balance en roupie, cela suffira pour vivre.

Suivez les conseils de Vintage Rides et « amenez des

friandises qui égayeront vos repas ». Dans notre groupe, notre Suisse a pu nous fournir en chocolat tous les matins du parcours, un réel exploit que seul un Suisse peut remporter. Pour ma part, je conseillerai volontiers quelques bons saucissons bien secs et bien Français. Ils résisteront à la température et il est impossible de s'en procurer en Inde comme c'est le cas pour les fromages, mais là, côté conservation... enfin lorsqu'on va en Inde tout est possible !

Enfin, ne pas trop préparer son voyage. De toute façon vous ne trouverez pas ce que vous avez imaginé. Laissez vous porter par l'aventure : en Inde tout est possible Vintage Rides veille à ce que rien de malheureux ne vous arrive.

L'Inde étant un pays où les pourboires sont de rigueur prévoir 1000 roupies pour le chauffeur et idem pour le mécanicien pour les remercier de leur présence au long de ce voyage.

En avant pour l'aventure

Le premier jour est une étape longue, tant mieux, nous sommes en forme. Le petit groupe, chacun ayant choisi sa place dans la file, tente de se frayer un chemin dans ce périmètre très dense. Il faut avouer que le temps n'est pas à la découverte du paysage, mais plutôt à l'apprentissage du code de bonne conduite ou plutôt de comment préserver sa vie. Nous apprécions les arrêts pour du black tea ou Samara tea au bord de la route et aurions apprécié une glacière pour les bouteilles d'eau dans le mini bus qui peine à nous suivre sur ces pistes encombrées.



Plus de 1300 km en Inde du sud.

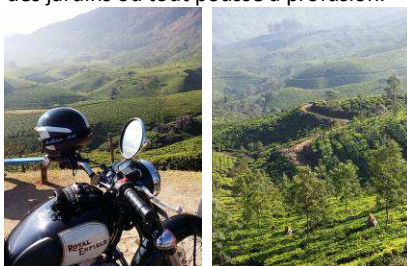
Dès l'après midi notre fessier commence à souffrir, il faut dire que la selle à ressorts a du mal à compenser les trous que nous apprenons vite à éviter.

Le soir venu, un plouf salvateur dans la piscine du somptueux hôtel a remis à zéro les compteurs de cette première journée. Après une excellente nuit, dans un vrai lit, et dans une chambre climatisée, comme par enchantement, la conduite est devenue naturelle au point qu'elle nous a laissée enfin tout le loisir de se consacrer à la découverte du paysage.



Une hôtellerie de luxe salvatrice d'un périple moto.

Du Kérala, pays aux nombreuses épices et ville portuaire, nous sommes passés à une région montagneuse aux petites routes sinueuses, loin de cette ville chaos, en pleine jungle aux paysages complètement dépaysants. La vallée des éléphants porte bien son nom surtout durant leur migration où vénérés, ils causent quelques tracas dans les cultures ! Nous traversons les plantations de thé, admirons la culture des nombreuses épices, visitons des jardins où tout pousse à profusion.



The à profusion

L'Inde est un pays aux nombreux temples. Ils sont partout et c'est avec émotion que nous visitons celui de Madurai, un temple qui impose par sa grandeur et ses quatre tours. Ça grouille de monde, tous venant se faire bénir par les nombreux prêtres qui s'y trouvent. Sans trop savoir à quoi cela correspond (voir le bindi), je me retrouve avec un gros bindi rouge qu'une femme m'a apposé sur le front.



Madurai un lieu de pèlerinage...

Les jus de fruits dans les petites échoppes sont plus qu'excellent car cueillis mûrs, pressés devant nous et sans apport de glace pour éviter la turista que personne n'a eu ! Si le salaire moyen des Indiens avoisine les 20 €/mois, la pauvreté est de rigueur mais pas la misère. Peu, voir très peu de mendiants, la population est très accueillante, toujours avec le sourire mais dans un état sanitaire loin de nos critères européens. Nous quittons le Kérala pour entrer dans le Tamil Nadu. Les paysages ont alors complètement changé, c'est incroyable, on croit presque changer de pays : il faut dire qu'avec ses 3 millions de km², cinq fois la France (552.000 km²), ses 1,2 milliard d'habitants 18 fois la France (66 millions en France), l'Inde est le second pays le plus peuplé au monde. Vintage Rides fait bien les choses puisque nous logeons les soirs dans d'anciennes maison de Maharaja entièrement restaurées par... des Français.



Chez les Maharaja, il fait bon vivre !!!

Au programme des visites, d'anciennes forteresses construites à même la roche, des tas de petits villages typiques où les touristes en autocar n'accèdent pas. C'est là qu'on se rend compte que la moto est un mode de découverte du pays fabuleux, car il permet l'accès à l'inaccessible avec une vision totale et surtout un contact sans commune mesure avec la population. Il suffit de s'arrêter au centre d'un village pour que la foule s'agglutine autour de nos engins permettant un échange humain inattendu.



Une population accueillante.

Notre parcours se termine tout doucement lorsqu'on atteint la côte et que l'on parcourt Pondichéry. Enfin une ville propre : normal si la route de l'occident à l'orient passait par Pondi, forcément les Français et les Anglais n'étaient pas bien loin. Ancien comptoir Français, on sent bien dans l'architecture et dans la culture de cette influence passée. 654.000 habitants quand même, sympa la plage même si les traces du tsunami sont bien présentes elles aussi... C'est là que nous laissons à notre

grand regret nos motos pour prendre le bus qui va nous amener à Madras, pardon, Chennai, le point d'orgue de notre visite. Six millions d'habitants, 3 fois Paris, 6^{ème} ville d'Inde, monde des affaires, il y a enfin du goudron

sur les routes et forcément, c'est dans cette capitale des manufactures automobiles, que l'on y trouve l'usine Royal Enfield.

Le Bindi, symbole de la femme Indienne.

C'est clair que la situation de la femme indienne n'est pas forcément enviable. Nous avons clairement constaté qu'une partie de la population était absente, les femmes de 20 à 30 ans. Probablement cachées, voire enfermées dans les habitations, comme nous l'a indiqué notre chauffeur, pour s'occuper des enfants ou plutôt pour ne pas attirer l'attention...

Alors pour le code du bindi ou du tilak, son autre nom, c'est compliqué. Il suffit de faire un tour sur Internet pour voir toutes les interprétations possibles de ce symbole. Pour ma part, j'ai demandé à une indienne de m'expliquer ce qu'il représentait pour elle et je tente de vous décrire ce que j'ai compris de ce qu'elle m'a indiqué. Traditionnellement, il représente le troisième œil, celui de Shiva, c'est l'œil mystique d'une personne, il est donc porté aussi bien par les femmes que par les hommes. Il symbolise le principe universel de la création et permet de connaître l'état social d'une femme, son statut marital, son groupe d'appartenance. Au cours du temps, il est devenu le symbole par excellence de la femme indienne.



Libres ou pas ? That's a question...

Les adolescentes n'en ont pas, les jeunes femmes en

arborescent des blancs (de la poudre de riz), jaunes (curry) pour les célibataires, orange pour les veuves, rouge (poudre de curcuma) pour les mariées ou plutôt celles qui aspirent à le devenir, car quand elles sont mariées, il convient aussi d'avoir un trait rouge sur le haut du front. Mais cela n'est pas si simple, car il faut en plus qu'elles portent une chaînette au pied... Sans chaînette c'est une adulte en quête d'un homme (je ne vous dirai pas si ma confidente avait ou non une chaînette ;-)).

Dans tous les cas, elles sont impressionnées par les barbous, veulent toucher la barbe, mais attention de ne surtout pas les toucher quand on les prend en photos, cela peut parfois déclencher de drôles d'attitudes surtout si le mari est dans le coin... N'oublions pas que la lapidation existe encore en Inde.

Côté hommes, quand ils en portent c'est tout simplement qu'ils viennent de faire leur prière. Lorsque j'ai visité le temple de Madurai, j'ai vu une épouse en apposer un à son mari. Aussitôt je lui ai demandé si elle pouvait en faire de même avec moi alors que le « moine » venait de m'en mettre un blanc sur le front. La jeune femme m'a regardé dans les yeux et s'est exécutée, le « moine » ayant viré au blanc, le mari parlant sévèrement à son épouse, je pense que celle-ci venait probablement de faire symboliquement quelque chose qu'elle n'avait probablement pas le droit de faire. Dommage que ma professeure n'ait pas été là pour m'expliquer ce qui venait de m'arriver. Bref, en Inde tout est possible, cependant tout cela s'est terminé par un magnifique sourire de ladite épouse qui en a profité pour me toucher la barbe...

Tout autre couleur de bindi est aussi possible, même l'apposition de petites perles qui ne sont alors que des coquetteries, une sorte de maquillage à l'indienne.

Le hochement de tête Indien

Particularité qui a fait rigoler tout le groupe, ce petit hochement de tête de la droite vers la gauche que font tous les indiens lorsqu'on leur parle. Mais à quoi donc sert ce hochement ? Après maintes discussions et réflexions, nous en sommes arrivés à la conclusion que celui-ci indiquait que l'indien était attentif à ce qu'on lui disait. Cela ne voulant pas dire qu'il comprenait ce qu'on lui demandait preuve en est, même François qui a pourtant l'habitude de parler cet anglais Indien en roulant les « rrrr », se fâchait régulièrement lorsque le serveur ramenait une bière en lieu et place de trois !!!



Oui, oui, j'ai tout compris...

Visite d'usine

Sacré point d'orgue, avec un reportage complet sur le site de la Royal Association et ce malgré l'interdiction de prise de photos... Teasing un art pratiqué à la perfection. Tout semble avoir changé dans la manière de communiquer avec les touristes.



Une usine qui se visite.

Si l'an passé, c'était un simple employé qui faisait visiter sans explication, cette année c'est un ingénieur en communication qui reçoit le groupe. Après un power point sur l'historique de la marque, l'ingénieur nous indique qu'il fallait être discret avec les photos et les films sauf dans le hall de démonstration, l'art du Teasing est maîtrisé. Un petit détour par le forum de la Royal Association vous montrera un reportage photos complet de l'ensemble de la chaîne de fabrication. En fait des deux chaînes, l'une pour l'export, l'autre pour le marché local. Ce qu'il faut retenir de cette visite concerne notamment le nombre de motos fabriquées à la journée : 835 pour une usine qui comporte 2200 employés. Usine qui, dans deux ans, va être complètement démontée pour être transférée dans un nouveau bâtiment, cinq fois plus grand et qui accueille déjà la chaîne de montage de la continental GT. Il faut environ six mois pour recevoir sa Royal Enfield en Inde et seulement 12 % des motos sont destinées à l'export, autant dire que la marque a de la marge et que cette entreprise a théoriquement le vent en poupe !!!

Au programme la conception d'un musée « vivant » où il sera possible de toucher les ancêtres de la marque, avec un hall d'exposition digne de ce nom et une partie « accessoires » où on pourra acheter. Avis donc au prochain groupe de motards pour envoyer vers la Royale Association un reportage up to date lorsque la nouvelle usine sera ouverte à la visite.



Maître dans le domaine de la peinture à main levée...

C'est donc évident que les motos « exports » n'ont rien à voir avec les motos locales.

Nous avons déjà vu que les moteurs ne sont pas les mêmes, l'ingénieur nous ayant juste indiqué que la simple bougie des moteurs exports était pour passer les normes anti-pollution et il est resté très vague sur les futurs modèles de la gamme, magnant avec perfection le Teasing : un bicylindre de 750 cm³ serait en conception...



Plus d'info sur l'usine ? Rendez-vous sur le site de la Royal Association pour un article spécial usine...

Que rapporter d'Inde ?

Sur la grande traversée nous avons bien entendu trouvé un nombre incalculable de cadeaux à vil prix. Éléphants sculptés en bois ou en pierre, carrément évidés de leur contenu avec en prime un second éléphant sculpté à l'intérieur. Un vrai travail de titan tout à la lime. Les Ganesh (sorte de Dieu éléphant qui représentent la sagesse, l'intelligence et qui, à la Royal Association, est le protecteur des motards français) et déesses en tous genres en métal, saris (pas moins de 6 mètres de longueur, j'ai pris un temps fou pour le mettre à mon épouse, mais quel plaisir pour lui enlever...), foulards, cachemire, bijoux en argent et en or, épices, thé, café, cuir, chemise, tapis, etc.

Ne pas oublier dans les grandes villes quelques CD pour sonoriser vos vidéos.



Le bronze une spécialité Indienne

Un maître mot, la négociation qui peut prendre un certain temps mais qui est nécessaire sauf dans certains magasins d'état où les prix affichés interdisent la négociation. Cependant n'oubliez pas qu'en Inde tout reste possible et que de toute façon même si on a l'impression d'avoir fait une superbe affaire, le gagnant restera toujours le vendeur.

Acheter en Inde.

Pays de la négociation il faut absolument « jouer » comme ils disent et ne pas oublier que le salaire moyen n'est que de 20 €/mois. Aucun prix n'est affiché sauf dans les magasins d'état, rares mais qui proposent apparemment des tarifs raisonnés. Cependant, pour l'avoir vécu, même dans ces magasins, rien n'est impossible et l'indien aime discuter.

Comment procéder ? Si tarif = 10, faire mine de se fendre le cœur et diviser par 2,5 pour terminer vers une négociation à la moitié du prix proposé au début + ou - 10%. Aucune crainte, personne ne vend à perte, et dans tous les cas vous serez quand même perdant, mais aurez l'impression d'avoir gagné quelque chose.

Ne pas hésiter à la fin de la négociation de prendre deux produits et proposer le X 1,5. Remercier son

interlocuteur de la négociation en lui serrant la main vous permettra de décrocher au minimum son sourire et parfois l'addition d'un petit cadeau supplémentaire, preuve qu'il en avait encore sous le pied...



Les bijoutiers ne manquent pas !

En ville, prendre un tuktuk (le taxi trois roues local), lui demander de vous amener dans un shop de tissus, ou bois ou autre et négocier le tarif de la course avant le départ. Arrivé au premier magasin, les plus curieux d'entre vous vont voir que le chauffeur s'inscrit auprès du gardien. Il doit probablement toucher une commission puisqu'il vous demandera combien vous avez dépensé d'argent dans le dit magasin. Alors surtout ne pas acheter dans ce premier magasin, sortir mécontent en lui disant que c'était bien trop cher. Vous allez voir qu'il va changer de stratégie et vous conduire dans un shop identique au prix divisé par deux et sans supplément de course. Le tout est d'avoir du temps et de prendre plaisir dans ce petit jeu de négociation.



Tuktuk, toujours demander le tarif avant de monter.

Alors que penser de ce voyage ?

De l'avis général du groupe, il a été une fabuleuse mise en bouche qui va probablement susciter un « shoot again », probablement en Mongolie ou au Tibet. Pourquoi Vintage Rides ? Probablement pour son sérieux en matière de sélection des hôtels, une prise en compte sans faille de la sécurité des pilotes dans un pays où conduire à gauche n'est pas le vrai problème, aux parcours aux durées adaptées, et pour l'authenticité des motos, idéales pour une découverte de l'Inde profonde. Que demander de plus ? Pour ma part, si notre guide était performant pour la partie conduite et la sélection qu'il a faite pour le parcours qui a été un vrai régal en terme de conduite, plaisir des yeux et du nez, il m'a manqué l'approche culturelle, des explications pour les musées, les temples, l'aspect politique et religieux de l'Inde notamment. Vintage avait prévu et heureusement nous avions un guide papier, qui, à chaque étape nous apportait les renseignements qu'il convenait d'avoir pour comprendre. Cependant ce guide papier n'avait pas la valeur ajoutée qu'aurait eu un professionnel en la matière. Ce voyage découverte a impacté probablement ma vie, il a été en tout cas l'occasion de réaliser un rêve, rêve que je dois à tous mes amis mais aussi à Vintage Rides qui a su le mettre en musique.

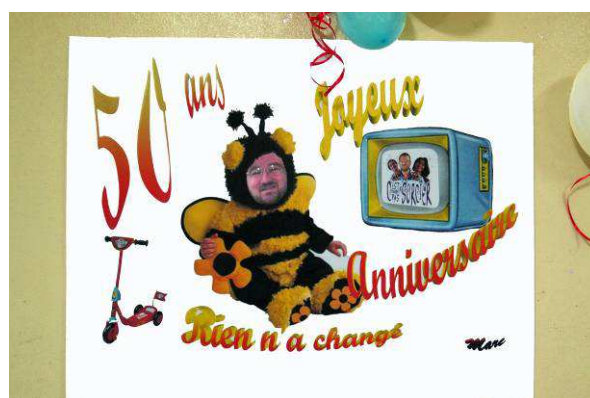
Hervé Forconi

Les plus

- Dépaysement total
- Beaucoup de préjugés sur l'Inde tombent
- Sécurité
- Motos bien entretenues
- Guide compétent
- Parcours adaptés
- Hôtels top niveau
- Dynamique de groupe
- Visite usine

Les moins

- Attention les épices sont partout
- Aspect connaissance de la culture Indienne
- L'Inde c'est loin
- Voyage haut de gamme → tarif en conséquence



Et puis c'était mon anniversaire ;-)))

Sites : <http://www.vintagerides.com> et <http://www.royalenfieldsite.fr>

Pour prendre soin de notre planète mon site d'apiculture <http://vevebm.free.fr/>