

Quand Moto Magazine coule le navire.

Avec en bonus digressif :

**Pourquoi
le motard commun,
comme le dodo avant lui,
va s'éteindre tout seul comme un grand
à force de jouer au con.**



Chic ! La factrice m'a apporté mon mensuel. Justement j'ai une heure devant moi, je vais pouvoir me détendre en me plongeant dans sa lecture. Un chouette moment en perspective, calme et relaxant, rien que pour moi. Mettre de côté le stress du quotidien pour enfin m'immerger tranquillement dans les pages illustrées de Moto Magazine histoire d'appréhender le reste de la journée plus sereinement, voilà tout à fait ce qu'il me fallait.

Seulement voilà...

(Extraits issus des MM n°320 322 et 323 qui me sont tombés sous la main.)

Un pavé dans la mare.

Ca commence bien.

C'est une expression. Je suis pratiquement sûr qu'elle n'a pas été choisie au pif. Quand une andouille jette un pavé dans la mare, double effet Kiss-cool : d'abord immédiat car on éclabousse tous les gens autour ce qui les gonfle passablement, puis à long terme car l'eau claire s'agite, la vase remonte en volutes et toute la mare devient crade.

Ca sent d'ici le magazine conciliant qui prône à coup sûr la sociabilité et le savoir vivre. Deux qualités qui caractérisent les bons conducteurs.

FFMC

Fédération Française des Motards en Colère...

Imaginez ce qu'on obtient en fédérant des gens en colère : une meute beuglante de sanguins obtus, munis de fourches pointues et de torches allumées. Les villageois se carapatent chez eux, rentrent les gosses, ferment leurs volets. Ca fout les chocottes à tout le monde. En fédérant des motards en colère, on obtient la même meute beuglante de sanguins obtus, mais avec des casques. Française en plus la fédération. Encore ce serait une fédération européenne, on dirait tiens c'est un mouvement plus grand que prévu, des gens du continent entier partagent les mêmes doléances, peut-être ne disent-ils pas que des conneries, écoutons les pour voir. Non non, là c'est que des français. Les mêmes chauvins râleurs qui se plaignent tout le temps, ceux quand ils se tapent sur le doigt c'est la faute au marteau, ceux qui pissent chez les voisins parce que c'est normal mais qui leur font un procès quand ils viennent pisser chez eux. Rien que le nom FFMC, une Fédération, en plus Française, et de Motards, qui par dessus le marché sont en Colère, franchement ça donne vraiment pas envie de chercher de la consistance dans leurs revendications. Limite si c'est pas l'inverse : suffit qu'ils revendiquent un truc pour que d'emblée on puisse être certain que c'est mieux d'aller dans l'autre sens.

Couverture : nouveautés 2016,
bientôt en vente libre.

Bientôt en vente libre...

Pourquoi le choix d'une telle expression ? Et d'abord, qu'est-ce qui d'ordinaire n'est pas en vente libre ? Ce sont les trucs dangereux bien sûr, ou interdits, ou les deux. Comme des armes. Si on n'avait pas bien compris l'analogie, ils avaient préparé le terrain dans le n°320 p.8 à propos des 100ch sur le marché "*Ducati dégaine le premier*". Chic, c'est bientôt en vente libre ! Des trucs interdits et dangereux vont enfin envahir librement le territoire, il y a de quoi se réjouir. L'opinion publique et le gouvernement vont adorer. Le motard va gagner en popularité c'est certain.

Oui parce que, figurez-vous, pour vous replacer dans le contexte, "*nous continuons, nous motards [...], d'être une sorte de bête noire pour la sécurité routière*". Le gouvernement semble nous avoir dans le collimateur. Peut-être le gouvernement semble-t-il nous avoir dans le collimateur parce qu'on chie un peu sur le politiquement correct, sur les restrictions en tout genre, sur les réglementations européennes de plus en plus drastiques, et sur les considérations d'ordre (faussement) écologiques. Peut-être aussi parce que dans ce contexte on adore d'autant plus la démesure d'une machine sans aucune limite, brute, puissante, caricaturale et exclusive ? Peut-être est-il mal venu de publier dans la presse qu'on aime une moto dont l'identité va à l'encontre de notre société policée. Je dis ça comme ça, allez savoir. Si ça se trouve au contraire ça va aider ? Oui, c'est certainement le cas, puisqu'on peut lire page 38 "*Notre avis : positif ! A l'heure du politiquement correct, des restrictions en tout genre, des réglementations européennes de plus en plus drastiques et des considérations d'ordre (faussement) écologiques, voilà que Ducati ose l'impensable. Une machine sans aucune limite, brute, puissante, caricaturale et exclusive. Une identité qui va à l'encontre de notre société policée... Bref, ce XDiavel on l'aime...*"

En tout cas ce qui est sûr c'est qu' (p.6) "*on fait de notre mieux pour défendre la moto, avec raison et par passion*".

Comparatif sportives

"*Malgré une puissance en hausse, la RSV4 reste toujours étonnante de facilité et aussi légère que maniable.*" Malgré une puissance en hausse ? Comment ça, malgré ? Etait-il à ce point légitime de s'attendre à ce qu'à l'évidence la hausse de puissance engendre fatalement une moto moins facile et plus lourde, et en grève la maniabilité ? Vous voyez bien que le gouvernement pense comme vous, tas d'hypocrites. "*De là à se prendre pour un pilote de WSBK, il n'y a qu'un coude...*" et c'est précisément le problème. Comme vous dites, ces machines sont en vente libre.

Nostalgie

Comparatif : "*Six brutes déchaînées*"

"*Gaz ! La Triumph est un avion, que dis-je, une fusée, non, un pur réacteur monté sur roues, les chevaux de feu de la Speed Triple propulsent ses 205kg à une vitesse avoisinant les Mach 2*"

"*La boîte de vitesse ne compte que cinq rapports. En fait, la sélection du sixième de la Daytona est bloqué en usine. De peur qu'à fond de six, en l'absence de carénage, la moto s'envole ?*"

"*Il est vrai qu'avec 94,5ch à 9000 les accélérations sont velues et le pilotage réservé aux animaux à sang froid*" ...

Et aujourd'hui ?

"*Comparée aux machines homonymes beaucoup plus légères qui l'ont suivie, la première Speed paraît aujourd'hui beaucoup plus lourde à emmener et d'autant moins évidente à placer sur l'angle et à relever qu'elle est dotée de guidons bracelets ne fournissant qu'un faible bras de levier*".

En gros, on adorait cette moto alors qu'il s'avère 20 ans plus tard que c'était un vrai danger public. Même l'usine a dû enlever la sixième. Mais ce constat purement anecdotique et dont aucune conclusion n'est tirée n'a strictement rien changé au mode d'évaluation des motos modernes. p.40 "*la vieillissante FZ1 commençait à faire 'tâche' face aux roadsters européens plus performants et mieux équipés. sacré coup de vieux face aux dernières nouveautés*". On aurait pu s'attendre à un début de prise de conscience, peut-être menant vers un regard un peu plus objectif sur les machines d'aujourd'hui en ne focalisant pas systématiquement et en tout premier lieu sur la-puissance-le-couple-et-les-performances. p.29 "*Points forts : trois cylindres excitants*" "*nouveau prototype pas moins excitant*" "*moteur rageur*" p.30 "*moteur à sensations*" "*ligne d'enfer*" p.32 "*twin rageur*" p.40 "*monocylindre hyperpuissant*" et le meilleur p.39 "*points forts : look très sportif*" comme ça même si elle avance pas, tout n'est pas perdu et l'honneur est sauf puisqu'elle en donne l'impression. Et peut-être développer davantage et plus objectivement sur la discrétion, le confort et la fiabilité ? Sur l'important quoi. Pas sur "*l'essentiel, c'est à dire son moteur*" p.41.

Reportage sur le festival Wheels and Waves.

Plein de motos, plein de photos. Des mecs à barbe déguisés en bikers qui font les cons sur leurs vénérables montures hors du temps. Pas celle qu'ils ont depuis vingt ans, non, celle qu'ils ont achetée y'a six mois en étant bien certains qu'elle n'était plus à la mode. Car l'opposé de la mode, c'est précisément leur mode à eux. Mais ils sont dans la merde depuis que c'est devenu aussi un effet de mode, si ça continue il paraît qu'ils vont finir à pied pour être les seuls motards ni à la mode ni à la pas-mode.

Pendant ce temps les filles, à pieds elles, parce qu'elles ont une longueur d'avance et surtout parce qu'on n'allait pas les montrer au guidon de vraies motos, faut quand-même pas déconner, se font des nattes.

Bref, reportage qui, en dépit de l'éternelle pointe de misogynie inhérente au monde de la moto, aurait pu être plutôt sympa s'il n'appuyait pas tant l'accent sur les courses de tout poil à croire qu'ils peuvent pas s'en empêcher, et qu'ils peuvent pas non-plus foutre la paix à leurs pauvres vieilles machines qui l'ont bien mérité au lieu de les transformer en des trucs qui font saigner les yeux. On saluera au passage la serveuse de Bagdad Cafe, parce que bon c'est vrai qu'il se passe pas grand chose d'autre dans sa petite vie les 361 autres jours de l'année.

infos en régions : Bouches du Rhône

"Refus de Vinci-Autoroutes de rendre gratuit le péage de l'A7 lors du prochain Bol d'Or au Castellet. [...] Inacceptable pour les motards en colère." En effet quel scandale, voilà qu'il faut payer l'autoroute quand on l'emprunte pour aller quelque part. Comme tout le monde dis-donc. Et pas non-plus d'escorte pour lancer des pétales, pas de majorettes, pas de buffet gratuit, rien. Paraît même qu'il faudra se payer son plein soi-même. Le motard est vraiment déconsidéré. C'est stigmatisant au possible. Pour la peine ils ont fait un bouchon de 10km, et distribué des tracts expliquant que c'est mieux de laisser les péages grand ouverts pour fluidifier la circulation. On devrait aussi supprimer les caisses des supermarchés, parce que bon, faire la queue et raquer, le motard il aime pas trop. Surtout celui en colère. Je suis pratiquement sûr que quelques-uns avaient pourtant "*le genre de bécane qui permet d'avoir le beurre et l'argent du beurre*" p41. Quant au cul de la crémière sa place est sur la selle passager, ça donne du grip au pneu arrière ?

"50000 motards en colère" titre la page **actualités**. Ajoutons "can't be wrong" et on a un disque d'or. Les motards en colère sont une chose, les motards normaux en sont une autre, prodigieusement majoritaire. Pourtant on n'entend parler que de ceux en colère. "*A Paris, la manifestation a bloqué le périphérique pendant près d'une heure. La longueur du cortège était impressionnante*". C'est bien. Le public va nous aimer, je le sens déjà

se rallier à votre cause. Que faites-vous de nous autres, motards paisibles et sans histoire sur lesquels retombe la réputation que vos actions de débiles revanchards et présomptueux font déteindre sur l'ensemble des conducteurs de 2 roues du pays ? Comment un motard stoïque peut-il refuser d'être assimilé à vous autrement qu'en menant une action pour le faire valoir, ce qui reviendrait à... et bien à être assimilé à vous ? C'est désolant.

Le public diabolise la moto ? Le motard lui explique chaque jour un peu mieux comment faire. Stickers de diables, peintures perso de diables, couleurs de diables, accessoires de diables, Ducati a même carrément pondu la Diavel. Ce n'est qu'une thématique, mais on trouve aussi pelletés de références aux animaux sauvages, de lignes incisives, d'accessoires de mauvais goût, de décors machistes, de marques vaniteuses, de fringues issues du SM, de couleurs connotées... mais nous y reviendrons. Normalement le motard, s'il n'est pas trop demeuré, devrait se douter qu'à l'évidence il fait naître dans la tête des gens un lien bien serré entre moto et méchant. Quelque chose en tout cas devrait lui mettre la puce à l'oreille... Pensez-vous ! Non non, le motard perçu comme un vilain trouve ça choquant et s'insurge, criant au scandale et à la discrimination. Pourtant il admire, applaudit, et titre "*FACON MAD MAX !*" avec un point d'exclamation l'article consacré à une prépa de XV750. "*C'est brutal, comme aimait dire Lino Ventura dans les tontons flingueurs*". Sur la photo; le casque du pilote arbore un sourire de requin.

Des trente dernières années, voici résumée l'évolution
- du feu avant :



Au commencement, **un phare rond.**

Pratique. Joli. Simple. Les considérations superficielles n'étaient pas entrées en ligne de compte.

Puis deux. C'est rigolo, deux phares ronds, ça fait comme la tête à Toto. Ça rend la moto plus vivante on dirait. D'ailleurs maintenant qu'elle est vivante on va lui donner une expression dans le regard. Un peu en rogne, comme ça. Non un peu plus en rogne, pour faire voir qu'elle va vite et qu'elle se laisse pas faire. Ouais non encore plus, allons-y franchement, à la Ken le survivant de l'enfer, et puis typée cyborg aussi, en plus d'avoir l'air méchante et furieuse la moto paraîtra moderne et futuriste, comme ça on pensera qu'elle marche mieux.

- des têtes de fourche :



Au début, **une tête de fourche**. L'oeuf. Parfaitement fonctionnelle, elle faisait ce qu'on lui demandait. La sobriété et l'élégance de son apparence n'étaient guère que des conséquences de l'austérité de sa conception.

Puis on joue sur l'apparence, timidement.

Puis très vite ça part en eau de boudin et on obtient un gros n'importe quoi qui, une fois encore, a l'air méchant.

- de la tronche d'une sportive :



Au début on a **une NSR**. Comme elle est mimi avec ses grands yeux ronds, ça donne envie de lui faire des bisous, presque elle a l'air timide dans sa jolie robe colorée comme un dessin d'enfant. Puis pardi, il a fallu lui donner l'air méchant, avec des lignes pointues et des couleurs d'animal venimeux. C'est plus des caresses qu'on aimerait lui donner, c'est un sédatif. Est-ce que rouler sur une bête toute noire sur la route ne serait pas la meilleure façon d'être perçu comme une bête noire ? Particulièrement par la sécurité routière ? n°323 p.3 ?

- de la tronche d'une autre :



Au début on avait **une GSXR**. Voilà ce qu'on en a fait...

- de L'Africa Twin qui n'y aura pas réchappé :



L'Africa Twin, fringante mémère et vaillante exploratrice qui n'avait rien demandé à personne... trente ans après on la retrouve écorchée, acérée, provocatrice, si elle pouvait mordre les passants elle le ferait.

Parlant des **appellations des motos**, avons-nous la 750 Placide ? La 1100 Molassonne ? Le 400 Lamentin ? La 900 Nonchalante ? La 600 Limace ? La 500 Tranquille, Le 1200 Moine ou la 800 Sereine ? Et ben non. On a par contre droit à La 1100 Ninja, 600 Warbird, 1000 Thunderace, 800 Tiger, 1200 Bandit, 900 Monster, 848 Streetfighter, 1050 Speedtriple, 650 Raptor, 1130 Tornado... Le contribuable adore, à n'en pas douter, savoir que Ninja, Monster et Tornado partagent la même voie publique que lui. P.6 : *"Ne donnons pas à Madame Perrichon, présidente de la ligue contre la violence routière, l'occasion de nous casser encore du sucre sur le dos"*. Ah ben non alors. De la violence routière, pensez-vous. Comment pourrait-on raisonnablement établir un lien quelconque entre la violence routière et des motards en Streetfighter et Warbird, au casque tribal affublés de cornes rouges, au blouson qui lorsqu'il n'est pas en cuir clouté façon Hooligan arbore un taureau qui charge ou une panthère en chasse ? Ce serait tiré par les cheveux. *"Inspiré de la philosophie 'Dark Side' avec*

nombre d'arêtes vives et superposition d'éléments plastique [...] sa tête de fourche façon insecte [...] peut déranger". Ah, tout de même. C'est bien de l'admettre de temps en temps. Même sans faire exprès. Félicitations.

Aucun rapport non plus avec les marques de produits qui piochent leurs noms dans un registre sémantique sans équivoque, et dont les logos, de véritables sponsors payants, affichent ouvertement leur ambition de recouvrir machine et pilote :

Speedway, c'est pas autoroute que ça veut dire, c'est anneau de vitesse. Le motard qui arbore ça sur une route de campagne tout de suite on flaire le paisible touriste décontracté et avisé, modèle de prudence et de savoir vivre, la gars flegmatique et réservé qui conduit à coup sûr comme un anglais trop poli.

Furygan, je vous fais un dessin ?

Shark, ce petit zaimo mignon tout plein.

Maxxess. Y'a Max dedans. Pas comme maxage oriental, non non, comme maximum. Je prends le pari que c'est pas l'indice de protection du pilote ni la tenue dans le temps des articles qui est à son maximum, mais bel et bien une suggestion évidente de performances max, de vitesse max, d'angle max, d'accélération max... communiquée via le seul nom d'un distributeur de simples accessoires. Encore la moto irait réellement plus vite, passe encore. Mais là même pas, c'est juste des gants et des antivols, ça change que dalle, ça prône le max de rien du tout sinon celui de la vanité stérile. Ce qui est d'autant plus grotesque si l'on considère en parallèle ce stratagème visuel pratiquement séculaire : Maxxess avec deux X et deux S. Deux S et deux X pour faire symétrie autour du E et bien accentuer le message des fois qu'on l'ait loupé. Vous lisez Maxxess en toute bonne foi pendant que le fier reproducteur en vous lit Max-SSeXX. Grosse teub. Achetez chez Maxxess pour dire que vous avez une grosse teub. "*On l'aime bien, la Speed Triple 1050, avec son gros trois pattes bien velu*" Intéressante image, une grosse bite et deux couilles avec des poils autour ? Achetez chez Maxxess...

"La puissance est aujourd'hui domestiquée avec l'électronique (antipatinage, mode moteur "pluie" etc...)". Ah chouette, bonne nouvelle, comme ça on va pouvoir asseoir sans risque aucun le premier couillon de 20 piges venu sur une sportive de 165ch. Mais à condition, si je comprends bien ce qui est écrit, qu'elle soit équipée de l'électronique qui va bien pour domestiquer la puissance. Autrement la puissance elle sera domestiquée par

rien du tout, certainement pas par l'inexpérience du blanc-bec, ce qui est regrettable puisque p.40 "*les gros roadsters sportifs, on aime bien à la rédaction ; surtout les jeunes...*". Pour faire dans la sécurité, exigeons au moins l'ABS par exemple, s'il n'en faut retenir qu'un. En plus il est bien celui-là il sert à freiner mieux. C'est très commode dans plein de cas, et nombre de platanes seront épargnés. En ce qui concerne les vieux modèles où y'aurait pas d'électronique pour domestiquer la puissance, nous sommes bien d'accord qu'il faudra laisser la puissance à 100ch. Hein. Histoire qu'on garde un minimum de cohérence dans le discours. Mais non, parce que le magazine a beau expliquer que la puissance est domestiquée par l'électronique, il qualifie quand-même de "*mesure stupide*" "*le débridage des anciennes 100ch sous réserve qu'elles aient l'abs*". Prétextant que "*la perte de contrôle est essentiellement liée au comportement du conducteur*". Alors... peut-être fallait pas y asseoir le fameux premier couillon de 20 piges venu ? "*Mais durcir l'accès au permis pour tous est une vraie entrave à la pratique de la moto*". C'est peut-être aussi une vraie entrave à la susmentionnée "*perte de contrôle [...] essentiellement liée au comportement du conducteur*"... Je relie, je déduis, au pire je suggère. Pas plus. Tout est écrit là, dans Moto Magazine.

Même côté vintage p.26 les données techniques de la nouvelle Bonneville affichent "*des chiffres que nous apprécions, car annonceurs d'un fort caractère et d'un bon coup de pied au c... à la mise des gaz*". Aaaaah ça, le motard aime bien que ça démarre fort, il peut passer devant tout le monde. Et c'est mieux, bien entendu. Quelle question. C'est moi ou ça rappelle un peu le but recherché quand on fait la course : être devant tout le monde ? Preeeuuums' ! crient aussi les gosses dans la cour de récré. Seulement eux ils ont 6 ans. Le motard, c'est quoi son excuse ? Attention je ne parle pas du motard correct, celui qui a remonté peinard et en silence la file d'autos pendant que le feu était rouge, et qui une fois le feu vert a démarré en tête de file pour arriver également en tête de file au feu d'après. Non je vous parle du gus qui non content d'être déjà positionné tout devant use un millimètre de gomme arrière pour distancer le troupeau sans jamais passer la seconde. Le gouvernement et le reste de la société, temporairement sourds et séchés sur place dans leurs autos, ne manquent pas de constater que le motard est arrivé avant eux au prochain feu. Or, pour mettre moins de temps que les autres à aller du point A au point B en partant en même temps, c'est pas dur à compter, vitesse égale distance divisée par temps : il faut aller plus vite.

Le motard va plus vite.

Tournez ça dans tous les sens, ça ne l'aide franchement pas à passer pour une victime. Oui mais il a le droit parce qu'il a pas dépassé les limitations de vitesse pour autant ? Et oui il a le droit. Il a aussi le droit d'être un abruti, c'est loin d'être illégal. Tout comme ce n'est pas illégal de ne pas exploiter le "*fort caractère*" de sa moto afin de ne pas recevoir son "*bon coup de pied au c... à la mise des gaz*" pour arriver très facilement à ne pas se démarquer du groupe et ne pas non-plus arriver preeuums' au feu suivant avant même que les autres n'aient démarré. Wô mais j'vois pas pourquoi, qu'il dit le motard.

Il ne voit pas pourquoi.

Comme si ça impliquait l'absence de pourquoi.

Je ne vois pas l'Angleterre, même en plissant les yeux, pourtant y'en a une. Expliquons-lui alors, au motard, vous allez voir le raisonnement est simple : en ne se démarquant pas du groupe, il ne sera plus perçu comme un marginal, et tout commencera à aller bien mieux. Les minorités qui font pas comme les autres, chacun a dû remarquer que globalement peu de gens les aiment.

Et pourtant on relève plein de méthodes courantes et universelles qu'emploie volontairement le motard pour se **démarquer du reste** de la circulation : faire vabro au feu rouge, démarrer en trombe, piquer des pointes en lignes droites, envoyer toute la purée en sortie de virage, s'habiller comme un clown, grimper dans les tours en agglomération, zigzaguer sur sa voie dans les zones à 30 parce que c'est rigolo... Dans une société bien faite, agir de la sorte en public serait puni pour incitation à la haine motarde.

Le motard (le même qui zigzague parce que c'est rigolo) s'indigne d'être considéré comme un enfant, et pas comme un adulte responsable.

Déjà, comment s'opposer d'aplomb au **contrôle technique** sans passer pour un con, alors même qu'on lutte pour ne pas être stigmatisé ? Pour ne pas être stigmatisé, il faut commencer par faire comme les autres. Et les autres ont leur CT. Un peu de cohérence ne fait jamais de mal.

p.40 "*il faudra donc passer par la version R pour profiter d'éléments **entièrement réglables**, pouvant contenir la fougue de cette petite boule de nerfs*", c'est à se demander comment ils faisaient avant pour contenir la fougue de leurs petites boules de nerfs. Sûrement ils ne devaient pas y

arriver. Heureusement que les bidules réglables sont enfin là, y'en avait marre de se mettre au tas. Salvation. Pour ma part je suis sûr qu'une moto, même une pas moderne sans réglages, permet sans difficulté de se faire discret dans la circulation. Par exemple, et je sais que c'est déroutant au début : on n'est pas obligé d'accélérer fort sous prétexte qu'on peut accélérer fort. En poussant le concept d'un millimètre ou deux, on n'est pas obligé de posséder une moto qui accélère fort sous prétexte que ça existe. Les motos qui accélèrent pas fort ça existe aussi, il suffit de s'en acheter une si on peut pas s'empêcher d'essorer la poignée. "*La puissance est aujourd'hui domestiquée avec l'électronique*" ? Et hier, elle était domestiquée comment ? Avant les modes de conduite Eco, Drive, Sport, Rain, il existait déjà sur toutes les motos le bouton pour passer en mode Brain. Il était pourtant facile à reconnaître, à portée du pouce droit, et il y avait écrit Start dessus.

L'électronique embarqué ne sert que de passe-bas au comportement sauvage et immodéré du pilote. La moto ne dérapera pas, et on s'en félicite, mais le pilote, lui, pilotera toujours autant comme un abruti. Et même davantage, puisque corrigé par l'informatique. Exactement de la même manière que le populo moyen devient une véritable pine en orthographe depuis la généralisation des correcteurs orthographiques.

Et puis le motard se félicite qu'*aucune étude* menée dans les pays européens n'ait *démontré de lien entre puissance et mortalité*. Certes. Aucun lien non plus avec la couleur des chaussettes. Parce que ça n'a à l'évidence aucun rapport. Vous voyez, moi aussi je peux mener des études. A quoi s'attendaient-ils ? On est mort pareil qu'on soit assis sur 50 chevaux ou sur l'écurie au grand complet. Un pilote ne sera pas deux fois plus mort s'il a 150ch au lieu de 75. Mesurer la mortalité en fonction de la puissance est aussi pertinent à étudier que l'obésité en fonction du diamètre des petites cuillères. Par ailleurs il existe un sujet d'étude que l'on aura beau étudier dans chaque pays d'Europe, jamais on ne pourrait en tirer des applications chez nous. C'est le comportement du pilote. Ce même *comportement qui est à l'origine de la plupart des accidents*. Un conducteur français a un comportement de français, c'est bien là le problème de la sécurité routière en France.

Le motard porte sur son dos **une responsabilité** qu'il occulte parce qu'elle est trop lourde à porter : il représente à lui tout seul l'ensemble des motards du globe. Mais ça il s'en tamponne, lui il enfle son casque et zou à lui les vabro, les lignes droites et les virolos, rassuré de n'être pas identifié par le voisinage il part aiguïser du repose-pied à tout va. Or, même si le motard se cache pour faire le zouave, ou s'il n'y a personne en vue, il y aura toujours quelqu'un au-loin qui se dira regarde-le-moi l'autre foutraque, pourvu qu'il se plante là-bas tout seul plutôt que devant l'école ça en fera déjà un de moins. Il y a toujours quelqu'un chez lui qui entendra un moulin beugler d'un bout à l'autre de la rue et qui pensera écoute-le-moi l'autre foutraque, pourvu qu'un gros chat effrayé lui déboule dans les roues...

Il y aura partout des quelqu'un qui iront parler à d'autres quelqu'un, c'est même comme ça qu'une réputation s'entretient. Surtout une mauvaise. Juste à cause d'un motard qui aura voulu se faire des sensations excitantes avec son moteur rageur.

Pour vivre heureux vivons cachés ? Non : pour vivre heureux ne faisons pas délibérément un doigt aux All Blacks.

L'être humain n'est pas physiologiquement conçu pour **se mouvoir à plus de 40 à l'heure**. Au-delà, anthropologiquement parlant, la peur se déclenche. Et c'est normal. C'est le début de la trouille. Il s'agit d'un outil développé par l'organisme pour lui permettre d'appréhender une situation de danger sans finir en miettes. Plus généralement c'est une réponse biologique primitive qui a pour objectif de maintenir l'intégrité de l'individu, du clan, de l'espèce. Un gosse a la trouille en tricycle quand il roule pour la première fois à 20 parce qu'il a peur d'aller s'écraser la tronche contre le muret au fond du jardin. La trouille c'est très bien, c'est le mode combat, on voit au ralenti pour mieux anticiper, on réfléchit à fond la caisse, on bouge plus vite, on tape plus fort, et on n'a même pas mal... Au début on gère ça de façon affligeante : on chiale sous l'effet de la nouveauté ou de la surprise et on tremblote à cause des boosters chimiques, des fois après coup on tombe dans les pommes... puis à force on se familiarise, on canalise, et le seuil de déclenchement recule. Mais la vérité c'est qu'on doit à la trouille notre survie sur terre depuis des millénaires. Seulement nous autres, hommes modernes, sommes tellement accoutumés à nous mouvoir à plus de 40 que ça ne nous fait plus rien. La peur a reculé tellement loin qu'on ne la croise plus que très rarement. Si on veut se rappeler ce que c'est il faut carrément

aller la chercher exprès. Seulement on veut pas trop se faire mal non plus ni y laisser la paillasse, alors on lésine pas sur la sécurité. Et lorsque le conscient sait qu'il n'y a en réalité qu'un danger improbable et, de fait, estimé acceptable, de la peur originelle si bien rôdée ne subsiste qu'une forme d'euphorie. Ca devient une peur aseptisée et sans parabène, une peur embryonnaire née avant terme, une peur d'élevage, une peur divertissante et grand public. Ca devient une peur pour touriste qui se réduit à une vague sensation enivrante. L'être humain n'a plus peur, la notion de danger lui échappe. Au point de l'incompréhension quand on la lui rappelle. Assis sur une masse de métal de 200 kilos lancée dans le meilleur des cas à 90 à l'heure, il ne cille même plus sous son casque lorsqu'il s'apprête à croiser une auto d'une tonne et demie qui arrive en sens inverse à la même vitesse.

Et pourtant. Darwin est formel :
c'est l'occasion idéale pour se rappeler d'avoir la trouille.



Photo Ouest-France