

Sur la Côte, les deux-roues

Le Var et les Alpes-Maritimes font partie des départements où l'on compte le plus d'immatriculations de deux-roues. Ceux qui y voient surtout un côté pratique côtoient de véritables mordus de motos.

La Côte d'Azur, terre de pilotes ? À en croire les chiffres, cette réputation ne semble pas près de se perdre. Les Alpes-Maritimes et le Var se situent toujours dans le top des départements qui comptent le plus de deux-roues. Au premier trimestre de cette année, 2 624 engins ⁽¹⁾ ont été immatriculés dans le 06. Il s'agit du volume le plus important au niveau national. Derrière, viennent les Bouches-du-Rhône (2 329), Paris (2 103) et le Var (1 735). Sans surprise, la météo y est pour beaucoup. « Ici, on peut rouler toute l'année », relève Fabien Lebet, d'Esprit Motard 06. Mais qui dit forte population à deux-roues dit accidentologie plus élevée : « Le bilan provisoire, depuis le début de l'année montre que dans la moitié des accidents, un deux-roues est impliqué. »

Un public hétéroclite

Une logique statistique qui, malgré les drames – comme le décès d'un motard de 20 ans la semaine dernière à Saint-Cézaire-sur-Siagne –, tend à la baisse. L'an passé, dans les Alpes-Maritimes, le nombre de pilotes qui ont laissé leur vie sur le bitume était en diminution (26, contre 31 en 2019). Avec la sécurité comme fer de lance, la Fête des 2-roues s'installe aujourd'hui à Grasse. La thématique : comportement et partage de la route. Vaste sujet.

« Ce n'est pas après 20 heures de conduite pour le permis que vous êtes un motard. C'est l'expérience », résume-t-on chez Esprit Motard 06, en engageant le plus grand nombre à suivre les journées Courbes et trajectoires ⁽²⁾. « Ce qui n'est pas évident, c'est de sensibiliser un public hétéroclite. Dans cette région, il y a les passionnés de deux-

roues, mais aussi des gens qui utilisent ce mode de transport au quotidien sans réelle passion », avance le membre d'Esprit Motard 06 qui, avec ses consœurs et confrères, mène des opérations de prévention auprès des collégiens du département : « On leur fait comprendre que s'équiper est primordial, il faut aller plus loin que l'obligatoire. »

« Ton corps, c'est du cristal »

Un discours également porté par l'Association motocycliste de sécurité routière basée à Fréjus-St-Raphaël. « Même si l'on constate une forme d'amélioration, c'est déjà trop », lance Serge Fabre, président de l'entité qui assure des points info motard, notamment à Agay : « On voit défilé 200 à 300 personnes en quelques heures. Il y a quelques années, on avait des wagons de pilotes qui se mettaient en danger. » Même si les exemples se font plus rares, ils restent tout aussi choquants : « Des choses aberrantes ? Le père de famille qui porte blouson, chaussures, gants, protections avec sa gamine derrière en short et t-shirt. Imaginez si elle va au tapis... » Parce que les pilotes ne le savent que trop bien, quelques secondes suffisent pour que tout bascule. Comme le rappelle Chantal Leca, résidant à Cagnes-sur-Mer et présidente nationale de Toutes en moto : « On m'a dit un jour : n'oublie jamais, sur la route, ton corps, c'est du cristal. Il suffit d'une fois... »

1. Source : L'Officiel, chiffre ne prenant pas en compte les tricycles et quadricycles à moteur.
2. Opération de sécurité routière portant sur la technique de pilotage.

Dossier : Margot Dasque
mdasque@nicematin.fr



Depuis 2019, l'auto-école « Capitou » exploite une piste privée à Mandelieu. (Photo Sébastien Botella)

➔ En pages suivantes
Réglementation, bruit, écologie :
c'est quoi, être motard en 2023 ?

« L'airbag se démocratise, c'est une bonne chose »

Au taquet ! Depuis trois ans et demi, Bastien Putegnat a mis les gaz pour consacrer sa vie professionnelle à sa passion. D'abord dématérialisée, sa plateforme de vente s'est transformée en magasin au 144, chemin de la Plaine, à Mougins. Spécialiste BMW Motard, le propriétaire de Wroom veut donner dans le premium et l'exclusivité. Il sera d'ailleurs présent à la Fête du 2-roues de Grasse aujourd'hui pour parler sécurité.

Neuf, occasion : quelle est la tendance observée pour les engins ?

Depuis la pandémie, le marché de l'occasion a pris de l'importance. Et pour cause : jusqu'à l'année dernière, obtenir des pièces était réellement compliqué.

Votre créneau est tourné vers

l'aventure : y a-t-il un intérêt particulier de la part des clients pour cette forme de loisirs ?

Effectivement, le trail prend de l'envergure.

Effet post-Covid, cette envie de liberté ?

Non, pas vraiment. Il y a des effets de mode, certes. Mais les pilotes ont conscience qu'un véhicule polyvalent comme la GS [abréviation de GeländSport, gamme trail de la marque bavaroise, Ndlr] est très fiable. Je peux vous le dire, j'ai fait le tour du monde avec. Et mieux : sa décote n'est pas aussi forte que sur d'autres engins. Quand on parle d'une moto à 27 000 euros, cela fait réfléchir.

Quels profils de pilotes rencontrez-vous ?

Des personnes entre 30 et 60 ans, ce qui est logique au vu du

budget. Il y a aussi de plus en plus de femmes.

Ce qui vous demande d'adapter vos produits ?

[Sourire.] Je ne suis pas un grand fan des blousons avec de grosses bandes rose fluo. J'essaie de proposer autre chose en tout cas.

Une partie de votre travail tourne autour de la sécurité et vous allez présenter des airbags à Grasse : on en parle de plus en plus, mais ce n'est pas nouveau, non ?

Effectivement, cela existe depuis la fin des années quatre-vingt-dix. Mais c'est une très bonne chose de voir ce produit se démocratiser. Personnellement je conseille le modèle filaire, qui offre une meilleure protection, se déclenche en cas de chute même à l'arrêt, et ne nécessite aucun abonnement.



Bastien Putegnat a réalisé son rêve en consacrant sa carrière professionnelle au monde de la moto. (Photo M. D.)

carburent toujours autant



À Mandelieu : « Malgré l'inflation, les inscriptions ne chutent pas »

Sur la piste de Mandelieu-la-Napoule, quatre bécanes tournent. Derrière le guidon, quatre femmes de différentes générations. Leur point commun : elles préparent l'examen du permis moto. « Nos rangs se féminisent, c'est une bonne chose », se réjouit Adeline Raybaud, co-gérante de l'auto-école Capitou, qui sait que les idées reçues ne peuvent qu'être balayées sur le terrain. « Si l'on est petite et menue, on peut appréhender le côté physique de la conduite. Mais il est possible de trouver un engin moins lourd que l'on peut relever et maîtriser. »

La responsable administrative de la structure avance, dans un clin d'œil : « Pour faire une généralité, nos élèves féminines apprennent plus vite. Elles font preuve de modestie et cela leur permet de faire des progrès et d'assimiler les bons réflexes. » Il n'y a pas de secret : la moto, c'est avant tout l'école de l'humilité.

Sur une piste privée près de l'aéroport

À cette phrase, Arnaud Raybaud, responsable pédagogique, ne peut qu'opiner du chef : « Au début, l'engin tombe. On apprend à le relever. Et il vaut mieux que cela arrive ici plutôt

qu'à un carrefour. » Ici ? Une piste privée jouxtant le tarmac de l'aéroport de Cannes-Mandelieu que la structure exploite depuis 2019. Un lieu idéal pour débiter et apprendre les bases sans avoir à piloter sur la route : « C'est rassurant, dans un premier temps, de ne pas être directement en pleine circulation. »

Le doyen du permis moto l'a obtenu à... 82 ans

D'autant plus que les candidats ne sont pas forcément tous rodés... « On voit de plus en plus de personnes préférant passer le permis moto à la place ou avant le permis auto. Donc là, il y a un travail important puisque c'est leur première rencontre avec la route. »

Deux profils se côtoient durant les sessions pratiques : « Il y a les passionnés de deux-roues et les gens qui viennent dans un but utilitaire : se déplacer. Ce qui est sympa, c'est de voir ces personnes se découvrir un réel intérêt pour cet univers. Au départ, il s'agissait de conduire un scooter, et puis on termine avec une moto ! »

Côté moyenne d'âge ? « On est assez stables. Un tiers de 18-24 ans, un tiers de 24-44 ans et un autre tiers jusqu'à

60 ans. Après, cela existe, mais c'est plus rare. » D'ailleurs, le doyen du permis moto l'a obtenu à... 82 ans. « C'était son rêve, il a eu la volonté de le concrétiser. Il n'a pas roulé des années après, mais c'était chouette de l'accompagner », sourit Arnaud Raybaud qui forme, avec son équipe, plus de 500 élèves par an, uniquement pour le deux-roues : « On pensait qu'avec l'inflation, ce permis, qui n'est pas obligatoire, allait perdre des candidats. Nous avons la bonne surprise qu'il n'en est rien : les quotas ne diminuent pas ! »

Des stages de perfectionnement

Alors, évidemment, quand on est de plus en plus nombreux sur la route, il faut garder en tête que la sécurité prime. « L'équipement est obligatoire pour prendre les cours chez nous. » Un budget. « Comptez environ 300 euros avec les remises chez nos partenaires » - auxquels vous ajoutez près de 700 euros pour un permis moto : « C'est la pratique qui va permettre de piloter. C'est d'ailleurs pour cela que nous avons ouvert il a peu des stages de perfectionnement, c'était une demande qui revenait très souvent. »

Apprends à chouchouter ta bécane depuis Nice

Mettre ses mains dans le cambouis. Et en ressortir grandi. Depuis 2018, La Sauce Moto, garage associatif, propose aux pilotes d'apprendre à entretenir et réparer leur propre bécane. Une formule participative qui fait vrombir le quartier Saint-Roch, à Nice. Et pas besoin d'être un expert – même s'ils sont accueillis à bras ouverts – pour passer un guidon au 10, rue Fornero-Meneï. « Tu peux venir en n'ayant jamais touché une clé à molette de ta vie. Au départ, tu vas apprendre à faire la vidange, changer tes pneus... Le b. a.-ba qui va te permettre d'appréhender ton engin », résume Paul, membre fondateur de la structure. Et ensuite ? Aucune obligation. « Tu peux venir avec un projet précis, comme Laurent par exemple. Cela fait un an et demi qu'il est sur sa VX 800. » Domino en main, l'intéressé explique devant sa belle Suzuki de 1992 : « Là je m'occupe du phare avant, je le démonte. Le souci, c'est que les fils sont bien collés, c'est ça quand on donne dans le vieux... » Certes, il reste encore du boulot dessus.

Pas un garage clandestin

Mais le néomécanicien en est à s'interroger sur la couleur qu'elle arborera : « D'origine, elle est violette. Mais on verra ce que je préfère... » À l'aise autour de son pont, il œuvre en toute confiance,

sachant que les anges gardiens des lieux veillent au grain. Mais attention, pas question de faire concurrence aux réparateurs professionnels. « Chez nous c'est clair, il n'y a que le propriétaire du véhicule qui agit dessus. L'équipe encadrante est bénévole et peut guider, conseiller. On a aussi des ressources théoriques dans le bureau. Mais pas question de monter un garage clandestin ! », sourit Paul en défendant la valeur première du site : la transmission. « Tout est réinjecté dans l'asso. L'adhésion est de 90 euros à l'année, tu loues ton pont pour 4 heures à 40 euros. »

Réservoir de passion

Les outils sont à dispo. Tout comme l'expérience de Patrick, dont la carrière d'enseignant à l'Institut de formation automobile de Nice n'est plus à détailler. Et ne rougissez pas si vous ne débarquez pas en Ducati ou Harley. « On a de tout ici, des scooters, des modèles anciens... » Pas de discrimination, tout le monde est un mécano qui s'ignore. « Si tu veux aller dans le fond des choses, tu dois t'intéresser à la chimie, à la physique, aux matériaux, à l'électricité et même à l'électronique pour les modèles les plus récents. Ça fait beaucoup ! C'est pour cela qu'on est là. »

En bleu de travail, les barrières sociales tombent dès l'entrée. Idéal pour insuffler un esprit de

communauté. « Ici on rencontre des gens qu'on n'aurait jamais croisés dans notre vie », indique Gilles, qui retape la moto de ses 18 ans, de l'affect qui fleurit bon l'huile de moteur.

Parce que c'est à ça que carbure la cinquantaine d'adhérents : à la passion. « J'ai acheté une moto quand j'ai appris que l'association ouvrait », indique Louis, qui réside à Beausoleil. J'ai appris énormément, maintenant je fais mes révisions. » Un argument économique ? « En garage, cela me coûterait 120 euros, ici, j'en ai pour 50 euros de matériel. »

Entrevoir l'envers du décor

Pour autant, l'association se garde bien de jouer la carte de la solution anticrise, comme le souligne Paul : « Ce n'est pas notre vocation. Quand on fait les choses soi-même, on y passe d'abord du temps. Et surtout, à un moment donné, on arrive tous à notre limite. On sait qu'il faudra l'amener chez un pro. »

Mais face à un expert, on saura parler la même langue. « Cela facilite les relations avec son garagiste, qui est d'ailleurs ravi de bosser sur un véhicule entretenu ! »

Une manière aussi d'entrevoir l'envers du décor : « Quand tu as passé un temps fou sur une vis qui ne visse plus, tu prends conscience des impondérables. »

Et quand tout roule, le plaisir est au rendez-vous !



Des passionnés de toujours, des néomécanos et des experts de la première heure : dans cette association, l'entraide prime.

(Photos Frantz Bouton)

Le dossier du dimanche



Basée dans le Var, l'Association motocycliste de sécurité routière vient à la rencontre du grand public lors de journées de sensibilisation.



La section locale de Toutes en moto Côte d'Azur vient tout juste de reprendre du service. A travers leurs actions précédentes elles ont soutenu l'association niçoise Accueil femmes solidarité, qui n'existe plus..



Réglementation, bruit, écologie :

Dérapage. Et si on abordait les sujets qui fâchent avec ceux qui arpentent les routes sur leur destrier mécanique ? Ils sont avant tout motards, membre d'une association. De différentes générations, venant du Var ou des Alpes-Maritimes... Ils partagent la même passion mais pas toujours la même vision.

Technique, le contrôle

Le contrôle technique... obligatoire. Un adjectif qui fait grincer des dents et crisser des pneus. D'autant plus depuis le 1^{er} juin, quand le Conseil d'État a exigé la publication des textes d'application, sous deux mois, du contrôle technique

deux-roues. Pour Patrick Califano, du Collectif motard 83, il n'y a pas d'autre mot : « C'est du racket. Pourquoi doit-on

payer 50 euros pour des contrôles que l'on fait systématiquement ? » Mais il ne faut pas mélanger les torchons et les serviettes : pour beaucoup de pilotes, pas question de mettre les motocyclettes, les scooters et les grosses cylindrées dans le même panier. « Est-ce que toutes les cylindrées doivent être concernées ? », interroge Didier

Bergé, à la tête de l'historique Moto Club de Cannes, qui promeut aussi bien le côté sportif, touristique et ancien de la pratique.

Tous en conviennent : les causes techniques sont marginales dans l'accidentologie. « Un rapport ⁽¹⁾ montre que ça représente 0,3 % des cas », relève Fabien Labet, d'Esprit Motard 06. « C'est tellement faible, c'est de la malchance, comme un pneu qui claque », commente Raymond Di Scala, 73 ans au compteur, président de l'American Car & Bike Varois, qui donne dans les grandes sorties.

Mais contrairement aux idées reçues, tous ne sont pas complètement fermés à l'idée de passer par la case contrôle. Pour Chantal Leca, présidente nationale de Tou-

tes en moto résidant à Cagnes-sur-Mer, il pourrait y avoir un réel intérêt : « Cela peut être utile pour la revente. J'ai vu des jeunes se faire avoir : ils voient une annonce avec un prix qui rentre dans leur budget et achètent, sans s'en rendre compte, des engins clairement dangereux. »

Les mauvais pilotes

En parlant de danger, évoquons les pilotes qui adoptent un com-

portement à risque sur la route. « En termes de nombre, cela reste marginal, mais effectivement, cela fait du tort à toute la communauté », considère Raymond Di Scala, rejoint par Chantal Leca : « Des têtes brûlées, il y en a toujours. Mais dans n'importe quel domaine ! Quand je vois des motards qui engueulent des automobilistes sur la

route. Prom' parce qu'ils ne se sont pas poussés immédiatement, ça me hérisse. » Son passé dans l'enseignement de la conduite parle : « Le pire des fléaux sur la route, c'est l'impatience. » Et quand vous ajoutez à cela une vitesse excessive, le cocktail peut être dramatique. « Ceux qui veulent aller plus vite que tout le monde, qui doublent à fond les ballons... Ils oublient l'essentiel : tu conduis pour les autres. »



Trente-cinq couples composent les rangs de l'American Car & Bike Varois.

« Sanctuariser des pistes pour éviter les rodéos urbains »

Pour Didier Bergé, des « sessions de roulage après le permis » seraient des bonnes piqûres de rappel techniques. Vieux routard, le Varois Raymond Di Scala reste coi devant la logique du marché : « Tant qu'ils vendront des motos capables d'atteindre les 300 km/h, on rencontrera ce problème. Il faudrait seulement interdire leur immatriculation, et elles resteraient de ce fait sur les pistes. »

Spécialiste de la sécurisation de courses sportives avec son association, Serge Fabre affirme : « Tu joues ta vie, mais tu joues avec la vie des autres. Comme nous ne sommes pas en uniforme et que l'on parle le langage des motards, nous pensons que l'on peut arriver à faire passer ce message. »

Mais on le sait bien : l'attrait pour les rodéos reste fort. En témoignent les quatre jours de compétition sauvage dans le secteur niçois lors du week-end de l'Ascension. Événement qui s'est clos avec 150 infractions, 51 motos saisies et un organisateur écroué. Devant cette tendance qui semble avoir la cote, Didier Bergé relance un débat : « Sanctuariser des endroits pour que cette pratique ne prenne pas place sur la voie publique pourrait être une solution. »

« Si l'on n'est pas à moto, on ne peut pas s'en rendre compte. Les dos-d'âne trop haut, les coussins berlinois qui glissent... Il y a aussi les matériaux qui colmatent les trous des enrobés, cette sorte de mélange de goudron et pneumatique. » « Vous avez l'impression que votre roue avant part, c'est terrible », indique Raymond Di Scala, qui verrait bien certaines glissières de sécurité « doublées ». L'amélioration du réseau routier : le cheval de bataille de Martine, qui habite le port de Toulon. Repre-

« Si l'on n'est pas à moto, on ne peut pas s'en rendre compte. Les dos-d'âne trop haut, les coussins berlinois qui glissent... Il y a aussi les matériaux qui colmatent les trous des enrobés, cette sorte de mélange de goudron et pneumatique. »

L'état des routes

Mais parlons aussi de l'état de la route, un thème qui revient très souvent dans les discussions. Serge Fabre et ses acolytes de l'AMSR ont même embarqué comme passagers des élus locaux pour leur faire prendre conscience de la situation en ville : « Si l'on n'est pas à moto, on ne peut pas s'en rendre compte. Les dos-d'âne trop haut, les coussins berlinois qui glissent... Il y a aussi les matériaux qui colmatent les trous des enrobés, cette sorte de mélange de goudron et pneumatique. »

« Vous avez l'impression que votre roue avant part, c'est terrible », indique Raymond Di Scala, qui verrait bien certaines glissières de sécurité « doublées ».

L'amélioration du réseau routier : le cheval de bataille de Martine, qui habite le port de Toulon. Repre-



Avec la solidarité qui lie les pilotes, le Moto-club de Cannes existe depuis... 113 ans !



Patrick Boschini, qui a enfourché sa première moto à 6 ans, est le président du Moto club d'Antibes-Juan-les-Pins.

c'est quoi, être motard en 2023 ?

nant le slogan de la Fédération française des motards en colère, elle interpelle les collectivités : « *Qu'ils s'occupent des routes, moi, je m'occupe d'entretenir mon véhicule ! On a des leçons à prendre d'autres régions en la matière. Chez nous, il y a des trous, le revêtement n'est pas bien entretenu : c'est la cata. La sécurité, elle commence par là...* »

Pétarader en paix ?

Évidemment, dès qu'on dit « deux-roues », le premier son qui vient aux oreilles est celui d'un moteur bruyant. Et pourtant, il faut savoir que le nombre de décibels est encadré. Au maximum, les cylindrées supérieures à 175 cm³ ne doivent pas dépasser les 80 dB. En ne respectant pas cette obligation, le pilote risque une amende de 135 euros.

« *C'est un sujet, parce qu'un seul engin peut embêter toute une ville* », reconnaît Serge Fabre en évoquant la capacité de nuisances de certains. D'ailleurs, ça fait toujours du bruit une moto ? « *Certains engins sont bruyants à la sortie de l'usine. Par exemple, une Harley fera toujours plus de bruit qu'une Japonaise. Mais d'autres ont leur pot d'échappement changé. Ça devient aberrant d'ailleurs cette histoire. On voit des gens trouver trop cher un airbag à 400 euros alors qu'ils ont investi 2 000 euros pour leur pot !* » Certains pilotes opéreraient même

pour des bouchons d'oreilles, histoire de supporter le bruit de leur propre moteur. C'est en tout cas ce que raconte Frédéric, habitant dans le secteur de Vence : « *Mon cousin fait ça, oui. Il ne peut pas imaginer arriver sans en faire des caisses. Mais c'est assourdissant. À ce niveau-là, je pense que c'est culturel et que ça relève de sa personnalité. Il va rester old school jusqu'au bout.* » En tout cas, on en

connaît qui ne lui disent pas merci – et qui pourtant conduisent sur une selle, comme lui.

Et l'électrique ?

Et la fin du moteur thermique en 2035 ? Si le stop ne concerne que les automobiles à ce jour, les motards s'interrogent quant au tournant que peut prendre les deux-roues. « *Pour le moment, je ne suis*

« On ne doit pas être les passagères de notre vie ! »

Born to be wild n'est pas un hymne masculin. Derrière le slogan « *Conduisons nos vies* », l'association Toutes en moto travaille à promouvoir une image d'émancipation féminine. « *Il y a de plus en plus de femmes qui pilotent, c'est très bien. Cela pousse aussi le marché à évoluer. Parce qu'il y a encore quelques années, les protections femmes étaient moins performantes ! Et je ne vous parle pas du style* », relève Chantal Leca, qui assure la fonction de présidente nationale de l'association, tout en vivant sur la Côte d'Azur. À travers ce mouvement, le message est clair : « *On ne doit pas être passagères de nos vies. On ne regarde pas notre avenir par-dessus l'épaule de quelqu'un.* » L'image est forte, efficace. En plus de mener des missions caritatives, les équipes travaillent à casser les codes, briser les croyances limitantes : « *Si vraiment c'est un souhait profond de passer votre permis, n'ayez pas d'appréhension. Les femmes ne réussissent pas moins bien que les hommes, arrêtez d'écouter les stéréotypes !* » Formant une communauté soudée – qui est également ouverte aux messieurs, parce que ces nanas ne sont pas sectaires –, ses membres se retrouvent pour partager un bout de macadam et échanger autour d'une table. Un espace qui se veut dénué de jugement, pour permettre à toutes de trouver leur voie.

pas convaincu », reconnaît Raymond Di Scala, qui attend davantage des constructeurs. « *Qui dit autonomie, dit batteries plus lourdes. Il faut encore du boulot.* »

De son côté, Didier Bergé n'a pas attendu une obligation pour naviguer grâce à la fée électricité. Depuis cinq ans, il roule avec une LimeWire : l'un des deux modèles électriques de Harley Davidson : « *Elle me convient, mais pour développer le côté électrique de la moto, il faudrait des modèles plus abordables et améliorer les points de recharge.* »

C'était avant...

Bref, on n'est pas motard en 2023 comme en 1973. Pourtant, les gardiens du temple roulent toujours... « *Même si le salut des motards ne m'est pas toujours rendu, je le ferai toujours* », promet Raymond Di Scala. « *Avant, dès que quelqu'un était en panne sur le bord de la route, tout le monde s'arrêtait. C'est vrai que cela s'est un peu perdu* », commence Patrick Boschini, président du Moto club d'Antibes-Juan-les-Pins, qui nuance : « *En même temps, les machi-*

nes ont évolué pour du mieux. Changer un joint de culasse sur le bas-côté, ça ne se fait plus ! »

Même s'il ne m'est pas rendu, je fais le salut des motards

Et des choses qui « *ne se font plus* », il y en a un paquet quand on entend les plus expérimentés en parler. « *Il y*

« *a plus de dix ans, on organisait un grand rassemblement aux Espaces du Fort Carré, il fallait voir ça, 300 motards qui venaient de toute la France, même de Belgique* », raconte Annick Boschini, en décrivant des joyeux souvenirs. « *On voyait des gens débarquer avec les bottes de moto et la serviette sur l'épaule pour la plage.* »

Un rassemblement de tourisme où les kilomètres comptent : « *Donc c'est sûr, vu le contexte actuel, avec le coût de la vie et de l'essence, ce serait impossible de refaire le même événement.* »

Et pourtant, Annick y croit toujours : « *Avec moins de monde, on pourrait. Oui, ça reste encore un de nos objectifs.* »

Toujours regarder devant, ça, c'est bien un truc de motard !

1. Le rapport « *Motorcycle accident in depth study* » qui a été cité dans une question du sénateur de la Somme Stéphane Demilly (UC).