



PAUL ARDENNE

MOTO
NOTRE AMOUR

Flammarion

Extrait de la publication

PAUL ARDENNE

MOTO

NOTRE AMOUR

Aujourd'hui propriétaire d'une sportive allemande, la BMW K1200S; hier, sillonnant l'Europe et l'Afrique sur le dos d'une italienne virile, la 1000 Laverda; un autre jour, couché sur une fusée japonaise, la ZZR 1100 Kawasaki... Paul Ardenne, historien de l'art, n'a jamais cessé de voir dans ses motos l'objet de tous les plaisirs, de tous les dépassements. Enfant déjà, il enfourchait avec son père une splendide 1000 Ariel Square Four. Une légende.

Témoignage intime, presque sacré, histoires de vies, de morts, ce livre s'adresse à la horde des motards qui voue un culte à cet étalon mécanique, dispensateur de sensations vertigineuses, révélateur de personnalité.

« Ma moto est un corps vif. Elle est mon corps, je suis le sien. Nous communiquons, nous nous comprenons. Nous endurons ensemble et devenons solidaires, amis, amants. » La moto n'est pas une simple machine, un véhicule uniquement fonctionnel. C'est une arme qui forge le corps du motard, centaure d'une mythologie moderne. C'est la fusion érotique d'un être avec son animal totem. C'est la liberté convoitée, la solitude consentie.

Paul Ardenne se livre, avoue ses crimes, ses pleurs, ses joies. Il dit ce corps à corps brutal, sauvage, plein de jouissance et d'effroi qui fait le quotidien du motard chevronné. Jamais on n'a écrit sur la moto avec cette tendresse impudique et cette passion effrénée.



MOTO,
NOTRE AMOUR

DU MÊME AUTEUR
(Extraits)

- Opus* (avec Jacques Coulais), Éditions du Figuier, 1990
Capc-Musée 1973-1993, Éditions du Regard, 1993
1989 (sous la dir.), Éditions du Regard, 1995
La Création contemporaine entre structures et système,
Publications de l'École des beaux-arts de Rouen, 1995
Art. L'âge contemporain, Éditions du Regard, 1997
L'Art comme expérience (avec Pascal Beausse et Laurent
Goumarre), Dis-Voir, 1999
L'Art dans son moment politique, La Lettre volée, 2000
*L'Image Corps. Figures de l'humain dans l'art du
XX^e siècle*, Éditions du Regard, 2001
*Un art contextuel. Création artistique en milieu urbain, en
situation, d'intervention, de participation*, Flammarion,
2002 ; rééd. coll. « Champs », 2004
La Halte, roman, Éditions QUE, 2003
Portraiturés (avec Élisabeth Nora), Éditions du Regard,
2003
Codex Rudy Ricciotti, Ante Prima-Birkhäuser, 2003
*Terre habitée. Humain et urbain à l'ère de la mondialisa-
tion*, Archibooks, 2005
Extrême. Esthétiques de la limite dépassée, Flammarion,
2006
Nouvel Âge, roman, Le Grand Miroir, 2007
*Art, le présent. La création plasticienne au tournant du
XXI^e siècle*, Éditions du Regard, 2009

Paul Ardenne

MOTO,
NOTRE AMOUR

Postface de Franco La Cecla

Flammarion

© Flammarion, Paris, 2010
ISBN : 978-2-0812-2032-4

Pour tous les motards, les *bikers*,
qui se reconnaîtront dans le paysage
phénoménal de la machine Moto,
machine d'exception, fondamentalement
existentielle.

« Dieu est une 1000 Vincent Black Shadow. »
Proverbe motocycliste, XX^e siècle

« Life is ours, we live it our way. »
Metallica

Bike!

J'ai toujours voulu écrire un livre sur la moto.

Je dis bien *moto* et non motocyclette, le mot « moto » n'existerait-il que par convention d'usage. Dire « motocyclette » équivaldrait à prendre l'air affecté de Robert Bresson quand, au lieu d'utiliser le mot « cinéma », ce metteur en scène disait « cinématographe ». Posture révérencieuse que celle de Bresson, posture pieuse.

Je préfère encore le terme anglais « *bike* » à celui de « moto ». Du fait de l'accentuation sur la première partie du mot, sur le *i*. Du fait aussi du *k* de « *bike* », suggérant une certaine violence. Il exsude un ton pressant de ce mot, comme la nécessité de passer à l'acte. *Bike!* Le mot même vous intime de le dépasser, de sauter du vocable au réel, et d'aller essayer la moto.

MOTO, NOTRE AMOUR

Le plus beau surnom jamais donné à un coureur de moto, en l'occurrence à Mike Hailwood, pilote de vitesse plusieurs fois champion du monde, légende du temps de son vivant – c'est Mike the Bike. « Mike *the Bike* ». S'entendent, dans ces termes mariés, un corps et une machine, une vie et une pratique, une conscience et un phénomène, un désir et une passion. Dire « moto », pour moi, c'est cela : convoquer la fusion d'un corps, le mien, celui de Mike Hailwood, avec une machine, la moto, *the bike*. C'est aussi convoquer, outre celui de Mike et le mien, le corps de tous ceux qui pratiquent la moto comme on se doit de la pratiquer – en un échange intense, viscéral, où fraternisent, où s'accouplent la mécanique et le vivant.

J'ai possédé ma vie durant un grand nombre de motos, de tous genres, routières, sportives, de cross, avec une prédilection pour les machines les plus puissantes, les plus performantes dans leur domaine, acquises si possible au moment où elles entraient en production. En matière d'apport expérimental, aucune n'a failli, de la plus frêle à la plus puissante, de la plus humble à la plus extravagante.

Je leur dois ces pages, comme à autant d'êtres de chair.

Morts avec elle

J'ouvre ce livre par l'histoire d'un homme, un pilote de vitesse parmi tant d'autres, qui s'est tué en course dans les années 1970. Parce que cet homme, Santiago Herrero, est un héros de mon adolescence, même si je ne l'ai pas rencontré, et s'il ne l'a jamais su. Ce *running man* représente pour moi le symbole de l'éternelle bataille de David contre Goliath, du pot de terre contre le pot de fer. En dépit du matériel roulant dépassé qu'il doit emmener sur la piste, ce diable de Herrero tient tête course après course aux plus redoutables compétiteurs de son temps. Mais Santiago Herrero se tue.

De sa mort, je me souviens comme d'une tragédie, comme d'une souffrance aiguë, souffrance personnelle mais aussi souffrance sociale, née de

l'humiliation. La mort de Herrero jetait une lumière très crue sur les inégalités fondamentales du monde dans son fonctionnement coutumier, qui voit tôt ou tard triompher les mieux armés. J'ai porté le deuil de Santiago Herrero dans mon corps de jeune adolescent comme on porte le deuil d'un être cher, d'un amour, comme on porte aussi le deuil d'un rêve de justice.

Santiago Herrero, l'homme au casque de marque Cromwell orné d'un trèfle à trois feuilles. Il courait sur une Ossa, une machine rudimentaire, un banal monocylindre deux temps. Il lui fallait lutter contre des machines multicylindres techniquement très avancées, nippones en particulier. Apôtres de la sophistication mécanique nouvellement arrivés dans le Continental Circus (on appelait ainsi, du temps de Herrero, le championnat européen de vitesse), les Japonais mettaient alors en piste des motos aux caractéristiques stupéfiantes. Nouvel art de la guerre, manière souterraine d'exorciser leur défaite, la capitulation de septembre 1945, après les bombardements de Hiroshima et Nagasaki ?

Sur le plan technique, personne en tout cas, pas même les Italiens ni les Anglais qui les avaient précédés dans l'excellence, ne développait les motos de course comme les ingénieurs de l'empire du Soleil-Levant. Personne non plus, alors, n'aurait pu

enchérir sur leur audace. Je songe à la Suzuki 50 cm³ bicylindre ou à cette autre Suzuki, la 125 cm³ quatre cylindres deux temps, sorties l'une et l'autre surarmées des ateliers de Hammamatsu comme Athéna de la tête de Zeus, prouesses techniques extraordinaires en termes de miniaturisation au regard des standards de l'époque. Je songe encore à ce fleuron de l'arsenal motocycliste qu'avait dévoilé aux Européens médusés, quelques années avant la mort de Herrero, Soichiro Honda – la fabuleuse RC166. Cette historique 250 six cylindres quatre temps, que cet habitué des geishas et de leurs services raffinés fit courir au milieu des années 1960, devait devenir une mécanique mythique. Elle inspirerait bientôt des répliques (un maître technicien français tel que Guy Coulon s'en est inspiré, en forme d'hommage) : un véhicule d'exception, le *must*, l'expression d'un génie superlatif.

Santiago Herrero, lui, courait espagnol, ce qui équivalait, face à cette concurrence, à courir perdant. Sa bravoure nationaliste n'empêcherait les machines japonaises ni de gagner, ni de servir bientôt d'étalons et de modèles à leurs concurrentes, jusqu'à ce progressif et incertain retournement de situation, la stimulation de la technologie européenne, qui aboutirait au triomphe tardif, en vitesse, en tout-terrain, de machines conçues sur le Vieux Continent : les Aprilia, les Derbi, les KTM,

la Ducati Desmosedici surtout, la plus formidable moto de performance pure conçue d'esprit d'homme. Mais Santiago Herrero courait sur Ossa, une mécanique primitive. Puisqu'il prétendait aux meilleures places, il lui fallait prendre tous les risques, sans autre choix que celui de s'exposer pour compenser les faiblesses de sa moto. On a vu la suite – sa fin.

Santiago Herrero n'est qu'un des multiples motards tués dont je collectionne le souvenir. Certains, comme Herrero, sont des pilotes de compétition que je n'ai pas personnellement fréquentés, d'autres des amis que j'ai étreints vivants puis morts, avant qu'on ne les mette en terre. Leur ensemble constitue pour moi une peuplade sacrée, une fratrie, mon panthéon, une somme de repères aussi : je leur demande mentalement, en maintes occasions, comment piloter mes propres motos, et bien d'autres choses. Comment aurais-tu pris cette courbe, toi, Santiago ? Qu'aurais-tu pensé de ce freinage limite, qui était ta spécialité ? Aurais-tu aimé cette gerbe d'étincelles en virage, tandis que la moto râpe le bitume de ses parties basses ? (Non, tu n'aurais pas aimé : frotter, c'est se ralentir, gaspiller inutilement de l'énergie cinétique.) N'aurais-tu pas poussé cette accélération encore plus loin, jusqu'au surrégime moteur, pour gagner

sur tes adversaires un précieux dixième de seconde ?

Parfois mes morts me répondent. Herrero, par l'exemple que son pilotage à la fois fluide et subtil aura incarné, ne perd jamais une occasion de me rappeler combien la puissance brute mal utilisée est une ennemie, sur chaussée détremmée plus qu'ailleurs, et combien l'économie peut se commuer dans certains cas en force : peu de chevaux libérés d'un seul coup, faible risque de glissade, trajectoire propre, efficacité. Bill Ivy, lui, m'enjoint de me méfier des mauvais tours que la mécanique peut jouer au pilote d'une moto – Ivy, immense pilote dont le malheur aura été de concourir sur une machine prodigieuse mais hélas trop complexe, cette 350 Jawa tchèque impossible à régler avec ses quatre cylindres en V et ses distributeurs rotatifs, curieuse mécanique bardée de technologie dernier cri entourée d'une aura de mystère. Pensez, une mécanique d'exception venue du monde alors inconnu de l'Est, miracle matériel surgi des terres opaques du communisme d'État (nous sommes encore dans la guerre froide), née en cachette comme l'enfant d'une liaison secrète, derrière le rideau de fer, mais plus novatrice pourtant que les motos conçues au même moment en Occident. Une machine d'une subtilité mécanique exacerbée mais trop fragile : les avaries mécaniques ayant émaillé la dernière saison de compétition de

Bill Ivy sur la Jawa le conduisirent à vouloir absolument gagner un grand prix, et à prendre tous les risques, jusqu'à ce que le moteur trop éprouvé du bolide de l'Est lâche sur serrage et bloque, entraînant sa chute – sa mort.

À Jarno Saarinen, que j'associe aux terres gelées de la Scandinavie recouvertes de neige sept mois sur douze, je demande chaque hiver comment on peut oser conduire une moto sur le verglas ou sur la neige, un défi en principe inenvisageable avec une machine de route.

À mon ami et frère de cœur Daniel Coulais, qui se tua sur sa Triumph Bonneville à l'âge de vingt-deux ans, ce soir de beuverie où il faisait une course absurde, sans lumière, avec deux autres de nos amis motards, entraînés par l'euphorie que génère l'esprit de compétition – à Daniel qui n'a pas survécu aux chaussées méandreuses du Marais poitevin je demande : est-il raisonnable de rouler de nuit à 260 km/h, même sur une autoroute large de chaussée, et qui ne tournoie pas, l'aiguille du tachymètre de ma 1000 Yamaha YZF Exup calée presque tout en haut, le faisceau d'éclairage du double bi-iode H4 de cette machine autoriserait-il une correcte vision de la route en dépit de la vitesse élevée ?

À Patrick Albert, tué en rase campagne par un automobiliste sortant d'un champ en marche arrière, de nuit, tous feux éteints, Patrick Albert

Composition et mise en pages



N° d'édition : L.01EHBN000252.N001
Dépôt légal : mai 2010