

Carte blanche

Dominique Sappia : "Pour les seniors il est trop tard"

■ Le kiné-ostéo marseillais a veillé pendant 63 Grands Prix sur la santé des conducteurs du dimanche les plus doués de la planète. Il a aussi approché les sommets technologiques de l'auto, sans perdre pour autant le sens des réalités quotidiennes.

Je ne suis pas un grand consommateur d'automobiles, mais cela ne m'empêche pas d'éprouver parfois du plaisir au volant. La première grande voiture qui m'ait marqué est la DS Pallas 23 à injection électronique de mon papa. J'étais trop petit pour me rendre compte de la révolution technologique qu'elle représentait, mais je me souviens que c'est elle qui éveilla mes sens vis-à-vis du monde de l'auto. De plus, elle était tout de même l'une des seules deux roues motrices capable de franchir le col de Vars enneigé sans chaînes.

Même si les critères ont évolué, l'un des basiques des véhicules particuliers est tout de même de vous emmener quand et là où vous le voulez en quelques coups de volant et d'accélérateur.

L'évolution est telle que le rôle du conducteur est de plus en plus assisté par des systèmes électroniques. Si nous ne sommes pas encore au niveau des avions fonctionnant en mode automatique, avec des pilotes qui mangent, dorment ou lisent le journal, pendant certaines phases de vol, nous n'en sommes pas loin.

Si la technologie continue de me faire rêver, un des éléments auquel je reste très attaché, c'est l'esthétique. A mon goût, le coup de cœur existe autant dans le choix d'une automobile que dans celui d'une compagne sur un coup de foudre.

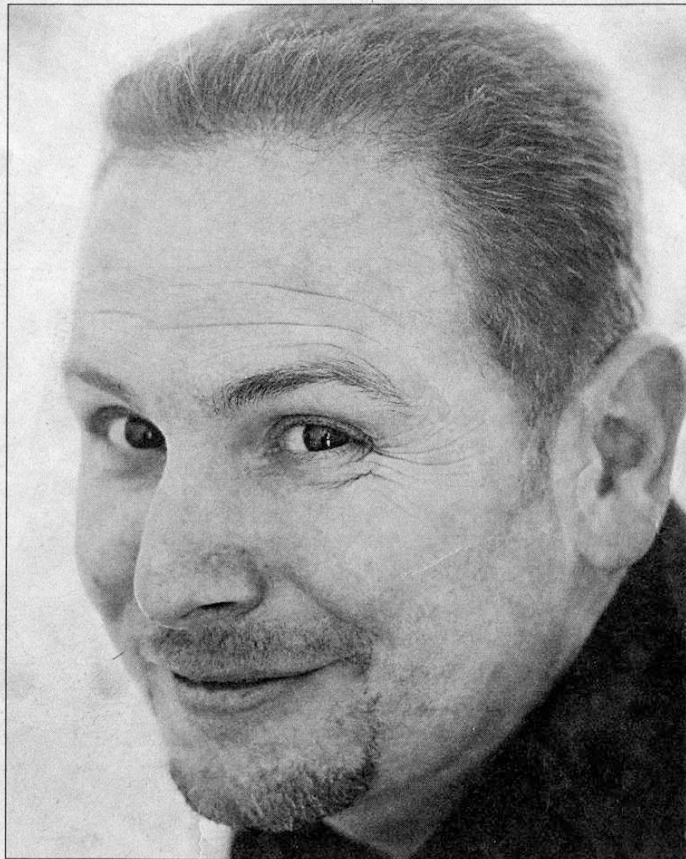
J'ai d'ailleurs acquis un Chrysler PT Cruiser sur un coup de flash après avoir vu son essai à la télé. Je ne savais absolument pas ce qu'il y avait sous le capot moteur et je dois avouer que je ne le sais toujours pas...

En revanche, je peux vous dire que les pilotes sont tous des dingues de mécanique au point que l'on n'ose imaginer. Lorsque Olivier Panis conduisait ma 605 diesel pour aller à une séance d'essais à Barcelone, tout en roulant sur l'autoroute - à des vitesses très raisonnables dois-je préciser -, il ne pouvait s'empêcher

de faire une analyse technique de ma voiture. "Ta roue avant droite a ceci, l'arrière gauche celà, ta boîte de vitesses..."

La culture des pilotes qui ont posé tout jeunes leurs fesses dans les baquets de karts est telle que l'automobile est pour eux une chose viscérale et purement naturelle.

Je ne sais pas si c'est le prolongement de leur cœur mais c'est certainement un organe supplémentaire dans le prolongement de leur corps, de la même manière que les footballeurs ont une approche psychanalytique que Madame ou Monsieur Tout-le-Monde n'ont pas. Dans le genre, j'ai vécu l'une des expériences qui m'ont le plus marqué après un Grand Prix du Brésil à Sao Paulo, sur l'antônista, Avon-Senna menant à l'aéroport. Olivier conduisait la Bora de location, quand je lui ai demandé ce qu'il avait vu pendant la course disputée sous la pluie. Sachant qu'à bord d'une F1 il n'y a pas de pare-brise avec un essuie-glace et que les pilotes ont leur vision altérée dans les plus importantes phases d'accélération et de freinage, je m'attendais à une copieuse explication circonstanciée. Elle fut rapide sous l'orage tropical, Panis s'était mis sur la troisième file, à fond - pas vraiment vite, pour lui tout au moins -, et il a coupé les essuie-glaces en me disant "je vois ça..." Je ne lui ai pas laissé le temps de souffler et je lui ai dit de remettre les



essuie-glaces en fonction. J'étais prêt à sauter en marche !

Les voitures choisies pour leur usage personnel par les pilotes sont autant le reflet de leurs goûts que de leur culture on peut parler des Ferrari de Pedro Diniz et des Lamborghini d'Olivier Panis les Méditerranéens, des Aston Martin de Damon Hill marqué du sceau anglo-saxon et ainsi de suite... A leur niveau, ces choix sont principalement fait pour prendre du bon temps en roulant.

En ce qui nous concerne, à mi-chemin entre le désir voire le besoin de nous affirmer dans certains milieux sociaux ou par pure nécessité, nous assistons au développement de modèles vis-à-vis desquels l'aspect utilitaire prend le pas sur

le côté image et m'as-tu-vu. D'où le développement du concept de l'Essage et sa déclinaison en modèles familiaux de grand volume ou compacts comme le Picasso ou le Scénic. Alors qu'il y a quelques années c'était presque une honte d'avoir une petite voiture, se déplacer en Smart est désormais un must.

Contrairement aux voitures, dont la durée de vie est programmée de plus en plus courte, la médecine nous permet de vivre de plus en plus vieux, mais pas forcément dans l'état de maîtriser au mieux une moto ou une auto. La question à se poser à ce sujet concerne donc la réglementation de la conduite des seniors, un état vers lequel nous allons tous.

Faut-il laisser le permis à tout le monde sans contrôle, comment et à partir de quel âge faut-il réaliser des contrôles ou élaborer des limitations de l'usage des véhicules ?

Dans ce domaine, compte tenu du vide juridique qui existe, il est déjà trop tard.

Si les solutions à appliquer rapidement ne sont pas trouvées de toute urgence, ce problème s'ajoutera à ceux, déjà nombreux, de la sécurité dans la circulation routière. Je m'étonne de constater qu'au moment où le législateur évoque le permis probatoire des nouveaux conducteurs, il ne se pose pas la question de savoir qui est potentiellement le plus dangereux : le jeune qui découvre la conduite ou le senior qui n'a plus les capacités physiques et intellectuelles qui faisaient de lui un bon conducteur quand il était dans la force de l'âge.

Propos recueillis par Charles-Bernard ADREANI

Sappia digest

est né le 23 septembre 1965 à Marseille. Kinésithérapeute et ostéopathe du sport, il sévit sur les stades, les terrains et les circuits depuis quinze ans.

- 1988-1993 : OM football.
- 1993-1996 : OM-Vitrolles handball.
- 1996-1999 : championnats du monde de Formule 1, au sein des écuries Ligier, Arrows puis Ferrari, auprès de Comas, Diniz, Hill, Panis, De la Rosa, Rosset, Salo, Takagi et Verstappen.
- 1999-2001 : spectacle N-D de Paris.
- 2002 : retour au berceau marseillais, afin de veiller à la préparation de sportifs de haut niveau, dans les secteurs de la voile, de l'athlétisme, du cyclisme et du karting.
- 2003 et futur : plein de projets. Palmares de Dominique, inventeur de l'EPO pour les pilotes de F1 (Eau, Pastis, Orgeat) : 24 titres de champion du monde toutes disciplines confondues.

