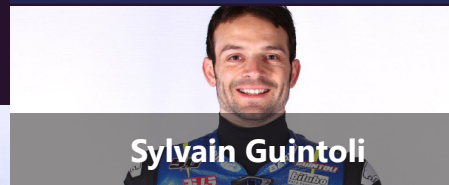
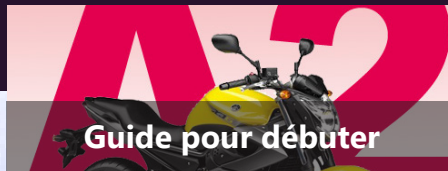


SECURITE ROUTIERE

PERMIS A2

PILOTE DU MOIS



# JOURNAL DES MOTARDS

N° 53 - Mai 2021

L'info du mois :  
Le retour du CT 2 roues

Le concept du mois :  
Une moto plus qu'électrique



[#mfrnational](#)



[@mfrfrance](#)

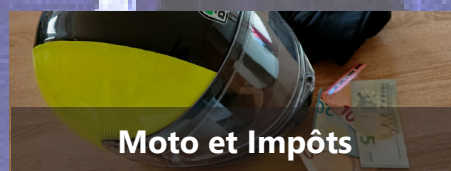


[@mfrnational](#)

MOTO GUZZI, CENTENAIRE

ACTU REGION

ASTUCE MOIS



Le journal des motards désormais en 100 % numérique et plus écolo !

## Le grand retour du Contrôle technique moto pour 2022 !

Jusqu'à présent exempts de contrôle technique, les deux-roues et trois-roues motorisés seront bientôt logés à la même enseigne que les voitures. En effet, le parlement européen a validé cette mesure, qui pourrait rendre le contrôle technique obligatoire en 2022 pour ces véhicules. Déjà l'année dernière, nous savions que la France n'allait pas échapper au contrôle technique obligatoire des motos et scooters. Le but de cette mesure est simple : réduire le nombre d'accidents de la route. En effet, selon les chiffres publiés par la Commission européenne, environ 22.800 personnes sont mortes et quelque 135.000 ont été gravement blessées sur les routes européennes en 2019 (23% de moins qu'en 2010).

Malgré la baisse des accidents mortels, le parlement européen veut désormais à tout prix réduire le nombre de morts sur les routes. En 2012 et 2017, le parlement européen avait essayé d'instaurer le contrôle technique obligatoire pour les deux roues et trois-roues, mais sans succès. C'est désormais chose faite, puisque le projet de résolution a été adopté à 48 voix pour et une voix contre. Durant le premier confinement, une tolérance de trois mois avait été accordée aux véhicules légers pour le contrôle technique.

Il faudra encore attendre quelques mois avant que certains centres de contrôle technique s'équipent avec le matériel nécessaire pour faire passer les tests aux motos. Ainsi, l'entrée en vigueur de cette réforme ne devrait pas avoir lieu avant le 1er janvier 2022 en France, en Belgique, à Chypre, à Malte, au Portugal ainsi qu'au Danemark. Le contrôle technique devra probablement être effectué tous les deux ans, et devrait également être obligatoire lors de la revente d'un deux-roues, trois-roues ou d'un quad.

La position de la Fédération qui essayent tant bien que mal de lutter contre ce contrôle technique obligatoire, qu'ils jugent comme étant une « taxe supplémentaire sans intérêt pour la sécurité ». En effet, selon l'association, moins de 1% des accidents de motos sont dus à des problèmes techniques.

La FMF ainsi que nos confrères dans la défense des usagers 2RM a également mis en lumière un souci de rentabilité de cette mesure. Pour eux, l'investissement des centres de contrôle technique dans du matériel adapté ne serait pas rentabilisé avant longtemps, à moins de faire payer les contrôles au prix fort.

Journal des Motards est publié par :

Fédération des Motards de France  
6, Quai Augustin CHAHO - 64 100 BAYONNE  
Tel : 06 56 73 84 42

Directeur de la publication : Catherine Buquet

Rédacteur en chef : Thomas Bart

Rédacteurs : Charles Avenel, Catherine Buquet, Gautier De Coustenoble, Martin Lefebvre, Marius Tabaries / Photopress, Antoine Cheurlin, Romain Dumontier et Maxime Desprey.

Photographie/ Infographie : Lucas Lovinger

Editorialiste : Julien Guaquier et Lucas Lovinger

Contact le Journal des Motards :

e-mail : [contact@fmfrance.fr](mailto:contact@fmfrance.fr)

Impression :

Contenu diffusé totalement en ligne depuis le 31 janvier 2020 - ISSN : 2681-7837 - créé en 2015

# SOMMAIRE



## EN BREF

**3 - Les bienfaits du deux roues motorisés**

## SECURITE ROUTIERE

**4 - Œufs de Pâques ou Nids de poule ?**

## ZOOM SUR :

**5 - Le contrôle technique pour les deux roues**



## MOTO PERMIS A2

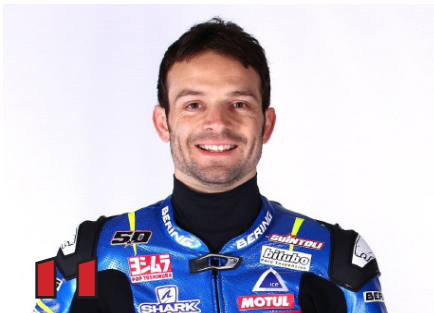
**7 - Quelles motos pour bien débiter ?**

## SECURITE ROUTIERE

**8 - La mortalité en baisse**

## L'ACTU EN REGION

**9 - Les infos du mois dans vos régions**



## LA MINUTE DU MOTARD

**11 - Sylvain Quintoli sur tous les fronts**

## MONSIEUR MOTO

**12 - Gérard Grenut arrive dans la Creuse**

## LA MARQUE DU MOIS

**13 - Moto Guzzi fête ses 100 ans**

## LE PILOTE DU MOIS

**14 - Bartholomé Perrin**

## L'ASTUCE DU MOIS

**15 - Moto & Impôts**

## LE CONCEPT DU MOIS

**16 - Bien plus qu'une moto électrique**

  
**MOTO GUZZI®**

**13**

### Les constructeurs moto et scooter font ensemble la promotion du deux-roues motorisé

La Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle (CSIAM) vient de mettre en ligne un site qui doit sensibiliser - encore un peu plus - les Français aux bienfaits du deux-roues motorisés : gain de temps sur leurs trajets et exposition réduite au coronavirus... Moteur, action !

Les ventes françaises de motos et scooters en France se sont maintenues à un très haut niveau en 2020. Les constructeurs de motos et scooters qui souhaitent naturellement entretenir cette dynamique ont donc développé via leur chambre syndicale (CSIAM) un mini-site visant à convaincre les - rares ? - Français qui n'auraient pas encore saisi les intérêts d'utiliser un de leurs produits. D'en acheter un donc. Et tout neuf, c'est encore mieux !

"L'utilisateur a vu dans cette forme de mobilité à la fois un moyen ludique et pratique de se déplacer, mais aussi un moyen de respecter la distanciation sociale qu'impose la pandémie de Covid-19 à laquelle nous sommes tous confrontés", observe habilement la CSIAM.

Afin d'appâter le chaland, les marques ont imaginé un ingénieux stratagème : employer une "Application Programming Interface (API) Street View pour permettre à chaque internaute de visualiser son trajet en temps réel à travers la France". Le système tient compte de l'heure à laquelle est effectuée la simulation : les résultats devraient donc être plus probants aux horaires d'entrée et de sortie des bureaux...

malgré le télétravail?

Pilotée par l'agence Saatchi & Saatchi France, cette innovante campagne fait appel à "des animations personnalisées utilisant les services TomTom, Google Maps et Google Place" qui permettent au futur motard ou scootériste de "connaître la durée de son trajet, ainsi que le temps gagné en 2-roues motorisé par rapport à la voiture ou aux transports en commun". Les automobilistes et les titulaires de cartes "Navigo & Co" seront-ils convaincus ? Affaire à suivre sur MNC : restez connectés et #RestonsPrudents !



## SÉCURITÉ ROUTIÈRE : Œufs de Pâques pour Nids de Poule, les motards alertent sur l'état des routes

Les nids-de-poule : un symptôme du mauvais entretien des routes

87% des trajets s'effectuent sur les routes, qui représentaient 1 091 075 km de chaussée en 2017. Selon une étude du World Economic Forum, la France est passée de la 1ère à la 18ème place mondiale en 8 ans sur l'état des routes.

Un audit externe sur le réseau national non concédé établit qu'il faudrait investir 1,3 milliards d'euros par an jusqu'à 2037 pour ramener les chaussées à leur état initial. Si cet investissement n'est pas réalisé, 62% des chaussées nationales seront très dégradées d'ici 2037.

Premier symptôme du mauvais entretien des routes : le nid-de-poule, qui apparaît lorsque les fissures dans le bitume ne sont pas réparées. Ces trous sont la conséquence du mauvais entretien de la route et/ou du vieillissement d'un revêtement qui devrait être remplacé.

### Comment se forme un nid-de-poule ?

Un nid-de-poule commence par une simple fissure : si elle n'est pas rapidement réparée les infiltrations d'eau et les changements de température provoquant gel puis dégel créent des trous dans la chaussée.

Une chaussée avec un enrobé vieillissant aura aussi tendance à voir apparaître plus de nids-de-poule et plus rapidement.

La FMF alerte sur un danger qui concerne tous les usagers de la route

Les nids-de-poule sont particulièrement dangereux pour les 2-roues mais aussi pour l'ensemble des usagers de la route :

- Guidonnage ou perte de contrôle entraînant chutes et accidents pour les motos, vélos, trottinettes et autres nouvelles mobilités.
- Crevaisons, perte d'enjoliveur ou encore défaut de parallélisme pour les voitures.

La Fédération des Motards de France et les bureaux décident d'alerter le public afin d'établir un bilan à destination des pouvoirs publics sur ce sujet qui concerne la sécurité de tous les usagers de la route !

### Une application pour recenser les nids-de-poule

L'année dernière, la FMF, ont décidé de mettre en place un site dédié pour recenser les nids-de-poule en France. À moto, pieds, vélo, trottinette, en voiture, ... si vous rencontrez un nid-de-poule sur votre route vous pouvez le signaler sur [niddepoule.fr](http://niddepoule.fr) en quelques clics.

Pour gagner encore plus de temps, vous pouvez aussi installer un raccourci sur l'écran d'accueil de votre téléphone.

Plusieurs opérations ont permis d'augmenter le nombre de signalements sur le site "nid-depoule.fr" comme des campagnes sur les réseaux sociaux mais aussi des jeux concours adressés à plusieurs types d'usagers de la route permettant de gagner un casque moto et vélo.

# Le contrôle technique pour les deux roues

## Les motards se mobilisent contre le contrôle technique pour les deux roues

Les motards de France devraient repartir en croisade contre le contrôle technique souhaité pour les deux et trois roues motorisés par la commission européenne.

La commission des transports et du tourisme au Parlement européen a adopté le 25 février un projet de résolution introduisant un contrôle technique périodique obligatoire pour les deux roues ou trois roues motorisés. Il devrait être imposé d'ici 2022, si une amélioration de la sécurité routière pour les motards n'était pas observée et si des moyens allant en ce sens n'étaient pas mis en place.

## La FMF qui s'était déjà mobilisée face à ce projet, devrait prochainement repartir en croisade.

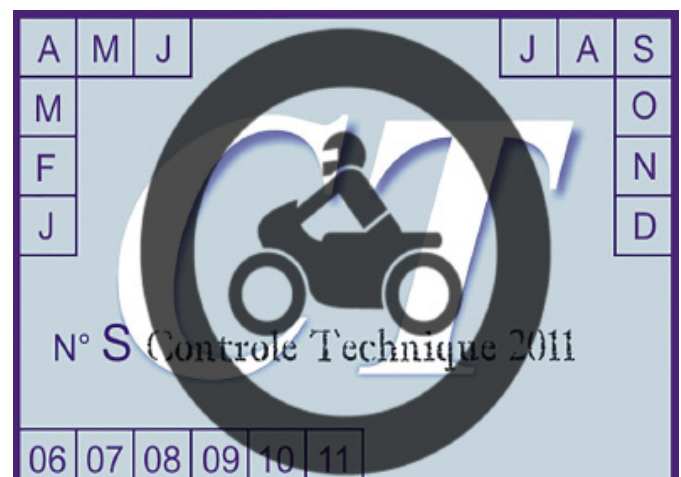
C'est un serpent de mer qui revient. Ce contrôle technique a été plusieurs fois évoqué ces dernières années, mais jusqu'à présent repoussé. On entre aujourd'hui dans une phase critique. On devrait s'associer au mouvement national qui sera initié d'ici quelques semaines.

## Des véhicules particulièrement entretenus

Pour la FMF, c'est une mauvaise réponse à une bonne question.

La bonne question, c'est la sécurité routière des motos. Comment peut-on l'améliorer ?

Le contrôle technique n'est pas la bonne réponse. Autant nous comprenons très bien qu'une des problématiques de sécurité routière est l'état des véhicules.



Mais c'est, une fois encore, oublier que le monde de la moto est spécifique. Il y a une relation fusionnelle qui se crée.

Tous les motards consacrent une partie de leur budget à l'entretien de leurs machines.

Quand on est motard, on est conscient de ses vulnérabilités.

Et que seules les défenses sont l'équipement, la compétence et les capacités de la machine à répondre aux ordres qu'on lui donne, y compris dans des moments d'urgence.

Et puis il ne faut pas oublier qu'une fois par an, les motos passent entre les mains d'un professionnel lors de l'entretien, contrairement aux voitures où il faut attendre 20000 kilomètres.

## Les chiffres parlent d'eux mêmes

Les études disponibles, réalisées par des chercheurs en sécurité routière et les offices gouvernementaux chargés de ces questions, ont conclu à une très faible incidence des contrôles techniques sur la sécurité routière.

Le rapport Maids (Motorcycle Accident In Depth Study), publié en 2005 après une étude approfondie de près de 1000 accidents de deux roues motorisés dans cinq pays d'Europe, a clairement établi que seul 0,3% de ces accidents étaient possiblement liés à une défaillance technique de la machine. Et l'essentiel de ces cas était lié à un problème de pneumatiques (sous-gonflage, usure).

Les chiffres de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière établissent que ce sont les véhicules les plus récents, et donc ceux qui sont en bon état, qui sont les plus impliqués dans les accidents de la circulation.

Cela n'a rien d'étonnant lorsqu'on sait que la majorité des accidents impliquant des deux roues motorisés ont pour origine des défaillances humaines.

Defait, un contrôle périodique de l'état des deux roues motorisés s'avérerait complètement inutile du point de vue de la sécurité routière.

## Les motards victimes de lobbying

Pour la FMF, la Commission européenne s'appuie sur des études présentées par Dekra, le leader européen du contrôle technique.

Pour les deux-roues, ce marché est estimé à 1,5 milliard d'euros par an. On comprend mieux les raisons de ce lobbying.

Cette mesure n'a qu'un objectif : créer un nouveau moyen de pression sur une catégorie d'usagers et percevoir une taxe supplémentaire dont les premiers bénéficiaires seront les grandes enseignes du contrôle technique. Et puis il y a le lobbying des associations motophobes.



## Guide pour débuter avec les motos 35 kW

L'année 2021 est une belle année pour les motos en A2. Les deux années probatoires imposées limitait drastiquement le choix des motos car nombreuses sont celles aujourd'hui qui dépassent la limite légale des 35 kW ou 47,5 chevaux.

Longtemps, on devait se contenter de petite 300 ou 400 cm<sup>3</sup>, des cylindrées qui ne faisaient pas rêver.

Il y avait les Z 650, MT 07, SV 650 ou CB 500 par exemple, et beaucoup de customs avantageés par le rapport puissance/poids. Les années du Covid 19 apportent leur lot de nouveautés intéressantes côté moto.

## Quelle moto pour le permis A2 ?

Le choix est large maintenant, il y en a pour tous les styles des Classic, Roadster, Trail, Custom bien sûr et même quelques sportives ou Sport GT. Toutes sont limitées à 35 kW ou 47,5 chevaux, ce qui ne signifie pas qu'elles les atteignent toutes pour autant même si c'est souvent la cas.

Certaines sont bridées, d'autres pas.

Du coup, la puissance ne fera pas la différence sur le papier, un peu plus le couple et davantage les sensations distillées. Une chose est sûre, on trouve facilement une moto 35 kW avec des 1100, 1200 cm<sup>3</sup> et parfois plus.

La plupart des constructeurs ont une gamme A2 avec des modèles qui ne sont disponibles qu'en A2 ou des modèles bridées qui peuvent ainsi être proposés avec ce permis.

Le choix est important et permet de se faire plaisir. La plupart des modèles bridés peuvent être débridés, ou libérés, à la fin de la période probatoire.

## Motos 35 kW, moto permis A2, que dit la loi ?

On a tendance à résumer les motos permis A2 aux seules motos 35 kW (ou 47,5 ch) mais ce n'est pas le cas même si ça l'est souvent dans les faits.

Deux choses sont précisées par la loi française si la moto est bridée.

D'abord que la moto ou le scooter de base ne doit pas dépasser les 70 kW (ou 95 ch) donc le double de la puissance, ensuite que le rapport puissance/poids doit être inférieur ou égal à 0,2 kW/kg. Ce qui veut dire que si le modèle en A fait 110 chevaux par exemple, le modèle de base pour la version A2 sera d'abord bridé à 95 ch (permis A) puis en 47,5 ch (permis A2).

Evidemment, il y a aussi toutes les motos accessibles au permis A1 ou permis B (125 cm<sup>3</sup> et moins), ainsi que les motos sans permis sont



accessibles, mais si on passe son permis gros cube, c'est pour s'acheter une grosse cylindrée même si notre moto permis A2 est en occasion.



# Sécurité routière: la mortalité en baisse de 20 % en mars 2021 !

**Selon la Sécurité routière, ce sont 175 personnes qui ont perdu la vie sur les routes françaises en mars 2021.**

**Soit une baisse significative de 20 % par rapport à la même période en 2020 (220 morts), qui peut s'expliquer par les différentes mesures de restrictions de circulation liée à la situation sanitaire.**

Toujours faussés par les différentes restrictions de circulation en vigueur en France, les chiffres publiés par la Sécurité Routière concernant février 2021 font état d'une baisse de la mortalité routière de l'ordre de 20 % par rapport à la même période en 2020.

Avec 175 décès sur les routes de France métropolitaine, la baisse est significative. Elle s'explique bien sûr par les différentes mesures de couvre-feu mises en place dans plusieurs régions pour lutter contre l'épidémie de coronavirus, mais également par l'incitation au télétravail.

Moins de Français au travail égal moins de Français sur les routes, donc moins d'accidents et de morts.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) estime donc que la baisse de la mortalité est due « pour les deux tiers à l'instauration du couvre-feu et pour un tiers à la réduction des déplacements en journée ».

En février, dans le détail, 96 automobilistes, 23 piétons et 32 motocyclistes ont notamment trouvé la mort sur les routes de métropole. Une baisse de la mortalité qui s'accompagne du recul des accidents corporels (3 158, soit 888 accidents de moins) et du nombre de blessés (3 856 personnes, soit 1 140 de moins).



À l'instar des chiffres de la mortalité routière pour l'année 2020, les statistiques de ce début d'année 2021 sont encourageantes.

Voilà sans doute un des seuls points positifs de cette situation de crise qui n'en finit plus.

## LOT - FMF 46 Sécurité avant tout

### Sécurité routière : des piquets réflecteurs pour éloigner le gibier

Une expérimentation est en cours sur la RD 802, entre Durbans et Cambes. En ce mois de mars 2021, les agents du Département en charge des routes ont installé, sur le bas-côté, 125 piquets réflecteurs destinés à limiter les collisions nocturnes avec les sangliers ou les chevreuils.

Ce dispositif est mis en place dans le cadre du projet Via Fauna, développé par la Fédération régionale des chasseurs d'Occitanie et décliné dans le Lot par la Fédération départementale des chasseurs qui a financé ce matériel destiné à sécuriser la route.

### Créer une barrière lumineuse

Le principe de ces réflecteurs, placés tous les 20 m environ, est de dévier la lumière des phares des véhicules, ce qui crée une barrière éblouissante comprise entre 80 cm et 1 m du sol. Conséquence : les animaux sont surpris et dissuadés de traverser.

Des tests ont déjà été effectués dans d'autres départements et ils ont été probants. Autre avantage : le dispositif renforce la vigilance des conducteurs en présence des réflecteurs.

Le projet a démarré il y a un an : les collisions avec les animaux ont été recensées sur une section de près de 20 km de la RD 802, en partie par la fédération des chasseurs; des chiffres plus anciens qui avaient été recueillis par les services des routes du Département ont été également compilés.

A la lecture de toutes ces données, une zone de 200 m s'est avérée plus particulièrement accidentogène, avec des passages d'animaux plus nombreux.

C'est à cet endroit que les réflecteurs ont été installés ; ils resteront en place jusqu'au mois de mai 2021 afin d'étudier leur efficacité.

Ils pourront être utilisés à nouveau au cours des prochains mois, l'expérimentation devant durer un an.

## Un escape game de la sécurité routière en Saône-et-Loire

Julien Charles, préfet de Saône-et-Loire, en partenariat avec la direction départementale des services de l'éducation nationale, initie une première édition de l'action "L'escape game de la sécurité routière".

Cette action innovante permet de sensibiliser à de nombreux enjeux :

- respect de la sécurité routière,
- amélioration des rapports entre les jeunes et les forces de l'ordre,
- prévention et lutte contre les addictions.

Les participants ont une heure pour endosser le rôle des policiers-enquêteurs chargés d'analyser et d'expliquer un drame en résolvant des énigmes.



## Formation des jeunes

### Une journée de tutorat des gendarmes de la route a eu lieu hier à Bourges, à destination des motards débutants

Yann Galut, le maire de Bourges, a accueilli hier matin, à l'hôtel de ville, la petite cérémonie marquant le coup d'envoi de la première journée de l'opération « Tutorat jeunes permis A2 », organisée par l'Escadron départemental de sécurité routière (EDSR) de la gendarmerie du Cher

### Des pros « de la sécurité avant tout »

Motard chevronné, le préfet du Cher, Jean-Christophe Bouvier, n'aurait manqué ça pour rien au monde. « Les personnels de l'EDSR sont non seulement des professionnels de la moto, mais avant tout de la sécurité et de la prévention, a-t-il rappelé.

Vous tous, jeunes motards, pouvez leur faire entièrement confiance! »

Le colonel François Haouchine, patron du groupement départemental de gendarmerie, a salué les initiatives et les efforts des effectifs de l'EDSR en matière de sécurité pour les pilotes de deux-roues.

« Le but de cette journée, a expliqué ce dernier, c'est déjà de prendre contact avec les jeunes motards, les débutants, celles et ceux qui viennent tout juste d'obtenir le permis moto. »

### Douze motards débutants venus du Cher et de l'Indre

Ils étaient douze, venus de tout le Cher et même de l'Indre, afin de prendre part à cette première journée de tutorat, gratuite et basée sur le volontariat. Toutes et tous venus « via le relais très précieux, et très efficace, des moto-écoles ».

Depuis plusieurs années, les personnels de l'EDSR s'attachent à monter qu'ils ne sont pas seulement déployés au bord des routes pour contrôler la circulation et sanctionner des usagers en infraction.

Ils s'attachent à enseigner de quoi rouler en sécurité.

### Ateliers théoriques

Trois ateliers ont donc été proposés, place Étienne-Dolet. Initiation à la trajectoire de sécurité, le b-a-ba du pilotage moto responsable.

Les équipements de sécurité du pilote « et plus spécialement à l'air-bag, dont l'usage se répand depuis deux ans ». Et enfin les réflexes et comportements à adopter sur les lieux d'un accident, sans oublier la quête d'une bonne assurance moto.

Tous les participants ont remporté un lot : un air-bag, un blouson, des gants... offerts par l'équipementier moto Bering, partenaire de l'organisation (\*).

## Sylvain Guintoli (Suzuki) sur tous les fronts

*A deux semaines de la grande classique mancelle (17-18 avril), Sylvain Guintoli, pilote important chez Suzuki, prend ses marques avec les champions sarthois en titre.*

Figure des paddocks et du petit écran depuis qu'il commente le MotoGP sur Canal +, Sylvain Guintoli (38 ans) est avant tout un pilote de haut niveau, ancien champion du monde de Superbike (2014) et pilote de Grand Prix. Repéré pour ses talents de metteur au point, il sévit depuis 2017 au sein de l'équipe officielle Suzuki en tant que pilote d'essai MotoGP.

Le développement de la GSX-RR, c'est lui ! On peut même dire qu'il est un des éléments moteur du retour au premier plan de la marque. Bref, même si Suzuki n'a pas triomphé au Qatar, Sylvain a le sourire. « Je suis franchement content de rouler sur le Bugatti avec le SERT.

C'est le début d'une nouvelle et belle aventure. Pour l'heure, je dois m'acclimater à l'équipe, me réadapter à la Superbike, à ses pneus, à plein de choses en fait. L'objectif est surtout de peaufiner les réglages en vue de la course. »

L'endurance à laquelle il a déjà goûté, à Doha avec le SERT en 2010, ne lui est pas totalement inconnue puisqu'il a déjà couru les 8 Heures de Suzuka avec Yoshimura Racing (5e en 2019) et avec Kazuki Watanabe qui rejoint également la structure en tant que quatrième pilote.

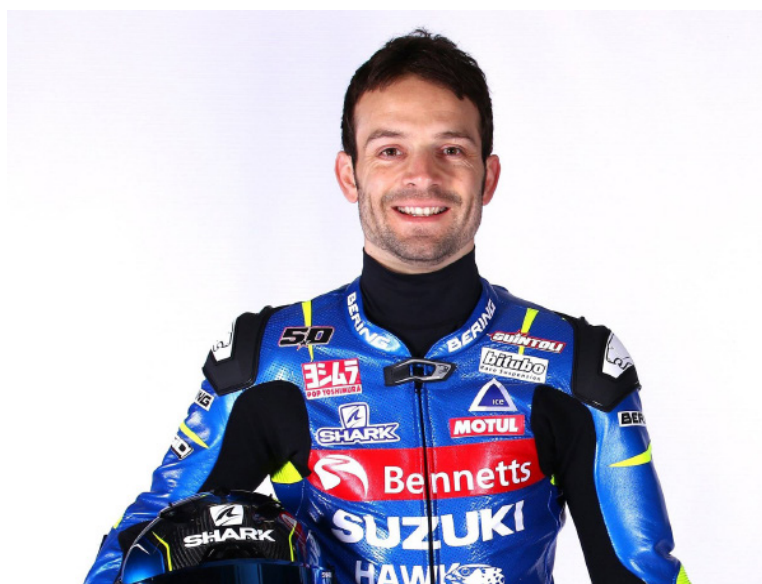
« Là, c'est trois fois huit heures », plaisante-t-il, « sachant que la perspective de se réveiller la nuit n'est pas un problème quand on a six enfants ». Le Drômois qui vit en Angleterre aborde son nouveau défi avec le sérieux qui le caractérise. « Entre les compétences de Yoshimura et du SERT j'intègre un team pour le moins expérimenté. »

Al'inverse, l'intégration de Sylvain au côté de Gregg Black et Xavier Simeon devrait tirer le groupe vers le haut et du même coup aiguïser l'appétit au guidon de cette GSX-R 1000 #1 équipée en Bridgestone.

« Entre elle et celle de Grand Prix, plus puissante, je retrouve l'ADN de Suzuki. »

Une moto championne en titre qui rêve bien évidemment de succéder à elle-même en championnat du monde comme aux 24 Heures du Mans où Honda s'était imposé en 2020. « Nous sommes ambitieux mais le niveau est de plus en plus fort, preuve que le championnat ne cesse de progresser... »

Sur le Bugatti où les anciens du sérail se souviennent qu'il a déjà fait les freins à Valentino Rossi, au freinage à la Dunlop (GP France 2007), Sylvain a vite retrouvé ses repères.



## Gérard Grenut, devient l'interlocuteur de tous les conducteurs de deux-roues motorisés auprès de la préfecture de la Creuse.

Il succède à Laurent Chavant, gendarme de l'escadron départemental de sécurité routière de Guéret parti pour Tulle, comme nouveau chargé de mission deux-roues motorisés. « Je travaillais avec lui dans le cadre d'actions de sécurité routière et quand il est parti, à l'automne dernier, la préfecture a ouvert le poste, explique Gérard Grenut. Il y a eu peu de candidatures parce qu'il faut quand même un peu d'expérience, de pédagogie et c'est très spécialisé ».

Surtout il fallait être fonctionnaire de l'État, contractuel ou mandaté par lui. En tant qu'intervenant de sécurité routière dans le cadre du Plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR), Gérard Grenut était donc prédisposé à la mission. Alors, à 70 ans et à la retraite depuis 2010, il ne lâche pas le guidon. « Parce que je suis un passionné de conduite », sourit-il.

Ce Felletinois, devenu moniteur d'auto-école quasi par hasard après avoir démissionné de l'armée et par impatience paternelle, a formé quelque 3.000 motards creusois depuis les années 1980 tout en militant constamment en faveur de la prévention et de la sécurité routière.

C'est lui qui initie le brevet de sécurité routière sur le département, à la même époque il rejoint également le groupe Réagir (Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier) qui n'existe plus désormais.

« J'apportais mon expérience sur les accidents mortels en Creuse, on me confiait les accidents de deux-roues et je travaillais avec les gendarmes, le Samu, la DDE, se souvient Gérard Grenut. On était mandatés par le préfet pour recueillir des éléments en amont et en aval de l'accident, pour reconstituer ce qu'il avait pu se passer et faire remonter nos conclusions sur des éléments de signalisation, de voirie, de circulation qui méritaient d'être modifiés par exemple pour éviter d'autres accidents... »

Depuis 1986, en parallèle de son auto et moto-école, il s'investit dans les actions de sécurité routière de la préfecture de la Creuse en tant qu'intervenant de sécurité routière du PDASR.

« Chaque année, l'objectif est d'organiser des actions tournées vers les principaux enjeux comme l'alcool, la vitesse, avec des déclinaisons sur les personnes âgées, les jeunes, les deux-roues, selon les données d'accidentalité », explique Gérard Grenut qui participe également aux actions code de la route de la prévention Maif, ou que l'on retrouve aux côtés de la préfecture et de la gendarmerie sur les axes creusois, les jours de grands départs.



# LA MARQUE DU MOIS

**Un siècle d'histoire, de motos emblématiques comme la V7 et de nombreuses victoires en compétition. La marque à l'aigle séduit à nouveau une clientèle attachée aux valeurs et aux fabrications 100% européennes !**

La gamme de motos a été profondément renouvelée tout en conservant les valeurs de style et d'authenticité de la marque, associées aux meilleurs équipements techniques en termes d'assistance électronique à la conduite. Il faut aussi ajouter que chaque Moto Guzzi est construite dans l'usine de Mandello del Lario, le long du lac de Como, en Lombardie avec une précision artisanale.

Chaque modèle est créé dans le respect d'une identité unique et authentique, équilibrant habilement le style classique et la technologie de pointe et reflétant une philosophie de construction qui crée une relation exclusive entre la moto et son pilote.

Mis à mal dans les années 2000, la marque a intégré le groupe Piaggio en 2004. On aurait pu croire à ce moment là que le géant du deux roues italien transfère les unités de productions en Asie, comme beaucoup l'ont fait, mais il n'en a rien été, tout est resté dans cette usine du nord de l'Italie, là où tout a commencé en 1921.

D'ailleurs ceux qui ont l'occasion de passer leur vacances dans cette superbe région où Georges Cloney et bien d'autres stars ont une villa, allez visiter le musée de la marque. C'est sublime !

## **Sous le signe de l'aigle !**

Emblème incontournable de Moto Guzzi, est en soi un élément ayant contribué à

## Moto Guzzi fête ses 100 ans !

créer le mythe de cette marque toujours inextricablement liée à l'histoire de l'Italie.

L'aigle aux ailes déployées trouve son origine dans le militantisme des fondateurs Carlo Guzzi et Giorgio Parodi pour le service aérien de la marine royale pendant la Première Guerre mondiale.

C'est justement pendant le conflit que les deux amis, ainsi que le pilote Giorgio Ravelli, décident de se consacrer à la construction de motos une fois la guerre terminée. Ravelli ne pourra cependant réaliser son rêve, victime d'un accident en 1919. Guzzi et Parodi choisissent le symbole de l'aigle en souvenir de leur ami.

Au cours de ses cent ans d'existence, Moto Guzzi a signé des victoires sur les circuits du monde entier, offrant au drapeau national pas moins de 14 titres mondiaux. Elle deviendra la moto des records de vitesse, symbole de croissance d'un pays tourné vers l'avenir, la moto des forces de l'ordre, de l'armée et étendra cette vocation à l'étranger en équipant la police californienne et, plus récemment, celle de Berlin et de nombreuses villes d'Europe ainsi que la garde du roi de Jordanie.

En outre, Moto Guzzi est la moto des cuirassiers, le corps d'élite qui escorte le président de la République italienne.



# MOTO GUZZI®

# LE PILOTE DU MOIS !

La jeunesse en accéléré du Neuvillois Bartholomé Perrin

## Neuville, capitale de la moto

Toutes disciplines confondues. Au premier rang desquelles le Motoball Club Neuvillois qui truste les titres depuis plus de trente ans. La charmante commune sise entre Poitiers et Mirebeau recense également parmi ses résidents Christophe Guyot (GMT 94), multiple champion du monde d'endurance, et Adrien Lépine (AL Préparation) qui s'apprête à disputer les 24 h moto au Mans.

Enfin, la concentration de motards neuvillois compte un nouvel élément majeur en la personne de Bartholomé Perrin.

À 16 ans, le natif de la région parisienne, dans la Vienne depuis dix ans, vient d'être reconduit par l'équipe Red Bull afin de participer aux sept manches du championnat du monde moto GP rookies Cup, avec deux courses par week-end « Malgré une saison 2020 contrariée par la Covid et une blessure, on me fait confiance, je souhaite m'en montrer digne. On apprécie, chez moi, ma rigueur, mon perfectionnisme, mon pilotage agressif », résume Bartholomé, d'une grande maturité pour son âge.

## Un budget à boucler

Il a fait du garage de la maison de sa maman un sanctuaire dédié à sa passion. Il s'y entraîne physiquement (home-trainer et musculation) en attendant de retrouver les pistes de kart pour les séances vitesse adaptées à sa moto de petite cylindrée. Une KTM 250 cm<sup>3</sup> identique pour chaque pilote du championnat du monde. « La météo n'est pas favorable actuellement, mais le temps presse. La première épreuve est au mois d'avril (17 et 18) à Portimao au Portugal. Je suis impatient, je serai prêt pour faire bonne figure. »

La saison revient pour chaque rookie (débutant) à 150.000 € entièrement financés par la société de boissons énergétiques. Le reste (déplacements, hébergement et la nourriture soit 20.000 €) est à la charge de Bartholomé Perrin.

« Ma maman (motarde également) me soutient moralement, c'est déjà beaucoup », précise l'élève à mi-temps en 1re à Victor-Hugo. Cours le matin, entraînement l'après-midi : son sérieux efface tous les obstacles scolaires.

En tout cas, Bartholomé, fan de Valentino Rossi, s'en accomode depuis longtemps. À 8 ans, première moto. Trois ans plus tard, il remporte sa première course sur piste. En 2017, il est couronné champion de France 125 cm<sup>3</sup> avec 14 victoires sur 16 épreuves.

En Moto 3, il enchaîne une 3e puis une 2e place nationale. Sa progression est fulgurante. La suite ? « Dans 5 ans, j'espère intégrer le Moto GP en passant par les GP Moto 3 (250 cm<sup>3</sup>) et Moto 2 (600 cm<sup>3</sup>). » Une jeunesse en accéléré.



# L'ASTUCE DU MOIS

## Moto et Impôts : Quelques éclaircissements

Chacun sait que le principe de base de la déduction fiscale est le suivant: le contribuable peut déduire de sa déclaration tout frais qui est engendré par la nécessité de faire son métier. En d'autres termes, est déductible toute dépense entraînée directement par le travail que l'on accomplit. Que donne l'application de ce principe à la pratique motocycliste? Quelques rappels globaux...

Naturellement, déduire des frais « moto » suppose que l'on rédige sa déclaration fiscale sur base du calcul des frais réels et non sur base du forfait imputé par le service de taxation. Certes, calculer ses frais réels peut s'avérer fastidieux (conserver toutes ses preuves de paiement, effectuer de nombreux calculs, être prêt à les défendre en cas de contrôle, ...) mais les bénéfices retirés surclassent largement les inconvénients.

En effet, les frais de moto quels qu'ils soient restent déductibles à 100%. Il avait été question, voici deux ou trois ans, de taxer les motards comme sont taxés les automobilistes (par un remboursement forfaitaire au kilomètre parcouru sur le chemin du travail) mais cette idée a été abandonnée depuis, comme l'administration fiscale nous l'a confirmé.

Donc celui qui utilise sa moto à des fins professionnelles peut déduire:

- le prêt éventuellement souscrit pour l'achat de la moto (on déduit à 100% la somme effectivement remboursée durant l'année civile.) En cas de paiement cash, fréquent dans le cas de l'achat d'une occasion, l'administration fiscale apprécie en général un remboursement sur quatre ans (on déduit donc quatre fois 25% du prix d'achat);
- les frais de déplacement calculés sur base du prix moyen annuel du carburant utilisé (ce prix est publié chaque année par le FPS Finances et par d'autres organismes comme les compagnies d'assurance);

- l'équipement utilisé; du casque aux bottes en passant par le sac à dos et les sous-vêtements thermiques. En cas d'utilisation systématique et « tous temps » de la moto, le service de taxation acceptera un équipement complet par année voire par cycle de deux ans;
- les frais d'entretien mécanique, les accessoires de sécurité (des feux additionnels, ... ) ou de confort (une bulle haute, ...).

Se pose alors la question de la quotité de kilomètres allouée à l'usage professionnel: le service de taxation peut évidemment contester le fait qu'un contribuable ne roule à moto qu'à des fins professionnelles uniquement. Il incombe alors au contribuable de définir le pourcentage de ses kilomètres effectués effectivement sur le chemin du travail. Si par exemple il estime parcourir 50% de ses kilomètres à des fins professionnelles et 50% à des fins récréatives, le contribuable déduira de sa déclaration 50% des frais cités dans les quatre postes précédents.

Toutefois, il existe des cas où l'administration fiscale peut accepter une déduction à 100%; imaginons quelqu'un qui travaille en plein centre de Bruxelles et s'achète une moto uniquement pour aller travailler et ainsi échapper aux problèmes récurrents d'embouteillages, de parking, de retards des transports en commun, etc. Le contribuable doit, en l'occurrence rester raisonnable (inutile de prétendre s'acheter une moto à des fins professionnelles si on travaille à 5km de chez soi!), mais il faut préciser qu'en règle générale, le service de taxation dont il dépend sera un interlocuteur bien intentionné. L'essentiel est de pouvoir justifier ses choix de manière rationnelle, comme ce médecin généraliste travaillant en milieu urbain qui s'était acheté une BMW K1600GTL pour effectuer confortablement et sans retard les multiples trajets engendrés par les visites quotidiennes à ses patients.



# LE CONCEPT DU MOIS

Bien plus qu'une moto électrique

## Cette moto électrique peut purifier l'air et se recharger sans fil

Et si les vertus de la mobilité électrique allaient au-delà de la réduction des émissions polluantes, en jouant un rôle encore plus actif dans l'amélioration de la qualité de l'air ?

C'est l'idée qui anime cet étonnant concept de moto électrique imaginé par le designer Lin Yu Cheng.

Baptisée Aether, cet engin aux lignes futuristes est doté d'un système de purification de l'air qui utilise des filtres en céramique capables de retenir les particules fines de moins de 2,5 micromètres.

En roulant, l'air pénètre par les deux énormes ouïes ménagées dans le carénage et ressort purifié. Les filtres en céramique sont lavables et remplaçables une fois arrivés en fin de vie.

Cette moto électrique cache encore une autre innovation. Elle intègre un système de recharge sans fil de sa batterie lithium-ion qui fonctionnerait sur des places de stationnement dédiées à cet effet ou même en roulant sur des routes compatibles avec la charge par induction.

30 minutes suffiraient pour restaurer les 200 km d'autonomie de l'Aether, indique le designer taiwanais.

Il est peu probable que l'on voit cette moto électrique sur la route de sitôt, mais les concepts sont toujours pertinents pour repousser les limites de l'imagination.

