

CIRCUIT PAUL RICARD



Sunday Ride Classic

ITINERAIRE



L'Islande à moto

PILOTE DU MOIS



Yann Boes

JOURNAL DES MOTARDS

N° 55 - Juillet - Août 2021

**L'info du mois :
Baisse de la mortalité en moto**

**Le concept du mois :
Une invention qui rafraichit**



frfrnational/



@frfrance



@frfrnational

HARLEY DAVIDSON

ACTU REGION

ASTUCE MOIS

**Brough
Superior**
Une moto électrique
customisée

Si près de chez vous !

Un support guidon

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

Nombre de pays comptent déjà un contrôle technique pour leurs motos. A l'inverse, la Finlande, l'Irlande et la Hollande ont fait part de leur refus d'imposer un tel contrôle à leurs deux-roues. Alors que faire dans nos contrées ?

Une chose est sûre en tous cas si, comme nous l'avons fait, vous interrogez des professionnels du secteur (concessionnaires, journalistes, accessoiristes,...) sur la raison de l'imposition d'un tel contrôle, leurs avis convergent : c'est l'appât du gain qui motive aussi bien les gouvernements que les multinationales, DEKRA en tête.

La plupart des professionnels sont donc contre. Nuançons car il y a cependant une exception : les importateurs eux se montrent plutôt favorables à l'instauration du contrôle technique et, ironiquement parlant, on ne peut que les comprendre.

En effet, comme l'écrivaient nos confrères de Moto Trends : *« D'abord, cette obligation imposerait à certains d'entre nous de se séparer de leurs anciennes montures pour... en acheter une neuve ; ensuite, chaque constructeur possède dans son catalogue une série d'accessoires homologués que le motard devra acquérir s'il veut « modifier » sa monture tout en respectant les règles. »*

On mesure aisément l'avantage économique escompté en l'occurrence par les importateurs... La position des importateurs apporte donc de l'eau au moulin du lobbying des sociétés de contrôle technique, de l'industrie et des diverses organisations de sécurité routière.

Pourtant, nous pensons qu'il est pertinent de s'opposer à la création du CT pour motos et les raisons ne manquent pas, sans même évoquer la supposée compétence mécanique supérieure du motard face à l'automobiliste moyen.

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 : Lucas Lovinger

Rédacteur en chef : Thomas Bart

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

Photographie/ Infographie : Daniel Péan

Editorialiste : Julien Guaquier et Lucas Lovinger

Contact le Journal des Motards :

e-mail : contact@fmfrance.fr

Impression :

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

SOMMAIRE



EN BREF

3 - Sunday ride Classic

ITINERAIRE

4 - L'Islande à moto

ZOOM SUR :

5 - Baisse du taux de mortalité

MOTO NEUVE

7 - Comment investir ?

L'ACTU EN REGION

9 - Les infos du mois dans vos régions

LA MINUTE DU MOTARD

11 - La trajectoire de sécurité

ESPAGNE

12 - Gilet AirBag

LA MARQUE DU MOIS

13 - Brough Superior : La légende de retour

LE PILOTE DU MOIS

14 - Yann Boes

L'ASTUCE DU MOIS

15 - Protégez votre moto

LE CONCEPT DU MOIS

16 - Un gilet rafraichissant



SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

11



Sunday Ride Classic

La Sunday Ride Classic a pris ses quartiers au Paul Ricard

La 12ème édition de la Sunday Ride Classic s'est déroulée le week-end dernier au Castellet. L'occasion d'apercevoir des machines de haut vol, des plus anciennes aux récentes Moto 2, il y en avait pour tous les goûts. Seul bémol, le public a manqué à l'événement.

Des courses à huis clos, comme pour la première édition en 2009. Forcément pour une fête de la moto, l'ambiance était quelque peu terne. Mais pour l'organisation il s'agissait de remercier les pilotes qui s'étaient déjà inscrits à l'édition 2020 et qui avaient décidé de maintenir leur engagement cette année. Au programme plusieurs courses mêlant motos d'exception et performance de haut niveau.

En catégorie endurance, une course de quatre heures a sacrée la Kawasaki 1100 GPZ. D'autres courses plus originales ont rythmé le weekend à l'image de la coupe Ducati Club de France. Une compétition réunissant des bécanes de la marque italienne 4 temps de cylindrée entre 250 et 600 cm³. Mais surtout des machines datant d'avant 1975, toute une époque donc sur le circuit Paul Ricard. Dans cette course c'est Frédéric Gramon qui l'a emporté sur une Moto Guzzi 980.

Quelques invités de marque étaient aussi présents au Castellet, à l'instar de Guy Bertin vainqueur de 6 grands prix moto, mais aussi du Bol d'Or ou des 24h du Mans. Ce dernier a d'ailleurs remporté l'épreuve de la catégorie Klass 250 GP. Autre compétition particulièrement impressionnante, la course de side car, 22 participants se sont mesurés au circuit dans des machines datant des années 70 et 80. Sur cette

course le passager « singe » sort sur le côté du side pour prendre la corde de la piste. Mais malgré le beau spectacle, cette édition n'a pas été un succès financier, dû à l'absence du public. *« Je ne sais pas encore ce que sera l'avenir de la Sunday Ride Classic. Je m'interroge et envisage une reformulation de l'opération. »* Un déficit important qui ne masque pourtant pas la grande qualité du spectacle proposé.



Un projet qui réclamer une préparation sérieuse !

Plus encore que l'Afrique, la Sibérie que j'ai eu la chance de traverser à moto, l'exploration de l'Islande requiert un niveau de préparation bien spécifique tant cette contrée, aux décors dignes de Game of Thrones, se veut rude et hostile.

L'Islande : un tout petit bout de terre coincé entre le Groënland et la Norvège, seulement 2.700 kilomètres au sud du Pole Nord. Cent trente volcans actifs, une éruption tous les quatre à six ans, dix pour cent de la superficie occupée par des glaciers dont le Vatnajökull grand comme la Corse. Ou l'Eyjafjallajökull qui fut capable de semer le chaos dans le ciel européen pendant plus d'un mois. On y trouve également la Þjórsá, plus vaste et plus volumineuse coulée de lave au Monde avec ses 970 km² et 26 km³.

L'Islande, c'est un peu comme si la création de la Terre s'était arrêtée au premier jour, dans le chaos absolu du feu, de la roche, du vent, du sable et de la glace. Et que le mot nature en était resté à sa plus simple expression !

Une description flamboyante (mais juste) qui a largement de quoi intimider au moment de s'attaquer à l'exploration de cette contrée. Qui plus est en solo, en autonomie totale et à moto. Cet incroyable projet, mené avec le concours de la Banque Postale, m'a d'ailleurs longuement fait hésiter lorsqu'à la veille de mon départ, j'apprenais que 3.000 secousses venaient d'agiter les sismographes et que le Grimsvötn était sur le point d'entrer en éruption.

La préparation minutieuse de ce voyage (au cours duquel j'allais réaliser plus de 6.000 kilomètres de pistes tout terrain alors que le tour de l'île par

la nationale n'en compte que 1.300) allait donc prendre une importance toute particulière parmi les nombreux voyages que j'ai déjà réalisés. Je n'allais pouvoir compter que sur moi-même pour m'orienter (les tempêtes montent vite au centre du pays dans les désertiques Highlands), traverser de profond gués alimentés chaque été par la fonte des glaciers, relever la moto seul en cas de chute, et me sortir seul des profonds sables noirs issus des cendres volcaniques.

Pour mettre toutes les chances de mon côté, j'ai imaginé un engin unique qui fût baptisé Betty et financé par la Banque Postale. Sa particularité était d'embarquer un treuil électrique à l'avant. Du jamais vu sur une moto. Betty fut également équipée d'un système snorkel qui allait permettre d'immerger le moteur dans les passages à gué sans en compromettre le fonctionnement.

La capacité d'emport d'essence fut elle portée à plus de 27.5 litres pour tenter d'échapper à la panne sèche dans les hautes terres où plus de 270 km de pistes difficiles peuvent parfois séparer deux points d'essence. Des suspensions renforcées et rallongées, une bagagerie spécifique sont venus compléter cette préparation de haut vol.



Baisse du taux de mortalité en moto

Le nombre de tués est passé pour la première fois sous la barre des 4.000 en 2011

La moto, c'est une passion, du plaisir mais également du risque. Ce risque est par ailleurs inversement proportionnel à la protection du motard au moment d'un accident. Donc, outre les règles de bonne conduite, il faut bien prendre conscience que les accidents en moto, cela n'arrive pas qu'aux autres. Merci, j'ai également testé pour vous et le platre, cela gratte. Heureusement, je portais mon blouson de cuir, mon jean renforcé et mes bottes. Sinon, j'aurais été brûlé.

Beaucoup de motards ont également dans leur entourage un ami, quelqu'un de la famille qui est passé de l'autre côté. La presse se fait régulièrement l'écho d'un accident mortel. Ce n'est pas un hasard.

Il y a actuellement environ 3.500 tués sur les routes de France, ce qui pourrait encore être réduit après être passé pour la première fois sous la barre des 4.000 tués en 2011. A l'époque, l'objectif gouvernemental de 2000 tués uniquement pour 2020 paraissait atteignable. Mais la mortalité reste stable malgré l'augmentation des radars et de la répression routière. Heureusement, ce chiffre décroît depuis le triste record de 1972 avec 16.545 tués pendant cette seule année !

Il faut dire qu'entre-temps, le parc de véhicules a plus que doublé. En fait, en 1980 il y avait environ 16,7 millions de véhicules en France (et 11212 morts) contre plus de 39 millions

d'automobiles en France en 2017 (source CCFA).

Avec "seulement" 3469 tués en 2016 (3.963 tués en 2011, 4.273 tués sur les routes en 2009) et un nombre de blessés supérieur à 70.000 (91.669 blessés en 2008), il semble que l'on soit malgré tout sur la bonne voie alors que le nombre de véhicules augmente et que le nombre de kilomètres parcourus augmente également. Au sein de ces morts sur la route, il y a par contre de plus en plus de piétons tués mais aussi de cyclistes et de seniors victimes de la route.

Chaque année, le CISR sort de nouvelles idées pour réduire le nombre de morts sur les routes et cela s'est encore renforcé lors du dernier CISR du 9 janvier 2018 avec 18 mesures répressives.

Les statistiques des accidents routiers et le fichier BAAC

L'Etat recense et saisit pour chaque accident corporel (c'est-à-dire un accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins), des informations décrivant l'accident. La saisie de ces données est effectuée par l'unité des forces de l'ordre (police, gendarmerie, etc.) qui est intervenue sur le lieu de l'accident. Toutes les informations sont rassemblées dans une fiche intitulée bulletin d'analyse des accidents corporels. L'ensemble de ces fiches constitue le fichier national des accidents corporels de la circulation dit " Fichier BAAC " administré

par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière "ONISR". Les statistiques de sécurité routière publiée chaque mois proviennent de ces informations. A noter, qu'il y a beaucoup moins d'information et de détails qui remontent ces dernières années, alors qu'il y a encore dix ans, on avait vraiment des détails pointus sur chaque accident. Aujourd'hui le manque d'information précise aboutit à des généralités qui s'éloignent donc de la réalité multifactorielle.

Le parc motos et deux-roues motorisés

Il y a actuellement plus de 4 millions de deux-roues motorisés, contre un peu plus de 2 millions en 1994. Le parc global a tendance à augmenter et plus rapidement que le parc quatre-roues grâce à une utilisation de plus en plus urbaine (source : FFSA-GEMA). Parallèlement, le nombre de kilomètres parcourus par an par les deux-roues a augmenté en moyenne de près de 5% par an, contre seulement 1,3% pour les quatre roues. Les motos supérieures à 125 cm³ représentent 45% du parc, contre 30% pour les cyclos et 25% pour les motos de moins de 125 cm³.

en 2016, il s'est vendu 151.000 motos/scooters de plus de 125 cm³ à comparer aux 612.000 deux-roues motorisés vendus en France en 2012 dont 377.000 de > 125 cm³ (source : CSIAM / AAA)

Les facteurs (dans l'ordre croissant) :

- Le non respect du code de la route
- L'alcool, impliqué dans 1/3 des accidents
- La vitesse

- Le manque d'expérience
- Les médicaments (*tranquillisants/somnifères sont impliqués dans 30% des accidents mortels*).
- La somnolence (*1ère cause de mortalité sur autoroute*)
- La consommation de drogue est en train de représenter une part croissante dans les causes d'accidents de la route. Ceci explique l'arrivée des tests salivaires qui permettent de détecter notamment la consommation de cannabis.

On notera que la nuit représente 10% du trafic mais 43% des tués et un tiers des blessés hospitalisés !

Il ne faut pas négliger également les animaux sauvages, puisqu'ils sont responsables de 42.471 accidents de la route chaque année.

Côté alcool, les éthylotests électroniques seront désormais obligatoires dans les voitures et motos ainsi que dans les bars et discothèques ouverts après 2h du matin.

Autre manière de lire les chiffres, en 2016, 463 personnes ont perdu la vie sur les routes dans le cadre de leur travail; sachant que de nombreux métiers demandent de faire beaucoup de kilomètres (*routiers bien sûr mais aussi commerciaux notamment*) et que si ce chiffre est important pris seul, il est plus faible que la moyenne si on tient compte du nombre de kilomètres parcourus. Il n'en reste pas moins que le risque routier professionnel existe et peut être réduit.

On notera aussi qu'en 2016, 203 accidents mortels ayant généré le décès de 241

C'est bien connu, acheter une voiture ou une moto neuve demande un certain investissement que beaucoup de personnes ne peuvent se permettre. Pourtant, il existe une solution qui pourrait grandement vous faciliter la tâche, surtout en cette période de crise sanitaire et économique où les revenus ont été revus à la baisse pour beaucoup de Français. Cette solution n'est autre que le regroupement de crédits, qui s'avère particulièrement intéressant pour plusieurs raisons...

Éviter ou diminuer l'endettement

Depuis plus d'un an, la crise sanitaire a forcé une majeure partie de la population à suspendre leurs activités professionnelles comme personnelles. Avec cette baisse d'activité, la baisse de revenus s'est logiquement ensuivi. Pourtant, qu'importe la situation, il faut continuer de rembourser ses prêts. Certaines personnes doivent donc faire face à un très fort risque d'endettement. Dans ce cas précis, le regroupement de crédits peut être une solution particulièrement avantageuse.

En effet, cette solution va vous permettre de regrouper toutes vos dettes et d'en faire un seul et même crédit aux mensualités réduites. À noter qu'il est possible de réunir tous vos emprunts en cours, quelque soit leur nature. Ainsi, vous pouvez tout à fait allier un crédit immobilier à un crédit à la consommation. Les capitaux sont donc rachetés et regroupés sur un seul et même contrat avec des conditions de remboursement réajustées et adaptées à votre situation. La durée de l'emprunt est elle aussi de nouveau évaluée, afin de pouvoir diminuer le nouveau montant de vos mensualités et ainsi éviter le risque d'endettement.

Maintenir et financer ses projets

Lorsque l'on a trop de crédits à rembourser, on a tendance à mettre ses projets en veille. Pourtant, certains, comme l'achat d'une moto neuve, peuvent être particulièrement importants lorsque l'on dispose d'un vieux véhicule devenu trop dangereux. En faisant un rachat de crédits, vous vous offrez l'opportunité d'ajouter une trésorerie dédiée au financement d'un nouvel achat.

Ainsi, ce nouveau crédit peut, lui aussi être ajouté au regroupement de crédit afin d'éviter des démarches supplémentaires et de nouvelles conditions de remboursement qui diffèrent des précédentes. Parfois, l'emprunteur peut réduire de 60% le montant de sa nouvelle mensualité unique. Une alternative salvatrice qui peut permettre de mieux gérer son budget tout se dégageant une nouvelle capacité d'emprunt. Après une analyse complète des capacités financières des emprunteurs, la banque peut alors autoriser (ou non), l'ajout d'une autre enveloppe budgétaire pouvant être utilisée, par exemple, pour l'achat d'un nouveau véhicule ou même la réalisation de travaux à domicile. « Attention tout de même, contracter un crédit n'est jamais sans risque. Si vous en avez déjà plusieurs sur le feu, réfléchissez soigneusement à la souscription d'un énième emprunt. Il est important de peser le pour et le contre et d'analyser vos capacités de remboursement avant de prendre une décision quelconque. » souligne Partners Finances, intermédiaire en regroupements de crédits.

Alléger le taux d'endettement

Faire un rachat de crédits permet non seulement de regrouper tous vos remboursements mais aussi de revoir leurs conditions.

D'autre part, il est également possible de revoir le coût de votre assurance crédit en changeant de contrat. Cela vous permettra de faire quelques économies qui pourront être utilisées dans l'achat de votre nouvelle moto flambant neuve !

Avoir une meilleure visibilité sur le long terme

En regroupant l'ensemble de ses crédits en cours, il est possible d'avoir un meilleur champ de vision sur son avenir. En effet, les mensualités étant regroupées, il est plus facile et bien moins chronophage de calculer son budget afin de le rééquilibrer et de l'adapter efficacement à son rythme de vie.

Le regroupement de crédit est notamment très intéressant pour les familles qui souhaiteraient changer rapidement de logement ou investir dans un véhicule plus grand. De plus, les dépenses quotidiennes étant beaucoup plus nombreuses que pour une personne seule, le rachat de crédit permet d'augmenter le pouvoir d'achat et d'envisager plus sereinement les mois ou années à venir.

Attention aux contraintes !

Malheureusement, le regroupement de crédit ne comporte pas que des avantages, comme tout ce qui touche aux manipulations financières. Ainsi, en procédant à une telle action auprès d'une autre banque, vous risquez de perdre la relation de confiance que vous avez établi avec votre banque habituelle depuis de nombreuses années. Par la même occasion, vous perdrez également tous les avantages que vous aviez durement obtenus à force de persévérance et de fidélité.

Enfin, gardez en mémoire que tout rachat de crédit impose une augmentation, parfois considérable, de la durée de votre prêt. En effet, en réduisant vos mensualités, vous allongez logiquement votre temps de remboursement, parfois même jusqu'à le doubler !

Attention, une augmentation trop élevée peut parfois occasionner une hausse du coût total du prêt. Faites donc bien attention à la majoration du coût du crédit global plutôt qu'au taux proposé. L'examen de ces petits détails peut être embêtant, mais cela vous permettra de ne pas vous faire avoir et d'être gagnant de A à Z dans votre démarche.



Paris rend payant le stationnement des motos et des scooters

La capitale muscle son action contre la pollution de l'air en relevant de 50 % les tarifs pour les voitures et en faisant payer aussi les deux-roues motorisés. Saine reconquête de la ville ou scandaleuse « écologie punitive » ? A Paris, garer sa voiture sur une place dans la rue va coûter 50 % de plus dès le 1er août, sauf pour ceux qui ont une carte de résident. Les contraventions vont passer de 50 à 75 euros dans le centre de Paris, de 35 à 50 euros dans les arrondissements extérieurs. Le stationnement dans les bois de Vincennes et de Boulogne va devenir payant à l'automne. Début 2022, enfin, les possesseurs de motos et de scooters devront eux aussi payer pour laisser leurs véhicules sur la voie publique, sauf s'ils sont électriques. C'est une vaste réforme du stationnement que l'équipe de la maire socialiste Anne Hidalgo a dévoilée, mardi 15 juin, après des mois de préparation, de consultation, puis d'ultimes arbitrages. Objectifs : lutter contre la pollution de l'air et le bruit provoqués par les véhicules à moteur thermique, et rendre une partie de l'espace public aux piétons et aux cyclistes.

Le projet doit être soumis au Conseil de Paris, début juillet. Son adoption ne fait pas de doute, compte tenu du consensus sur le sujet au sein de la majorité rose-rouge-verte qui dirige la capitale. Les quelques élus macronistes pourraient aussi approuver ce plan, eux qui militent de longue date pour que le stationnement des deux-roues à moteur devienne payant.

Le parti Les Républicains (LR) se montre, en revanche, très critique. « Une fois de plus, Paris augmente les taxes et fait la chasse à la voiture, dénonce Nelly Garnier, élue du 11e arrondissement et porte-parole du principal groupe d'opposition. Or cette politique aggrave les embouteillages et ne fait que repousser la pollution ailleurs, en banlieue. On embolise la ville de façon idéologique. »



La FMF Auvergne enseigne les bons gestes

La FMF a créé pour ses membres une commission juridique et deux commissions permanentes : la commission stop-vol et la commission éducation routière de la jeunesse aux deux-roues motorisés. Deux de ses militants, formés pour opérer en milieu scolaire, sont intervenus dernièrement au collège Saint-Joseph d'Aubière auprès de tous les élèves des classes de troisième.

La volonté de la fédération est de partager avec les adolescents en âge d'acquiescer le brevet de sécurité routière et conducteurs en puissance leur expertise de la pratique du deux-roues motorisé (2RM) en insistant fortement sur les problèmes liés à la sécurité ; les valeurs citoyennes de solidarité, de tolérance, de respect et de partage de la route.



Journée de sensibilisation et de pilotage

La Fédération des Motards de Loire-Atlantique organise, ce 29 juin, une journée de découverte et de sensibilisation à la conduite. Le rendez-vous est fixé au circuit des Noxitoches.

La Fédération des Motards de France de Loire-Atlantique organise, samedi 29 juin, une journée de découverte et de sensibilisation à la conduite sur le circuit de Fay-de-Bretagne. Plusieurs activités portant sur ces thèmes sont organisées tout au long de la journée. Activités à destination des personnes s'étant inscrites au préalable.

À l'instar des années précédentes, la préfecture soutient la manifestation et a délivré une subvention à la fédération afin de réduire les coûts d'inscription, qui s'élèvent à 65 € pour les adhérents et 75 € pour les non-adhérents. Plusieurs écoles de moto reconnues, comme l'UFM, participent également à la journée.

Ce 29 juin, journée sensibilisation à la conduite et découverte, sur le circuit des Noxitoches. Inscriptions. Chèque à déposer au local de l'association, 5, allée Duquesne à Nantes.



Sous la supervision de personnels de l'Escadron départemental de sécurité routière (EDSR) de la gendarmerie du Cher, une journée de pilotage moto s'est tenue samedi dernier à Saint-Martin-d'Auxigny.

Douze motards y ont participé, en solo ou en duo, sur neuf machines.

« La journée était initialement prévue à Nérondes, mais nous avons dû la relocaliser au pied levé et la mairie de Saint-Martin nous a très aimablement accueillis », a souligné l'adjutant-chef Michael Pillet, de la brigade motorisée (BMO) de Bourges et président de l'association Pilotagemoto18, qui organise ces journées.

Après un petit-déjeuner, une partie théorique enseignait aux stagiaires tous les secrets des trajectoires de sécurité, les bons réflexes à acquérir et à développer, le juste équipement d'un motard et de son engin...

Comme toujours lors de ces journées, l'accent a été mis sur l'importance cruciale du gilet airbag, un dispositif de sécurité dont l'usage se généralise sur deux-roues. « Tous en étaient équipés, se réjouissait l'adjutant-chef Pillet. Le message passe et c'est très positif! »

Les stagiaires ont ensuite mis tout cela en pratique au guidon sur les routes alentour.

■ LA MINUTE DU MOTARD

" La trajectoire de sécurité "

Qu'est-ce que la « trajectoire de sécurité » qui est au cœur des trois sessions organisées par la gendarmerie et la Prévention routière sous l'égide de la préfecture ?

Le principe est d'adopter un positionnement sur la chaussée en adaptant position et allure en fonction des risques.

Comment se décompose cette trajectoire de sécurité ?

Le virage est séquencé en quatre phases. On vient se positionner dans la zone d'entrée de virage, puis la zone de découvert où on stabilise la vitesse avec une recherche de qualité en fonction de la route, des obstacles, des véhicules en sens inverse...

Ensuite, on aborde la zone de sollicitation progressive en dernière partie de virage, on décèle la fin du virage, on revient se positionner à droite. Dernière phase, la reprise de la stabilité pour reprendre l'allure qui était celle avant le virage.

On résume cela en quatre lettres : E pour entrée, D pour découverte, S pour sollicitation progressive et R pour reprise de stabilité. EDSR comme escadron départemental de sécurité routière.

Les motocyclistes de la gendarmerie sont formés à cette trajectoire de sécurité, qu'en est-il des motards amateurs ?

Depuis l'an dernier, elle est aussi appliquée dans le cadre civil. Cela fait maintenant partie de l'évaluation pour l'obtention du permis. Cette trajectoire a fait ses preuves, les autorités sont arrivées à la conclusion qu'elle présente un réel intérêt. Avant les motocyclistes civils appliquaient

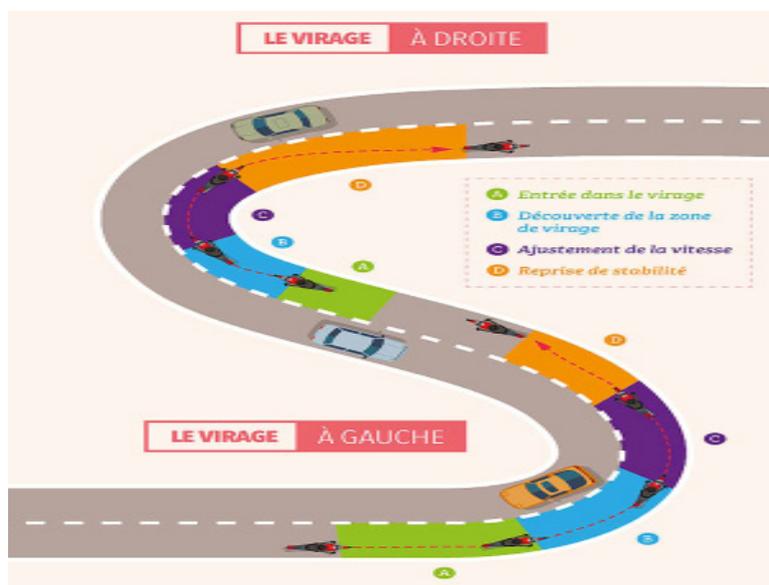
la trajectoire circuit pour une recherche de sensations, mais elle est assez piègeuse.

Mal appliquée sur la route, elle peut entraîner une prise de risques.

Plusieurs accidents de motos ont eu lieu récemment en Meuse, dont un mortel, quelle analyse en faites-vous ?

Les beaux jours sont favorables aux sorties à moto. On est dans une pratique de loisir avec des gens qui n'ont pas touché leur moto depuis plusieurs mois. Ils repartent un peu fort, un peu vite.

Ce genre d'opération nous permet de faire de la pédagogie pour une reprise en main des machines.



L'obligation du gilet AirBag repoussé en Espagne

Une proposition mise entre parenthèses pour étudier l'efficacité des équipements dans les accidents du quotidien

Améliorer la sécurité des usagers de deux-roues motorisés pour faire reculer les chiffres de l'accidentalité est un objectif poursuivi partout en Europe, sous diverses formes.

En Espagne, le Ministère de Transports envisageait ainsi de rendre le port du gilet airbag obligatoire à moto au printemps dernier.

L'annonce de cette mesure avait alors suscité la colère de l'Asociación Mutua Motera (association de défense des motards) et de la Plataforma Motera para la Seguridad Vial (PMSV

- Plateforme moto pour la sécurité routière) qui avaient mis en avant le refus des usagers face à cette obligation, tout en montrant que les motards reconnaissent l'utilité et l'intérêt de ces équipements.

Après plusieurs réunions entre les associations et la direction Générale de la circulation (Dirección General de Tráfico - DGT) a finalement retiré l'obligation de l'airbag pour les motards du projet de réforme du Code de la route qui avait été présenté au conseil supérieur de la sécurité routière.

La DGT répond favorablement aux demandes des usagers et suspend donc cette proposition.

Elle se montre favorable à la proposition des associations de mener des études approfondies sur l'accidentalité des motards pour déterminer l'apport réel des airbags au quotidien.

Toutefois, le projet n'est que mis entre parenthèses et reste inscrit au projet de loi. La mesure pourrait ainsi entrer en vigueur dès 2026 pour les conducteurs de grosses cylindrées.

Les potentielles études à venir pourraient influencer sur l'issue de cette proposition.



LA MARQUE DU MOIS

Brough Superior SS100 : la légende est de retour

Cette moto-là pourrait très bien trouver sa place dans un musée d'art contemporain.

Son allure de torpille, son réservoir oblong, ses grandes roues, ses tuyaux d'échappement fuyants, son siège en cuir, son petit phare arrondi, on dirait que la Brough Superior SS100 a été sculptée.

L'ensemble a un look furieusement Art déco. Mais c'est une moto high-tech avec électronique embarquée, matériaux ultralégers (titane, aluminium, carbone), phares avant et arrière à led. La SS100, assemblée à la main dans la banlieue de Toulouse marque en fait la réapparition du best-seller d'une marque mythique, Brough Superior, installée à Nottingham durant l'entre-deux-guerres.

Fabriquer une icône anglaise des années trente dans le sud de la France, c'est la surprenante idée de deux fans de moto, Thierry Henriette, 65 ans, et Albert Castaigne, 47 ans. Le premier a commencé dans la vente puis le reprofilage de motos, le second sur Internet.

En 2000, Castaigne rejoint Henriette qui vient de fonder Boxer Design. Tous deux s'emballent pour un projet fou : relancer la moto française dans le sillage de Voxan, établi à Issoire (Puy-de-Dôme) qui leur fournit moteur et châssis. Ils conçoivent puis fabriquent un modèle futuriste, la VB1, dont la production est brutalement interrompue, avec le dépôt de bilan de Voxan. Ils vont alors rebondir en imaginant des séries spéciales pour les grandes marques de motos (Honda, Ducati, Suzuki, BMW...).

Pour les deux Toulousains, le succès de la SS100 – « qui va rester au catalogue pendant des siècles », s'enthousiasme Castaigne – leur permet de donner libre cours à leur pas-

sion, celle de créer de nouveaux modèles, des 1 000 cm³ toujours. En peu de temps, ils en ont décliné cinq : l'Anniversary, limité à cent exemplaires pour célébrer les cent ans de la marque ; la Pendine Sand Racer, plus sportive en référence à Pendine cette longue plage du pays de Galles où George Brough faisait galoper ses bolides ; la Salt Racer et la Bert Le Vack, limitée à neuf exemplaires, en clin d'œil au pilote qui avait battu neuf records du monde de vitesse en une année (1924) sur une Brough.

Enfin, il y a la Lawrence sortie cette année, qui réinvente un peu les codes, notamment avec son réservoir plus large et sa place passager. « C'est la Brough du XXI^e siècle. »

La série est limitée à 188 exemplaires en référence à l'année de naissance de l'aventurier écrivain, 1888.

D'autant qu'en plus de faire revivre les Brough Superior elle fournit une ligne de moto pour Aston Martin, le prestigieux constructeur auto. Machine aux lignes pures l'AMB 001, limitée à 100 exemplaires, ressemble à une fusée. Non homologuée pour la route, elle est destinée à la piste uniquement, avec son moteur doté d'un turbo, une rareté. .



LE PILOTE DU MOIS !

Yann Boes, sera au départ du Championnat de France moto Handisport

L'épreuve se déroule sur le circuit Bugatti, en ouverture du weekend des mythiques 24h du Mans moto. Une belle visibilité pour ces pilotes qui défont toutes les idées reçues sur le handicap.

Un pilote creusois est en lice pour les Championnats de France moto Handisport, ce vendredi 11 juin. Pour cette première manche, Yann Boes va aligner sa moto, face à une vingtaine d'adversaires, sur le mythique circuit Bugatti du Mans. Leur épreuve se déroule à 15h30, la veille de la grande course des "24 heures moto".

Il s'agit d'un très beau coup de projecteur sur ces pilotes qui donnent de l'espoir à toutes les personnes atteintes de handicap. Certains participants sont amputés d'un membre, d'autres sont paraplégiques. Yann Boes, lui, a perdu l'usage de son pied gauche, après un accident.

Jusqu'à 230 kilomètres/heure sur le circuit Bugatti Yann Boes participe à ce Championnat handisport pour la deuxième année consécutive, mais c'est la première fois que le Creusois de 37 ans aura l'occasion de rouler sur le circuit Bugatti du Mans. L'épreuve se déroulera en quatorze tours, soit environ une demi-heure de course.

Je peux vous assurer qu'une demi-heure sur un circuit qui est assez grand et qui va vite, c'est très long !

Le père de famille ne sait pas exactement à quelle vitesse les pilotes rouleront, mais d'après lui : "on peut atteindre les 230, 250km/heure. Mais de toute façon, moi je ne regarde pas le compteur pendant la course", assure-t-il.

Le pilote préfère garder les yeux sur la piste, pour éviter une erreur de conduite qui pourrait avoir de grandes conséquences à cette vitesse. L'an dernier d'ailleurs, il a chuté lors de la finale à Alès.

Faire de la moto avec un handicap, c'est possible !

L'existence de ce championnat handisport rappelle au grand public qu'un handicap physique et la pratique de la moto ne sont pas incompatibles. Pour Yann Boes, c'est même tout le contraire : "Qu'on ait une jambe en moins, un bras en moins, ou même qu'on soit paraplégique, tout est possible à condition d'avoir le bon matériel", assure-t-il.

Le jeune homme explique qu'en fonction des handicaps, la technologie permet à certains motards de rouler sur route. Pour d'autres, seules des expériences sur pistes sont possibles : "Mais quand on est passionné, je peux vous dire que psychologiquement, ça fait beaucoup de bien", assure-t-il.

En 2020, Yann Boes a d'ailleurs fondé handi motors 23, une association dont l'une des missions est d'aider les personnes en situation de handicap à faire ou refaire de la moto.

Le but de l'association est notamment d'aider les pilotes en situation de handicap à adapter leurs deux-roues. Yann Boes aimerait aussi passer le témoin de la compétition d'ici quelques temps : "Je ne pourrai pas faire ça pendant des années. Mais je peux aider certains à faire de la moto et voire pourquoi pas à faire un championnat", indique-t-il.

L'ASTUCE DU MOIS

Traceur Monimoto, protégez-votre moto

Je ne sais pas vous mais parfois ma hantise c'est de me faire voler la moto ou une des motos d'essais, ça serait pire. Bon, elles sont toujours protégées avec des antivols et sous bonne garde ou je suis rarement très loin mais parfois, on n'a pas le choix et on ne sent pas toujours rassuré de l'abandonner sur un parking. Forcément, quand on nous propose de parler sécurité, anti-volet ou tout moyen de protéger sa belle, on ne manque pas l'occasion de vous présenter ça dans un essai. C'est ainsi qu'on mis la main sur un tracker (ou traceur) Monimoto.

L'idée est simple même si je ne vais pas en fabriquer dans le fond de mon garage : un boîtier émetteur à placer sur la moto qui vous prévient si on déplace la moto et vous donner sa position pendant qu'elle est en mouvement et où elle s'arrête. En gros, un tracker, c'est ça. Le Monimoto se présente sous la forme d'un petit tube (12.6 sur 3.5 cm) et d'une clé (la pastille). Le trackeur se cache dans la moto, sous le carénage ou la selle en évitant quand-même d'être trop près du moteur. Il est certifié IP 65, pour résister à la poussière et à de l'eau mais ne doit pas être immergé ou nettoyé au karcher. La clé se garde dans la poche ou le sac mais de préférence pas avec les clés de la moto.

Pourquoi une clé ? Tout simplement, tant que les deux sont à proximité, rien ne se passe mais si le trackeur détecte un mouvement mais ne trouve pas la clé, l'alerte sera donnée. Pour la communication, il utilise les réseaux 2G (quadri-bandes pour la version MM6), les fréquences 3G 800, 850, 900, 1900, 2100 et pour la localisation le GPS et la technologie de positionnement cellulaire U-blox CellLocate pour les endroits où le signal GPS ne passerait pas. Moins précis mais on aura au moins une indication.

Monimoto a aussi une application pour régler le trackeur et bien entendu le configurer. Rassurez-vous, c'est assez simple !

Vous pouvez opter au choix pour la carte Sim proposée par Monimoto, dans ce cas, il vous en coûtera 3 € par mois et si vous placez votre carte Sim, la société ne vous demandera rien mais à vous bien entendu de la payer et vérifier avec l'opérateur qu'elle soit bien compatible. En même temps, 3€ par mois, ce n'est pas la mort selon nous. Chaque tracker peut fonctionner avec 3 clés mais on peut aussi avec une clé utiliser plusieurs trackers, si vous avez plusieurs véhicules par exemple parce qu'il fonctionne aussi dans une voiture. Côté autonomie, le Monimoto devrait être assez intéressant avec ses deux piles CR123 A. On peut les remplacer soi-même et l'application vous prévient si leur niveau est trop bas. Il faut dire qu'il se met en veille si il n'y a pas d'alerte et n'enregistre rien si vous roulez avec la clé.

En cas de détection et donc d'alerte, elles devraient tenir presque 10 jours, ça devrait suffire à vous localiser l'endroit où la moto s'est arrêtée. Il peut bien entendu passer les frontières et vous aurez quand-même la localisation de votre belle.

Ce qui est surprenant avec le Monimoto, c'est qu'il ne se contente pas d'une simple SMS ou un message push, l'alerte est un appel téléphonique qui en général est quand-même plus remarquable qu'un simple message qui pourrait passer sous silence si on n'y prête pas attention.



LE CONCEPT DU MOIS

Une invention très publicité !

Deux ingénieurs toulousains ont créé un gilet sans manche qui rafraîchit ou réchauffe les motards en fonction des saisons.

Très léger et lavable, il permet de rouler en toute sécurité sans avoir ni trop chaud ni trop froid. #IlsOntLaSolution

Quand les fortes chaleurs arrivent, de nombreux motards ont tendance à délaissé leur blouson de protection au détriment de leur propre sécurité.

En Occitanie, une start-up toulousaine a trouvé la solution pour que les utilisateurs de deux-roues continuent à porter une protection, même en cas de températures extrêmes.

Ancien élève de l'INSA, Arthur Bataille a créé avec son associé, le premier gilet rafraîchissant et chauffant pour les motards.

Cet équipement sans manche se branche sur la moto et fonctionne grâce à un système hydraulique. Il possède une technologie similaire à celle d'une climatisation.

« On a un boîtier qui se fixe sur la moto, avec la technologie qu'il comporte, ce boîtier va permettre de chauffer ou refroidir le fluide qui va venir circuler dans le Chill Ride » ce passionné de moto.

Un gilet " clim réversible "

Capable de produire de la fraîcheur mais aussi de la chaleur, l'hiver ce gilet thermorégulé peut être porté sous son blouson habituel. C'est en circulant à moto, il y a quelques années que David Stas, l'un des deux cofondateurs de Chill Ride a eu l'idée d'inventer ce gilet.



« J'ai eu un accident en juin 2018, heureusement je portais mon cuir et mon pantalon, et mes bottes de moto, ce qui m'a un petit peu sauvé la vie, et à partir de là, je me suis dit plus jamais, on doit avoir à choisir entre sa sécurité son équipement et la chaleur ! »

Les deux jeunes entrepreneurs ont lancé une campagne de financement participatif sur la plateforme Kickstarter. Ils espèrent démarrer la commercialisation d'ici un an.

Ce gilet haut de gamme qui devrait être vendu à partir de 1200 euros.

