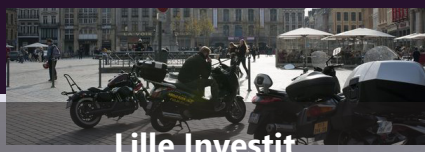


STATIONNEMENT



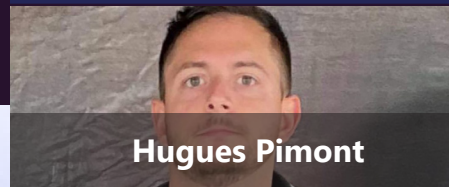
Lille Investit

ITINERAIRE



Découverte de la France

PILOTE DU MOIS



Hugues Pimont

JOURNAL DES MOTARDS

N° 54 - Juin 2021

**L'info du mois :
Faire de la moto en toute sécurité**

**Le concept du mois :
Connectivité et sécurité**



[frnational/](#)

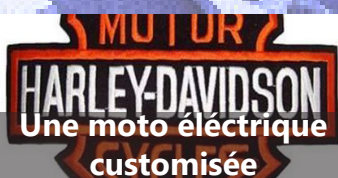


[@frnational](#)



[@frnational](#)

HARLEY DAVIDSON



ACTU REGION



Si près de chez vous !

ASTUCE MOIS



Un support guidon !

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

Encore repoussée, l'échéance semble inéluctable

Chez les motards, personne ne souhaite voir un contrôle technique mis en place pour les deux-roues motorisés.

Il y a déjà eu un débat à ce sujet lors de la dernière décennie, lorsque l'Europe a voulu généraliser ce type d'intervention à travers tous les états membres sous l'incitation de Dekra.

Mais cette volonté d'améliorer la sécurité des deux-roues s'était heurtée à une farouche opposition des usagers, mais aussi des pouvoirs publics français qui avaient alors pris la défense des motards.

Après moult manifestations et péripéties, l'Europe avait alors accordé un sursis de 7 ans, soit une mise en place en 2022, tout en laissant la possibilité aux États de déroger à cette règle en adoptant des mesures permettant d'endiguer l'accidentalité des motards et scootéristes. 7 ans ont passé et nous voilà arrivés à la fameuse échéance. Et là, rebelote, les sociétés de contrôles sont retournées faire du lobbying, cette fois au parlement, pour imposer le CT moto dans toute l'Europe sans laisser la possibilité de cette dérogation.

C'est donc reparti pour un tour. Les arguments de part et d'autre restent les mêmes et le débat stérile s'embourbe, pour les mêmes raisons. Les motards français ont encore trouvé du soutien auprès du gouvernement puisque le Ministère des Transports s'est engagé à ne pas mettre en place de Contrôle Technique en 2022 et de faire son possible pour déroger à la règle.

Sauf qu'il y a une chose qui a bien changé depuis, c'est la position des constructeurs. Si ceux-ci étaient également opposés à la mesure à l'époque, ils ont aujourd'hui changé leur fusil d'épaule en se disant prêts à réaliser les fameux contrôles dans leurs concessions.

La vraie question aujourd'hui est de savoir pendant combien de temps encore parviendrons-nous à échapper à ce satané contrôle technique ?

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 Lonvinger

Rédacteur en chef : Thomas Bart

Rédacteurs : Charles Avenel, Béatrice Turon, 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 - Balade en moto électrique

VITESSES

4 - Vers de nouvelles limitations ?

ZOOM SUR :

5 - Prévention routière et bonnes pratiques



LES CONSEILS DE LA GENDARMERIE

7 - Faire de la moto en toute sécurité

STATIONNEMENT

8 - Lille investit pour les 2 roues

L'ACTU EN REGION

9 - Les infos du mois dans vos régions



LA MINUTE DU MOTARD

11 - Journée de la sécurité routière

ITINÉRAIRE

12 - La découverte de la France

LA MARQUE DU MOIS

13 - La moto électrique de Harley customisée



LE PILOTE DU MOIS

14 - Hugues Pimont

L'ASTUCE DU MOIS

15 - Eviter la panne de batterie

LE CONCEPT DU MOIS

16 - Moto connectée pour plus de sécurité ?

Balade en Moto Electrique à La Plagne

Randonnée dans la nature en moto électrique tout-terrain

La Tarentaise offre une multitude de paysages au guidon du deux-roues électrique, vous suivez votre guide tout en profitant d'une randonnée dans le calme et le respect de la nature. Après un briefing sur le pilotage et la sécurité et une initiation sur notre circuit, vous suivrez votre guide sur le Domaine de La Plagne. La conduite et la maniabilité légendaires des Motos Électriques SUR-RON vous permettront de circuler tout en profitant de nos montagnes, le tout dans une ambiance conviviale tout en respectant l'environnement et cette belle région.

Adolescents et adultes partageront ce moment convivial et sportif : vous passerez le Col de Forcle avec un panorama exceptionnel entre le Massif du Mont Blanc et le Massif de la Vanoise. En bordure de la Vanoise, roulez une dizaine de kilomètres sur un joli chemin carrossable en balcon, face à La Grande Casse, au Dome de Chasse Foret, à La Saulire (point culminant du Domaine skiable de Courchevel-Méribel), vous aurez de sublimes points de vue et apercevrez le Glacier de Peclet (Val Thorens) ou encore des sommets prestigieux comme La Meije.

Circuit d'initiation à la Moto Electrique

Vous passerez 15 minutes sur notre circuit à peaufiner votre pilotage, vous découvrirez les différentes sensations que procurent nos Moto Électriques SUR-RON en toute sécurité. Sur les deux-roues, vous évoluez sur notre circuit aménagés de Belle Plagne où vous serez confronté à des franchissements naturels.



Luca de Meo, directeur général du groupe Renault, a créé la surprise et l'émoi dans le monde de l'automobile en annonçant que la "vitesse de nos véhicules sera plafonnée et ne dépassera pas les 180 km/h" lors de l'assemblée générale des actionnaires. "La vitesse cause un tiers des accidents mortels", explique le dirigeant qui défend aussi la portée écologique de cet "auto-bridage".

Argument facilement contre-attaquable : les accidents mortels à très haute vitesse sont largement minoritaires, pour la bonne et simple raison que plus personne n'ose outrepasser exagérément les limitations ! Brider les voitures à 180 km/h ne diminuera en rien les nombreuses collisions fatales qui surviennent à des vitesses deux fois moins élevées.

En cela, l'important ne tient pas dans les capacités du véhicule mais de la façon dont il est utilisé : le comportement du conducteur est toujours prépondérant. En quoi un bridage à cette vitesse dissuadera-t-il l'abruti de service de traverser une agglomération à 90 km/h au lieu de 50 km/h ?

Toujours est-il que le constructeur français rejoint ainsi son rival suédois Volvo et ses voitures limitées à 180 km/h depuis 2020. La marque au losange précise toutefois que ses voitures de sport Alpine ne seront pas concernées, mais uniquement ses Renault et Dacia... Paradoxe qui trahit plus une mesure d'affichage de "bonne conduite", qu'un réel parti pris en faveur de la sécurité.

Soyons sérieux : à quoi bon brider à 180 km/h des Scenic, Kadjar et autres Duster, souvent même incapables d'atteindre une telle allure ? ! Au-delà de l'image, cette décision marque en réalité l'abandon de la vitesse comme argument promotionnel par les constructeurs, ainsi que leur capitulation face à la dictature de la

sécurité routière toujours plus envahissante. Pour la FMF, cet aspect est justement inquiétant dans la mesure où cette "bonne conscience" pourrait se transposer à la moto. Si demain toutes les voitures étaient bridées, combien de temps se passera-t-il avant que des associations comme la Prévention routière exigent la même chose pour les deux-roues ?

D'autant que certains n'y manqueraient pas d'y voir une autre forme d'inégalité entre automobilistes et motards, à l'instar notamment de l'éternel débat autour du contrôle technique. La FMF imagine déjà les discours accusateurs : "pourquoi ne pas brider aussi la vitesse maxi des motos, ces engins dangereux, bruyants et polluants ?".

Les constructeurs de moto - mis sous pression - pourraient alors être contraints de placer des limites : la vitesse maxi dans un premier temps, et pourquoi pas ensuite la performance pure ? Mais oui : à quoi bon fabriquer des Superbike de 220 ch et des maxitrails de 160 ch pour rouler à 80 km/h sur le secondaire et 130 km/h - hurra - sur autoroute ? ! On n'en est pas là, fort heureusement, mais la menace est bien réelle.

Le rapport passionnel avec sa moto, le simple fait de contempler et d'écouter son moteur ou encore ce sentiment exaltant de savoir ce qu'elle a dans le ventre sans pour autant l'exploiter au quotidien : qu'une Aprilia RSV4 1100 dépasse déjà les 180 km/h en deuxième (!), comme sur notre photo d'illustration, n'implique pas de rouler au rupteur en permanence.

Mais tout ça n'a aucune importance pour les ayatollahs de la sécurité routière, pour qui la vitesse est le mal absolu. Or ces derniers ont malheureusement l'oreille d'une quantité grandissante de dirigeants politiques.

Prévention Routière & Bonnes Pratiques

Les gendarmes de la Drôme se sont installés ce samedi 8 mai à Léoncel, à l'entrée du Vercors, pour contrôler le bruit des motos et faire de la prévention.

Plus de 300 motos ont été contrôlées ce samedi 8 mai à Léoncel. Le village drômois, porte d'entrée du Vercors, est traversé par les motards dès que le beau temps fait son apparition. Avec un sonomètre, les gendarmes de la Drôme ont contrôlé les décibels émis par les pots d'échappement. Résultat : six motards seulement n'étaient pas en règle.

Faire de la prévention sur les bonnes pratiques

Fin avril, le Parc naturel régional du Vercors avait demandé aux motards de faire moins de bruit. Des habitants se plaignent du bruit que produisent certaines motos dans ces paysages montagneux qui font souvent caisse de résonance. Ces nuisances sonores sont-elles provoquées par des pots d'échappement trafiqués ou par des problèmes de comportement ? Les gendarmes ont voulu en avoir le cœur net.

Ce samedi 8 mai, installés à la sortie du village de Léoncel, ils ont contrôlé chaque pot d'échappement à l'aide d'un sonomètre. Les décibels enregistrés ne doivent pas dépasser la limite inscrite sur chaque carte grise. "Ce n'est pas un problème mécanique visiblement, puisqu'il y a peu

d'infractions, explique le capitaine Fabrégat, commandant au sein de l'Escadron départemental de sécurité routière. C'est un problème de comportements." Les gendarmes prennent donc quelques



minutes à chaque fois pour rappeler les bonnes conduites : réduire la vitesse lors de la traversée d'un village ou encore éviter les accélérations trop brusques. Des consignes plutôt bien intégrées chez les motards. Jean-Louis, qui fait de la moto depuis 1977, a bien conscience des désagréments que cela peut causer : "Il y a toujours une minorité qui se comporte mal. Moi j'habite à Saint-Marcellin (Isère) et devant chez moi les mecs démarrent comme des boulets. Ça me dérange".

Faire de la prévention sur les risques

Les six motards qui n'ont pas respecté les limites de décibels inscrites sur leur carte grise, devront se présenter à l'unité de Valence dans les prochains jours, pot d'échappement en règle. Les gendarmes n'ont pas mis de contravention. "C'est vraiment de la prévention

aujourd'hui", rajoute le capitaine Fabrégat.

Et justement, à côté, des tentes sont installées par Vigi2roues, l'association nationale de prévention du risque routier. "L'objectif, c'est d'alerter les motards sur l'entretien de leur moto. Nous leur faisons faire dix points de contrôle visuels comme l'état des pneus par exemple. Il faut prendre soin de l'intégrité de leur moto pour leur propre intégrité", indique Xavier Le Gall, vice-président de l'association et coordinateur des actions sur la partie Sud de la France.

Accrochés sur un panneau métallique, des airbags motos sont mis en avant. "Nous sommes aussi le groupement pour la promotion de l'airbag moto. Nous avons ramené les différents modèles pour expliquer l'importance d'en porter un", commente Xavier Le Gall. Sous la forme d'un simple gilet, il se gonfle et se rigidifie en cas de chute, protégeant la partie haute du corps, entre la nuque et le bassin.

Les motards : premières victimes sur la route

Cette opération de prévention n'est pas vaine. Depuis le début de l'année, quatre motards sont morts sur les routes de la Drôme. Ce vendredi encore, un motard est décédé au Poët-Laval après avoir percuté une voiture. "Sur neuf décès enregistrés depuis le début de l'année, analyse William Avoies, chef du bureau de la sécurité routière à la préfecture de la Drôme, nous avons quatre motards, deux piétons, un cycliste et deux conducteurs de voiture". La mortalité sur les routes de la Drôme

est globalement similaire à celle enregistrée à la même période en 2019.

La vitesse reste toujours la principale cause de mortalité. William Avoies note un relâchement inquiétant : "En 2020, nous avons eu une augmentation de 60% de suspensions de permis de conduire pour grand excès de vitesse". Les gendarmes ont d'ailleurs mené des contrôles de vitesse sur les routes du Vercors. Le week-end, par beau temps, ce sont essentiellement des groupes de motards qui circulent. Aucun excès n'a été constaté.



Les conseils de la gendarmerie pour faire de la moto...

Le printemps est là, propice aux sorties à moto sans restrictions de circulation, seul ou entre amis. La gendarmerie rappelle les règles de sécurité.

Avec le retour des beaux jours et la levée des restrictions de circulation, les amateurs de balades à moto sont impatients de s'élancer sur les routes du Loir-et-Cher. Nous avons demandé au capitaine Marc Bressac, commandant adjoint de l'escadron départemental de sécurité routière de rappeler les règles de bonne conduite à moto.

Quelle est la priorité avant de prendre la route à moto ?

Capitaine Marc Bressac : « Il faut s'assurer que la moto est convenablement entretenue. Après une période d'hivernage plus ou moins longue, une révision s'impose.

Le bon sens commande d'entretenir régulièrement sa moto, il est surprenant par exemple de voir le nombre de personnes qui oublient de vérifier la pression des pneus. Un entretien consciencieux et régulier permet d'augmenter la sécurité. »

Quelles sont vos recommandations en termes d'équipements de sécurité ?

« Tout d'abord choisir un casque adapté, à la bonne taille et sûr. Il est recommandé de s'en procurer un qui porte l'estampille d'homologation. Il faut bien sûr s'habiller de façon à se protéger pour la conduite. Le port de vêtements épais et de gants homologués permet d'éviter les coupures et les écorchures en cas de chute. Il est recommandé de porter des chaussures fermées. Enfin, je rappelle que les vêtements réfléchissants favorisent une meilleure visibilité du motocycliste sur la route. »

Sur la route, quel comportement faut-il adopter à moto ?

« Le respect des distances de sécurité est primordial. Il est préférable de laisser beaucoup d'espace. Plus la distance entre la moto et le véhicule qui se trouve devant elle est importante, moins les risques d'avoir un accident sont élevés. Bien se positionner sur la voie de circulation en occupant la partie gauche permet aux conducteurs des autres véhicules de voir plus facilement les motocyclistes. Cela permet aussi de diminuer le risque de rouler sur les débris ou les liquides rejetés par les véhicules. »

Quand on circule en groupe de plusieurs motos, quelles sont les règles à observer ?

« Il faut être entraîné et faire particulièrement attention quand on circule en formation. Pour renforcer la sécurité du groupe, il est judicieux d'adopter une série de signaux manuels que tout le monde comprend et respecte. Le chef de file ouvre la route, suivi de la moto la moins puissante ou du pilote le moins aguerri. Au contraire, les engins les plus puissants ferment la marche. Enfin, ne pas oublier de se reposer quand c'est nécessaire. Tous les conducteurs de véhicules motorisés, comme les motocyclistes, doivent rester alertes sur la route. »



A Lille, 56 nouvelles places de stationnement pour les motos

Courant 2020-2021, 56 nouvelles places de stationnement pour les motos ont été créées à Lille.

Un aménagement issu d'un travail collaboratif entre la Ville et les motards. Bonne nouvelle pour les motards qui veulent aller faire un tour à Lille. De nouvelles places de stationnement ont été créées par la Ville : 56, en tout. Un travail réalisé en partenariat avec l'antenne locale de la Fédération des motards de France.

Pallier le manque de la Grand-Place

En 2019, la Ville de Lille interdisait le stationnement des motards, sur la Grand-Place. Une décision qui a fait du bruit chez les amateurs de deux-roues. C'est suite à cela que la FMF du Nord, antenne locale de la Fédération des Motards de France, a demandé à la Ville d'agir.

Régulièrement en discussion avec le Département et la Préfecture, l'association a pour cette affaire interpellé la municipalité. « Interdire le stationnement à des endroits, c'est une chose, mais il faut proposer des alternatives », souligne le représentant de la FMF Hauts-de-France. Le président de la fédération, ont trouvé auprès de Jacques Richir (*adjoint au maire à la voirie et aux mobilités*) et son équipe des oreilles attentives. L'élue a d'ailleurs confirmé que l'avancée du projet s'était déroulée en bonne intelligence, avec des discussions constructives.



Une team de l'Ain au plus haut niveau mondial

Moto Ain va rejoindre le gratin mondial de l'endurance, le championnat EWC.

Après deux titres obtenus dans la catégorie Superstock, l'écurie va se confronter face aux meilleures équipes du plateau. Pour cette grande première, Randy de Puniet, la légende de la moto française, sera de la partie. Après les deux dernières saisons auréolées de succès, la Team Ain a voulu évoluer, passer dans la cour des grands en EWC.

Mais pour cela il a fallu se structurer et augmenter son budget de 30%. Pour atteindre environ 250 000 euros. Bien loin du plus gros budget du paddock qui avoisine les 12 millions d'euros. Pour réussir le tour de force d'exister face aux motos d'usine, la Team Ain compte sur des bénévoles et ingénieurs à la retraite qui mettent la main à la patte à moindre coup. Ces derniers créent et réparent de nombreuses pièces détachées, une économie non négligeable pour la petite écurie.

L'énorme coup de la Team Ain pour cette

première saison en EWC c'est la signature de Randy de Puniet, l'un des pilotes français les plus expérimentés. Avec 140 Grand Prix de Moto GP, son apport sur la piste et en dehors est inégalable.

Un gros coup que raconte le manager Pierre Chapuis : « Il y a un an, j'ai fait essayer la moto stock à Randy pour savoir ce qu'il fallait changer pour être performant en EWC. J'ai réalisé les modifs et je lui ai demandé de la réessayer, il m'a dit que c'était l'une des meilleures motos qu'il n'avait jamais piloté, il n'avait pas de projet pour la saison, il a décidé de partir avec nous. » Pour la Team du 01, cette arrivée est un énorme coup médiatique mais aussi financier en termes de sponsoring et d'image.

De Puniet sera aligné aux côtés des autres pilotes de l'équipe Roberto Rolfo et Robin Mulhauser. La moto semble bien fonctionner puisque durant les essais hivernaux, Randy De Puniet a réalisé le meilleur temps. Rendez-vous en piste pour la première étape du championnat du monde. Ce sera à domicile en France, pour les 24H du Mans.

la piste de moto-cross aménagée à Château-Gontier

Si la compétition est stoppée, il n'empêche que les bénévoles du club de Moto-Cross à Château-Gontier (Mayenne) restent actifs. Ils viennent d'aménager la piste en avril 2021. La piste de moto-cross route de Marigné-Peuton à Château-Gontier (Mayenne) a subi en avril 2021 un lifting, à la faveur du contexte sanitaire, et en vue de l'homologation fédérale.

Compétition à l'arrêt pour les pilotes, activité professionnelle en stand-by pour le président du Moto-Club.

La Covid-19 et le confinement ont sérieusement perturbé les habitudes. L'ennui aurait pu s'immiscer si les cadres et bénévoles du Moto-Club de Château-Gontier n'avaient eu l'idée de s'occuper, en aménageant le circuit Blanchet.



Objectif : acquérir de bons réflexes.

Une formation originale, initiée par la police et la Préfecture du Calvados, a été proposée à des titulaires du permis moto : un stage de pilotage tout terrain, encadré par un policier.

Le printemps est la saison de reprise du guidon pour de nombreux motards, en particulier pour ce pont de l'Ascension. La sécurité routière du Calvados organise depuis 2019 une opération "moto tout-terrain, l'école de la route".

Autrement dit un apprentissage des fondamentaux de l'enduro pour une meilleure maîtrise sur route. "Le concept est de mieux appréhender le risque inhérent à la pratique motocycliste sur route" détaille Yannick Depret, chargé de mission deux-roues à la Préfecture du Calvados.

"La pratique du tout-terrain exige d'adapter sa vitesse, sa position sur la moto, son freinage. Mettre le motard lambda dans des situations d'adhérence précaire. Ensuite, sur la route, s'il est surpris par des gravillons, un nid de poule ou s'il doit éviter un obstacle, il aura le bon réflexe". Les épreuves du permis moto (plateau et route) ne prévoit pas ce type d'exercices. "Nous sommes un bon complément" confirme le monsieur deux-roues de la Préfecture.

Quelque 90 titulaires du permis moto sont venus tester le terrain bosselé et caillouteux de Mézidon.

Tous supervisés par un motard de la police très à l'aise en enduro. Il explique à chaque élève la meilleure façon de déplacer le sens de gravité selon les circonstances (freinage, virage, évitement...).

Objectif : réduire les pertes de contrôles sur routes

Ce stage destiné à améliorer la maîtrise des deux-roues est une réponse de sécurité routière à un phénomène alarmant. Dans le Calvados, sur la période 2017 - avril 2021, 244 accidents corporels ont impliqué des motos (25 conducteurs tués).

"104 de ces accidents ont eu lieu alors que le motocycliste était seul en cause.

Ce qui signifie donc une perte de contrôle et un défaut de maîtrise" détaille Yannick Depret. Ce stage est gratuit, avec moto de location fournie par la Préfecture. Sauf ajout de nouvelle date, la session 2021 est terminée.



Le retour des Journées de la sécurité routière au travail

Pour la 5e année consécutive se tiendront les Journées de la sécurité routière au travail. Du 17 au 21 mai 2021, la Sécurité routière mènera une opération de sensibilisation, alors que les accidents au volant sont

la première cause de mortalité en entreprise.

Les journées de la sécurité routière au travail reviennent, pour la 5e année consécutive. Organisé par la Sécurité routière, l'événement se déroulera du 17 au 21 mai 2021. L'accent a été placé sur le 100% digital, afin de pouvoir procéder dans le respect des mesures sanitaires. Pour ce faire, des outils interactifs utilisables en distanciel sont mis à disposition des entreprises.

Plusieurs types de préventions sont au programme. Parmi elles, 8 campagnes thématiques par e-mail, pour sensibiliser les conducteurs aux différents facteurs qui peuvent provoquer des accidents, comme l'alcool, la fatigue, le téléphone, la vitesse, etc.

Autre mesure, un quiz créé pour tester ses connaissances sur le Code de la route. Pour rendre le défi plus interactif, chaque participant peut défier ses collègues ou ses amis en partageant son résultat sur les réseaux sociaux.

Dans un autre test, les conducteurs de deux-roues vont pouvoir redécouvrir les équipements obligatoires et recommandés pour rouler en sécurité à vélo et à moto. Ce questionnaire s'accompagnera d'une vidéo, qui doit aider les chauffeurs à identifier les angles morts des véhicules lourds.

Enfin, une campagne de communication personnalisable sera mise à disposition des employeurs, afin qu'ils puissent s'engager activement dans la sensibilisation à la sécurité routière de leurs salariés.

La sécurité routière, un vrai combat

En 2019, 21 165 accidents, soit 38 % des accidents, ont impliqué un usager en trajet domicile-

travail ou trajet professionnel (ONISR), provoquant la mort de 406 personnes, ce qui représente 12,5% de la mortalité routière. De plus, les accidents de la route font perdre 4,1 millions de journées de travail par an. En moyenne, ce sont 77 jours d'arrêt pour une victime d'un accident de la route en lien avec le travail (Cnam 2017).

Pour tenter de limiter le nombre d'accidents, les entreprises essaient de sensibiliser leurs salariés.

En 2016, 21 chefs d'entreprise s'étaient publiquement engagés en faveur de la sécurité routière en signant 7 engagements forts pour la sécurité des déplacements professionnels de leurs collaborateurs. Depuis, ils sont près de 1 700 à avoir rejoint le mouvement pour une route plus sûre, impliquant plus de 3,3 millions de collaborateurs.



Un réseau de 70 communes en constante évolution

70 idées de roadtrip moto en France Depuis mercredi dernier, on peut enfin rouler comme bon nous semble dans tout le pays pour nous offrir une bonne bouffée de liberté après des semaines de restrictions.

Si l'on attend encore le retour du beau temps pour profiter pleinement de nos motos, la tentation d'un week-end sur deux-roues est de plus en plus forte.

La France risque fort d'être la destination privilégiée pour ces prochains mois.

Alors où partir pour découvrir ou redécouvrir de belles petites routes et s'imprégner du patrimoine local ?

La Fédération française des Villages étapes propose justement de nombreux itinéraires, loin des autoroutes, pensés pour les motards en manque de voyage.

Née d'une initiative locale il y a 25 ans, la FFVE réunit sous la bannière de son label pas moins de 70 communes réunissant tous les critères du Village étape, à savoir proposer tous les commerces et services tels que de la restauration, des stations-service, garages, épiceries, boulangers, stationnements...

Pour mettre en avant ce maillage qui ne cesse de se développer au fil des ans, la FFVE propose désormais 70 idées de roadtrip à faire à moto, des routes sinueuses d'Auvergne au bocage normand en passant par les cols alpins.

Pour chaque road trip, le site propose le roadbook de l'itinéraire avec la liste des communes traversées, la trace GPS du par-

cours et bien entendu toutes étapes clés et les points d'intérêts à voir en chemin.

Il est également possible de demander sa carte des villages étapes, en version papier



ou numérique, pour composer son propre itinéraire ou accompagner les milliers de roadbooks disponibles sur le site de la FMF.



LA MARQUE DU MOIS

La Harley-Davidson Livewire enfin customisée !

Sortie en 2019, la Harley-Davidson Livewire peine à convaincre le public. La première moto électrique de la firme américaine a pourtant de nombreuses qualités à faire valoir. Preuve du potentiel de la moto, l'atelier JVB Moto basé à Cologne s'est penché dessus pour la transformer et lui apporter un supplément d'âme.

Première moto électrique signée Harley-Davidson, la Livewire peine à véritablement trouver sa place sur le marché. Plus que ses performances ou son look, le prix élevé de la moto explique en grande partie que ses chiffres de ventes restent confidentiels.

Disponible à partir de 33 900 € en France, la Livewire est positionnée tout en haut de la grille tarifaire du segment.

Première et unique moto électrique sortie par l'un des constructeurs « historiques » à ce jour, la Livewire possède malgré tout de vraies qualités dynamiques qui en font une moto souvent saluée par les essayeurs.

Côté look, Harley-Davidson a choisi d'opter pour la sobriété avec une moto compacte quelque peu éloignée des standards de la marque. Un léger manque de personnalité pourtant loin d'être rédhibitoire pour Harley-Davidson, qui a directement passé commande d'une version customisée de la moto en Allemagne.

Loin d'être convaincu par les motos électriques, le préparateur allemand s'est pourtant laissé convaincre par Harley de personnaliser une Livewire, Milwaukee lui laissant carte blanche.

La Livewire préparée par JVB Moto n'a finalement rien d'extravagant. Et pour cause, Jens souhaite que la moto soit produite à l'identique en très petite série.

La selle sur mesure et la partie arrière retouchée, tout comme les carénages avant et l'ajout de plusieurs accessoires et équipements apportent plus de légèreté à la moto.

Si le look global de la moto reste le même, la Livewire, notamment débarrassée de son habillage de phare avant imposant, a désormais un look plus furtif, plus urbain et moins compact.



LE PILOTE DU MOIS !

Hugues Pimont ne renonce pas à sa passion

Amateur de vitesse et de compétition, il se donne comme objectif ultime de participer aux championnats de France Handisport de moto.

Depuis un grave accident de moto en 2011, Hugues Pimont, habitant à Rouen (Seine-Maritime), souffre d'une hémiparésie gauche partielle. Pourtant, il n'a pas renoncé à sa passion.

En 2011, alors âgé de 21 ans, cet habitant de l'agglomération de Rouen (Seine-Maritime), est victime d'un grave accident de la route. Le bilan est lourd : deux mois d'hospitalisation au CHU de Rouen. Il souffre alors d'une hémiparésie partielle du bras et de la jambe gauche. Il passe ensuite huit mois en rééducation au centre de santé Les Herbiers, à Bois-Guillaume.

Retrouver les sensations

Il attendra octobre 2020 pour enfin remonter sur une moto et retrouver les sensations perdues. Avec son frère, il achète une Yamaha R6 et trouve le moyen de l'adapter à son handicap. « On s'est rapprochés de l'association Handi Free Riders. On a eu des conseils sur les travaux à faire. »

Il poursuit, avec le sourire : « On a tout fait nous-mêmes. Depuis petit, on a toujours bricolé. » Il parvient donc à modifier les commandes, en les déplaçant de la gauche à la droite du véhicule. Grâce au dispositif installé sur sa moto, il parvient donc à piloter à nouveau après quasiment 10 ans d'arrêt.

« Il y avait beaucoup de craintes au début. Mais elles ont très vite disparu après les premiers vi-

rages. Ça s'est très bien passé », confie-t-il. Et l'aventure ne s'arrête pas là.

Que de la piste

« Je ne fais plus de moto sur la route. Il y a sûrement de l'appréhension, et ça ne m'attire pas forcément », explique-t-il. Ainsi, il se consacre essentiellement à la moto sur piste. Il s'entraîne et continue de perfectionner son véhicule, il participe à des circuits, fait vrombir le moteur et ravive sa flamme.

« On a continué à améliorer la moto [d'octobre 2020 à mai 2021]. On a passé de nombreuses heures de travail dessus, et aujourd'hui, elle est bien mieux adaptée », note le Rouennais.

Encore de l'entraînement

Il participera toutefois en octobre 2021 au circuit Carole à Paris, dernière course des championnats de France, « un bon premier test ». Mais son véritable objectif, à terme, est de parvenir à participer à une compétition complète.



L'ASTUCE DU MOIS

Batterie, comment éviter la panne ?

Alors que la batterie est l'une des causes les plus courantes de pannes, il est possible de l'optimiser afin de réduire les risques. Découvrez nos conseils et astuces..

Il est tout à fait possible de prévenir ce petit tracassant, dont les risques augmentent avec la fréquence des petits trajets, qui pompent l'énergie de la batterie sans que celle-ci n'ait le temps de se recharger. Auto-Moto vous donne tous ses conseils et ses gestes simples pour éviter la panne et pouvoir démarrer sereinement tout au long de l'année !

Avant toute chose, le mieux reste encore de garder sa voiture au chaud et à l'abri des intempéries, si cela est évidemment possible. Le cas échéant, vous pouvez poser une couverture sur le capot, ou installer un revêtement de sol isolant, afin que le froid pénètre le moins possible dans le moteur.

Si les températures sont vraiment trop basses, n'hésitez pas à recharger votre batterie tous les deux ou trois jours, en roulant au moins 25 kilomètres sans vous arrêter.

En revanche, il est tout à fait inutile de faire tourner votre voiture à l'arrêt, cela ne fera alors que gâcher du carburant. Pensez également à jeter un œil du côté des cosses, qui peuvent s'encrasser.

Il vous suffit alors simplement de les gratter avec une brosse métallique. Enfin, au moindre signe de faiblesse, tel qu'une difficulté à démarrer, il est impératif de faire vérifier l'état de votre batterie auprès d'un mécanicien, qui pourra alors vous conseiller de la remplacer si besoin. N'hésitez pas à le faire, afin de d'éviter les risques de devoir faire appel à un dépanneur au moment où vous aurez besoin de partir de chez vous.

Que faire en cas de grand froid ?

Avant toute chose, il faut savoir qu'une batterie doit être chargée à 75 % pour pouvoir démarrer. Si cela ne pose pas de problèmes particuliers lorsque les températures sont clémentes, le froid a quant à lui tendance à réduire sa capacité, pouvant alors rapidement la faire passer sous la barre fatidique, notamment sur les dispositifs anciens.

Mais pas de panique, il existe néanmoins quelques astuces qui peuvent vous aider. Tout d'abord éteignez tous les accessoires, que ce soit la radio, la climatisation ou encore les feux, car ceux-ci pompent aussi sur la batterie.

Cela peut paraître insignifiant, mais peut faire une grande différence au moment de démarrer, lorsque le niveau de charge est très faible.

Tournez ensuite la clé et laissez-la jusqu'à vingt secondes, sans trop forcer pour ne pas endommager le moteur.

Enfin, en cas d'échec, vous pouvez recommencer en maintenant la pédale d'embrayage enclenchée. Faites plusieurs essais brefs plutôt qu'un seul très long, pour ne pas détériorer la mécanique.

Si votre véhicule refuse catégoriquement de démarrer, vous pouvez tenter de le faire repartir en utilisant un chargeur si vous en possédez un, qu'il faudra brancher sur le secteur pour au moins 10 heures.



LE CONCEPT DU MOIS

Connectivité auto-moto : enfin une grande avancée côté sécurité?

Une étude met en lumière les apports de dispositifs de connectivité auto-moto pour améliorer la sécurité routière. Bien des progrès restent à réaliser, mais les premiers résultats sont très prometteurs.

Les motos représentent 2% du trafic mais 25% des tués, souvent du fait d'une vitesse inadaptée et/ou d'un manque de visibilité pour les automobilistes. Il existe donc une voie d'amélioration potentiellement très importante en matière de sécurité routière, par l'intermédiaire de la technologie V2X de connectivité entre véhicules.

C'est justement l'objet du projet de recherche mené par UTAC CERAM Millbrook et financé par la Maif. Sur les pistes du centre d'essais TEQMO dédié aux véhicules automatisés et connectés situé au sein de l'autodrome Linas-Montlhéry, les chercheurs ont réalisé des simulations de situations à risque en utilisant une voiture et une plateforme mobile reprenant la forme d'une moto et de son conducteur.

Dotés de boîtiers V2X qui envoient des informations aux usagers circulant à proximité, ces deux « véhicules » déclenchaient des alertes visuelles et sonores dès qu'un risque de collision était détecté, ceci d'après des calculs de probabilité réalisés en tenant compte des vitesses et positions sur la chaussée de chacune des parties. Et si le conducteur de la voiture tardait à intervenir, le freinage se déclenchait automatiquement.

Les simulations étaient effectuées selon quatre scénarii, avec des véhicules évoluant à des vitesses comprises entre 10 et 40 km/h pour la voiture, et 30 à 80 km/h pour la moto. Voiture et moto pouvaient soit être amenées à croiser leurs trajectoires soit, pour la moto, se trouver dans l'angle mort de l'auto, pour simuler une circulation en environnement urbain ou péri-urbain.

Ces cas de figure représentent 35% des cas de

motocyclistes blessés lors d'un accident avec une voiture, et 27% des tués.

Résultats probants, mais...

Il en ressort que le système fait preuve d'une certaine efficacité dans les quatre cas : « un signal est bien envoyé au conducteur, lui permettant de réagir et ainsi d'être en mesure d'éviter la collision. Toutefois, cette alerte n'est pas toujours répétable et est envoyée parfois tardivement, le temps de réaction offert, manuel ou automatique, se trouvant alors trop court.

En outre, il convient de considérer l'équilibre plus précaire d'un deux-roues motorisé lors de l'implémentation d'une action automatique, afin de prévenir tout risque de chute », commente Théo Charbonneau, Responsable du projet chez UTAC CERAM Millbrook. Et celui-ci de préciser que plus nombreux seront les utilisateurs, et plus le système sera efficace.

« Nous n'en sommes qu'au début. Un certain nombre de conditions doivent être rassemblées. La précision du GPS, fondamentale pour bien détecter les risques de collision, doit aussi être au rendez-vous. Enfin, de manière plus globale, ce système doit être fiable pour éviter les alarmes intempestives », complète Jean-Marc Truffet, responsable du projet à la Fondation Maif.

Des conclusions encourageantes, donc, avec des technologies qui existent bel et bien. Mais beaucoup de chemin reste à parcourir pour les fiabiliser avant d'envisager de voir ces dispositifs se généraliser. Si équipementiers et constructeurs travaillent de concert, il est possible de voir les choses accélérer. L'organisme Euro NCAP a d'ailleurs prévu de commencer à évaluer les systèmes V2X à partir de 2025.

