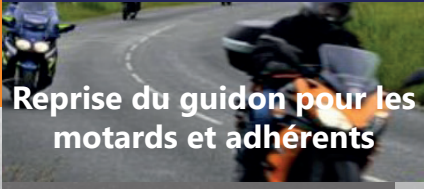


## JOURNEES MOTOS



Reprise du guidon pour les motards et adhérents

## DESSACORD AVEC LA FIM



Le contrôle technique fait encore débat avec la FIM

## HOMOLOGATION SP 95



Le chemin très compliqué du boîtier éthanol SP 95

# JOURNAL DES MOTARDS

N° 100 - Juin juillet et Août 2026

**Mot'Armoir : Les motards ont leurs nouvelles consignes !**

**Jurisprudence : Les rodéos urbains lourdement sanctionné en France**

## CHANGEMENT EN MOTO



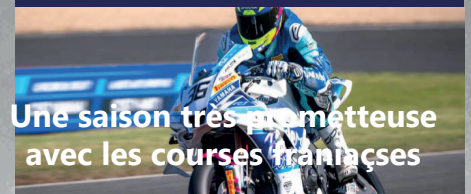
Le moto GP change la donne sur le plan sportif

## ACTU REGION



Si près de chez vous !

## BILAN SAISON MOTO



Une saison très prometteuse avec les courses françaises

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

# EDITO - le journal des motards sort son 100e !

**Pour ce 100e numéro la FMF revient largement sur le contrôle technique 2RM.**

Dans un communiqué publié à la suite des discussions autour de la révision du « *Paquet Contrôle Technique* » européen dont on parle plus en profondeur ici, la FIM estime qu'un contrôle technique périodique obligatoire pour les motos dans toute l'Union européenne serait une mesure disproportionnée, inefficace en matière de sécurité routière et contraire à l'objectif affiché par l'Union européenne de simplification réglementaire.

Pour résumer : selon la FIM, rien ne démontre qu'un contrôle technique obligatoire réduise les accidents impliquant des deux-roues motorisés.

Le président de la FIM, Jorge Viegas, rappelle d'ailleurs une évidence que beaucoup semblent oublier à Bruxelles : oui, l'état des véhicules est important, mais non, le contrôle technique obligatoire n'est pas « *le bon outil* » pour réduire la mortalité à moto.

La FIM insiste également sur le fait qu'imposer un contrôle technique uniforme dans toute l'Europe reviendrait à ignorer les réalités nationales : géographie, infrastructures, habitudes de circulation, politiques de sécurité routière ou encore saisonnalité de l'usage moto différent fortement d'un pays à l'autre. Prenons exemple sur la Norvège où il fait nuit 6 mois dans l'année...

Journal des Motards est publié par :

6 rue Albert Le Barillier - 64600 ANGLET  
Tel : 06 33 54 37 78

Directrice de la publication : Sylvie Bourdon  
Rédacteur en chef : Thomas Brulin et Marion Darras  
Editorialiste : Julien Bourdon et Julie Sauvage

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

**4 - Journée reprise du guidon**

## INFORMATIONS DU MOIS

**5 - 6 - Le désaccord de la FIM sur le CT2RM**

## LE COMBAT DES MOTARDS

**7 - L'Homologation du boitier éthanol pour les 2RM ?**

## INFORMATIONS AUX MOTARDS

**8 - Guide sur le contrôle technique**



## L'ACTU EN REGION

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

## MARCHE DU MOIS

**11 - Les contres visites de CT, un véritable casse tête**



## LE CHOC DU MOIS

**12 - Un contrôle technique plus dur**

## LES INFOS DES MOTARDS

**13 - Le MOTO GP change la donne ?**



## LE BILAN DES PILOTES

**16 - Un bilan prometteur cette année**

### **Le monde de la moto verte en général et de l'enduro en particulier a souvent dû se défendre sur le terrain de l'écologie ou des nuisances.**

Aujourd'hui, grâce à une étude rigoureuse publiée en mars 2026 par le Centre de droit et d'économie du sport (CDES) et commanditée par la FFM, nous disposons d'un argumentaire béton sur un terrain où on ne l'attendait pas : l'économie.

En prenant pour exemple la finale du championnat de France 2025 à Saint-Flour, ce rapport de 37 pages prouve que derrière la poussière se cache une machine à injecter des millions d'euros dans nos campagnes

### **1. Organiser un enduro en milieu rural : le défi des contraintes**

Organiser une manche nationale n'est pas une mince affaire pour un moto-club. L'étude souligne en page 16 que l'organisation elle-même (le Moto-Club du Haut-Cantal) travaille souvent avec un budget limité (un peu plus de 115 000 € de dépenses) et doit faire face à des "fuites" économiques. En effet, le tissu économique restreint des zones rurales oblige souvent à faire appel à des prestataires extérieurs au territoire pour le matériel technique spécifique.

L'organisation elle-même ne génère donc que 13 600 € d'impact direct.

Pourtant, malgré ces contraintes logistiques inévitables, la capacité de l'événement à attirer des revenus externes est phénoménale : plus de 99 % de l'impact économique primaire provient directement du portefeuille des visiteurs et non du budget de l'organisation. Le moto-club n'est donc pas un centre de coût, c'est un puissant aimant à capitaux.

### **2. Le verdict des chiffres :**

2,55 millions d'euros injectés C'est le chiffre massue de la page 4. La manche du championnat de France d'enduro à Saint-Flour en 2025 a généré une valeur ajoutée totale de 2,55 M€ pour l'économie locale. *chaque euro dépensé par un enduriste circule, crée de la valeur et s'amplifie dans le territoire.*

### **3. Pourquoi l'enduro performe plus que les autres sport mécanique ?**

L'enduro n'est pas un sport de passage, comme les épreuves du championnat de France se déroulent sur 2 jours (sans compter les jours où les pilotes et assistances sont là bien avant le weekend de course, pour les repérages), c'est un sport de séjour. L'étude met en avant deux leviers majeurs

**Compatible avec tous les casques Bluetooth, simple à installer et proposé à un tarif particulièrement agressif chez Motoblouz, le Cardo Spirit Solo s'impose comme l'un des intercoms moto les plus accessibles du moment.**

Une solution pensée pour les motards qui veulent rester connectés sans exploser leur budget. Les intercoms moto sont devenus presque incontournables pour les trajets du quotidien comme pour les longues balades. Communication entre motards, écoute du GPS ou streaming musical : ces systèmes Bluetooth facilitent considérablement la vie sur la route.

Mais les tarifs des modèles premium peuvent rapidement dépasser les 200 €.

Avec le Spirit Solo, Cardo propose justement une alternative beaucoup plus abordable sans sacrifier l'essentiel. Les motards adorent cet intercom Cardo simple à utiliser et désor-

mais affiché à moins de 100 euros ! Les motards adorent cet intercom Cardo simple à utiliser et désormais affiché à moins de 100 euros !

Compatible avec tous les casques Bluetooth, simple à installer et proposé à un tarif particulièrement agressif chez Motoblouz, le Cardo Spirit Solo s'impose comme l'un des intercoms moto les plus accessibles du moment. Une solution pensée pour les motards qui veulent rester connectés sans exploser leur budget.

Le Cardo Spirit Solo propose une solution Bluetooth simple et efficace pour les motards souhaitant écouter leur GPS, passer des appels ou communiquer à moto. Étanche, compact et compatible universel, il mise sur une prise en main accessible et une autonomie confortable. plus abordable sans sacrifier l'essentiel.

Compatible avec tous les casques Bluetooth du marché, cet intercom mise avant tout sur la simplicité.

## **La FIM entend son déssaccord dans le cadre du contrôle technique 2RM**

**Quand c'est une instance particulièrement attaché à la sécurité des motards et encore plus à celle de tous les pilotes engagés dans les différentes compétitions internationales labélisées FIM qui monte au créneau, c'est sans doute que le problème est réel.**

Et si tous les arguments avancés par la FIM dans son communiqué ne sont pas nouveaux et représentent ce que pense le monde de la moto en majorité depuis de nombreuses années, le fait de voir la Fédération Internationale s'emparer du sujet et réaffirmer l'hérésie que représente le contrôle technique périodique obligatoire pour les deux roues motorisés apporte un poids certain au débat.

Car si la plupart des pays membre de l'UE ont choisi de s'y soumettre, il existait jusque-là une porte de

sortie, à condition de mettre en place d'autres mesures de sécurité routière. Mais l'Union Européenne pousse actuellement pour éliminer cette option et contraindre les derniers états récalcitrants (*Finlande, Pays-Bas, Irlande...*) à se soumettre eux aussi au CT.

Une hérésie quand on sait que, comme le rappelle la FIM, il n'existe aucune donnée faisant état d'une corrélation entre le dit contrôle et l'accidentologie. À voir si la FIM sera plus entendue que, la FFM, la FMF et la FFMC, qui ne désarme pas...

La Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) prend acte de la position du Parlement européen sur la révision du Paquet Contrôle Technique et réitère sa ferme opposition à l'introduction d'un contrôle technique périodique obligatoire pour les motos dans l'ensemble de l'UE.

Cette démarche citoyenne et créative porte ses fruits : les retombées médiatiques gagnent en ampleur d'année en année.

Bien que la FIM soutienne pleinement les mesures qui améliorent la sécurité des motards et des motardes, le régime de contrôle obligatoire proposé ne s'attaque pas aux causes principales des accidents de la route impliquant des motos, des scooters et d'autres deux-roues motorisés.

La priorité doit être accordée à des politiques efficaces et fondées sur des données probantes, et non à des obligations administratives supplémentaires qui généreraient des coûts pour les usagers, les usagères et les autorités publiques sans apporter de bénéfices mesurables en matière de sécurité.

Jorge Viegas , président de la FIM , a déclaré : « La position de la FIM est claire : le bon état des véhicules est important, tout comme la sécurité des motards et des motardes.

Mais un contrôle technique obligatoire à l'échelle de l'UE pour les motos n'est pas le bon instrument pour réduire les accidents.

Les États membres doivent conserver la flexibilité de décider si de tels systèmes sont nécessaires et adaptés à leur contexte national.

L'Europe devrait se concentrer sur des mesures dont il est prouvé qu'elles sauvent des vies, et non sur des obligations réglementaires qui imposent des coûts sans gains évidents en matière de sécurité. »



# Homologation des boîtiers Ethanol pour les motos SP 95

**Le ministère de la Transition écologique vient d'ouvrir officiellement la voie à l'homologation des boîtiers de conversion E85 pour les deux-roues motorisés. Une décision attendue depuis des années par la filière, qui pourrait transformer l'usage du Superéthanol-E85 chez les motards en France.**

Une homologation historique des boîtiers E85 pour les deux-roues.

Le ministère de la Transition écologique a confirmé l'ouverture de la procédure d'homologation des boîtiers de conversion E85 destinés aux deux-roues motorisés.

Concrètement, cela signifie que les motos et scooters pourraient prochainement bénéficier d'un cadre légal similaire à celui déjà en vigueur pour les voitures depuis 2017.

Jusqu'ici, les utilisateurs de deux-roues étaient exclus de cette solution, malgré une demande croissante et des contraintes techniques particulières liées

Cette avancée met fin à une situation jugée inéquitable par plusieurs acteurs du secteur, dont la FMF (*Fédération des Motards de France*), qui milite depuis près de vingt ans pour l'accès des motards aux carburants alternatifs.

Dans ce contexte, le Superéthanol-E85 apparaît comme une solution intermédiaire pragmatique : moins cher à la pompe, largement distribué en France et majoritairement produit à partir de ressources agricoles nationales.

Une filière mobilisée pour accélérer la transition énergétique

Cette ouverture réglementaire est le résultat d'une mobilisation progressive structurée autour d'une "Task Force E85 moto", réunissant plusieurs acteurs clés : FMF, Bioéthanol France, Green Systems Automotives, ainsi que des industriels comme Thorn Bikes et Green Force.



# Guide pour le contrôle technique des deux-roues motorisées

**Le contrôle technique des motos va-t-il vers sa fin ? Toujours est-il que la pétition contre cet examen est retenue par la Commission du Développement Durable. Le signe d'un examen à venir, pouvant tourner en faveur des motards ? La FMF s'en félicite mais reste vigilante.**

C'est une excellente nouvelle pour les motards et une grande avancée contre le contrôle technique des motos. La Commission du Développement Durable annonce retenir la pétition contre le Contrôle Technique des Deux-Roues Motorisés (CT2RM). Une nouvelle ravissant la Fédération des Motards de France (FMF). "C'est le signe que les doléances des motards sont enfin prises au sérieux", assure l'entité sur son site internet.

**Elle poursuit :**

"Nous refusons cette "taxe" qui profite aux multinationales du

contrôle sans aucun bénéfice. prouvé pour la sécurité routière. La FMF a d'ores et déjà sollicité un rendez-vous avec la rapporteure de la pétition pour faire valoir nos arguments."

**"Le chemin est encore long" contre le CT2RM**

Et de rappeler, toutefois, sa vigilance sur le sujet. "Ne nous y trompons pas : le chemin est encore long", assure ainsi la FMF. "Nous ne crions pas victoire, mais nous voyons enfin des portes s'ouvrir là où tout semblait verrouillé.

La FMF reste aux aguets pour transformer ces essais en véritables avancées pour la liberté de circuler."

Rappelons, en attendant, que la pétition contre le CT2RM a atteint sous peu les 80 000 signatures.

De quoi en faire l'une des pétitions les plus signées de l'Assemblée nationale.

## La FMF 33 (Gironde) Repérage nids de poule

**Cette année, 3 sessions vous sont proposées à Cognac, Suaux et Jarnac !**

**Ces journées visent à sensibiliser les motocyclistes civils du département sur les risques routiers des deux-roues motorisés.**

C'est la fin de l'hiver, les beaux jours arrivent et vous allez reprendre le guidon. Au cours d'une journée, les motocyclistes de l'Escadron Départemental de Sécurité Routière (Gendarmerie Nationale) et la Compagnie Républicaines de Sécurité zonale 33 (CRS CENON) en partenariat avec la Préfecture de la Charente vous proposent de vous initier aux rudiments de la trajectoire de sécurité qu'ils pratiquent dans leurs missions quotidiennes à moto.

Après une partie théorique en salle, une mise en pratique avec les gendarmes et les CRS seront organisée sur route.

Les personnes désireuses de participer devront comprendre le français pour, à minima, comprendre le contenu pédagogique et les consignes de sécurité.

Les participants devront être équipés convenablement (casque, gants...etc) et les motocyclettes en conformité avec la législation française (équipements de sécurité, bruits...etc). Pour des raisons de sécurité, seuls les deux-roues motorisés de 125 cm<sup>3</sup> et plus de 125 cm<sup>3</sup> seront acceptés.

À cette occasion, un plateau d'allure lente sera mis en place sur les sites de :

- Boulevard Oscar Planat, Espace 3000 à Cognac
- 1 rue Ouest, salle des fêtes à Suaux
- 42 route de Luchac, salle polyvalente à Jarnac



## **La FMF 59 (Nord) Lutte contre les nids-de-poule dans le département**

**La manifestation est organisée par le Moto Club Bordeaux Accélération pour interpeller les autorités après une nouvelle occupation illégale de la piste d'accélération de l'avenue Labarde, à Bordeaux Lac, qu'il gère chaque week-end**

Aux mêmes causes, les mêmes effets. Comme au printemps dernier, un défilé sonore de motards s'annonce vendredi 10 avril, à partir de 21 heures, dans les rues du centre-ville de Bordeaux.

Le cortège, qui partira de la piste d'accélération de Labarde, au Lac, gagnera la place de la Victoire par le quartier des Chartrons et Gambetta, avant un retour au nord de Bordeaux, par les quais.

Cette manifestation pacifique et symbolique vise « à interpeller la mairie, la Métropole et la préfecture, puisque tout le monde se renvoie la balle », cingle Daniel Castanon.

Le trésorier du Moto Club Bordeaux Accélération (MCBA) relaye ainsi le ras-le-bol des motards, privés depuis trois mois de cette installation sécurisée, offrant aux adeptes de vitesse une ligne droite de 800 mètres, éclairée, plantée sur un terrain de quelque 9 500 m<sup>2</sup>, clos et loin de toute habitation.

## **La FMF 45 (Loiret) Campagne de prévention sur les réseaux sociaux**

**La Fédération des Motards de France du Loiret lance une campagne de prévention sur les réseaux sociaux, pour appeler tous les usagers de la route à respecter le code et les autres.**

Plusieurs Ouverture dans un nouvel onglet accidents, parfois mortel Ouverture dans un nouvel onglet, impliquant des motards sur les routes du Loiret en ce début d'année ont poussé la Fédération des Motards de France du Loiret à lancer une campagne de prévention sur les réseaux sociaux.

"Le casque protège ta tête, pas ton inconscience", "Sur la route, personne n'est invincible" : voilà le genre de posts que l'association publie, chaque semaine, en espérant qu'ils soient partagés un maximum.

"Le but c'est de rappeler qu'à la sortie de l'hiver, l'ensemble des usagers vulnérables, les motards, les cyclistes, les trottinettes électriques reprennent la route. Rappeler que nous partageons la route et qu'il faut que chacun fasse attention aux autres" détaille Jean Lioper, Président de la Fédération des Motards de France.

# ■ LA MINUTE DES MOTARDS

## Les contre-visites au CT motos ne sont pas l'origine des conformités au niveau des 2RM.

**11,9% de contre-visite et au moins une défaillance sur 49,9% des véhicules. Des disparités qui se creusent entre les catégories**

C'est en avril 2024 que la réglementation a changé en France avec l'introduction du contrôle technique périodique obligatoire pour les deux-roues motorisés et tous les autres véhicules de catégorie L. Et alors que l'Europe tente d'étendre le CT, l'UTAC OTC vient de publier son rapport détaillé sur près de 20 mois de contrôles.

Du 15 avril 2024 au 31 décembre 2025, ce sont un peu plus de 2,2 millions de contrôles techniques et contre-visites qui ont été réalisés dont 996.907 en 2024 et 1.213.950 en 2025, couvrant ainsi les véhicules immatriculés jusqu'en 2019. Le taux de contre-visite moyen s'élève à 11,9%, mais atteint 13,6 % en 2025, en raison notamment des contrôles renforcés et de l'introduction des contrôles au sonomètre.

Le bilan montre aussi que près d'un véhicule sur deux présente au moins une défaillance (49,9% ont au moins une défaillance mineure). Mais sur les 259.911 contre-visites réalisées ces deux dernières

années, seuls 3.540 l'ont été en raison d'un danger "direct et immédiat pour la sécurité ou l'environnement".

Le réseau français comptait fin 2025 3.783 centres agréés et 5.526 contrôleurs, soit une moyenne de 321 contrôles techniques de moto par an et par centre. La mise en place du calendrier de contrôle étant progressive, l'âge moyen des véhicules s'élève à 17,2 ans (16,8 ans en 2025) et le kilométrage à 33.247 km (31.000 km en 2025).

Les motos et scooters de 125 cm<sup>3</sup> et plus (L3) représentent pas moins de 74 % des contrôles loin devant les 13,9 % de cyclomoteurs (L1), les 4,5 % de voitures sans permis (L6), les 4% de quads (L7) et les 3% de trois-roues (L5). Sidecar (L4) et cyclomoteurs à 3-roues (L2) demeurent marginaux.

Les résultats officiels confirment ceux présentés dès les premiers bilans, à savoir que les motos et scooters de la catégorie L3 sont globalement mieux entretenus que la moyenne avec 11,1% de contre-visite.



**Alors que le contrôle technique moto est déjà une réalité en France, Bruxelles remet le sujet sur la table.**

En France, les motos et scooters passent déjà au contrôle technique depuis avril 2024. Pour les motards, le sujet semblait donc réglé, même si la contestation reste vive. Mais à Bruxelles, le dossier revient sur la table avec un nouvel épisode législatif. Les institutions européennes discutent à nouveau d'une harmonisation stricte des règles.

Ce que prépare Bruxelles pour le contrôle technique moto

La nouvelle offensive vise à rendre le contrôle technique moto impossible à contourner dans toute l'Union européenne. Selon la Commission européenne, ce projet passe par une révision de la directive 2014/45/UE sur le contrôle technique des véhicules. Cette proposition inclut les motos thermiques de plus de 125 cm<sup>3</sup>, mais aussi les motos électriques de forte puissance. Elle laisse toutefois aux États la possibilité de mettre en place des "mesures alternatives" de sécurité routière.

Ces mesures peuvent remplacer le contrôle périodique si elles maintiennent un bon niveau d'accidentalité.

La France a finalement renoncé à cette option et a instauré un CT obligatoire

en avril 2024. Le rapport du Sénat indique que la première visite intervient à cinq ans, puis tous les trois ans.

Il précise aussi qu'en 2024, environ 16 % des deux et trois roues contrôlés ont présenté au moins une défaillance majeure, entraînant une contre-visite.

D'après la Commission européenne, la proposition présentée en avril 2025 supprime justement cette flexibilité pour les motocycles.

Chaque État serait tenu d'appliquer un contrôle technique moto périodique pour les engins de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

La Commission met en avant des objectifs de sécurité routière et de réduction des émissions polluantes. Selon le Parlement européen, la commission des Transports a approuvé ce texte le 5 mai 2026.

Elle a voté le projet par 30 voix contre 11, avec 2 abstentions. Le même jour, elle a donné mandat pour ouvrir les négociations avec les États, par 32 voix contre 10, avec 1 abstention.

Ce que cela change pour les motards français et européens.

Les gouvernements ne sont toutefois pas sur la même ligne.

# **Le Moto GP change la donne...**

**Le MotoGP envisage de passer à une seule moto par pilote en 2027.**

**Selon les informations de Motorsport.com, le MotoGP étudie avec les constructeurs la possibilité de modifier le règlement afin que chaque pilote ne dispose plus de deux motos mais d'une seule à partir de la saison**

Les négociations en cours entre, d'une part, l'organisateur du MotoGP et, d'autre part, les constructeurs et les équipes détermineront les relations entre les deux parties à tous les niveaux pour la période allant de 2027 à 2031.

En découleront les contrats liant le championnat et les participants, ainsi que le règlement valant pour ce cycle de cinq ans.

Parmi les initiatives à l'étude pour définir le nouveau cadre, Motorsport.com a appris que le championnat

envisage de n'autoriser plus qu'une seule moto par pilote de la catégorie MotoGP, au lieu de deux actuellement.

Cette mesure, dont tous les détails ne sont pas encore connus, est née d'une proposition des constructeurs et n'a d'autre objectif que d'abaisser les coûts.

On estime que, si elle entrait en vigueur, elle permettrait de réduire le nombre de techniciens dans chaque équipe, avec toutefois une économie qui reste difficile à calculer avec précision.

Le fait qu'il s'agisse d'un changement de réglementation implique qu'il devra passer par une procédure de vote et être approuvé par la Commission Grand Prix avant d'entrer en vigueur.

Si cette modification venait à se concrétiser, il s'agirait quoi qu'il en soit d'un changement notable pour le MotoGP.

# Les rodéos urbains, attention !

Attention aux rodéos urbains qui peuvent être sanctionner.

**Cass. crim., 3 mars 2026, n° 25-81.322, Bull.**

**Ici, la Cour de cassation rappelle qu'exposer des conduites dangereuses sur les réseaux sociaux peut constituer une infraction pénale.**

Certains se souviennent peut-être de cette vidéo d'une KTM 1290 Super Duke R en pleine course contre une Mercedes AMG GT S, qui montrait des bolides poussés à 300 km/h sur route ouverte.

C'était en 2018, les gendarmes avaient réussi à identifier le motard délinquant qui avait pourtant flouté son compteur.

Cette virée avait finalement conduit le motard (et l'automobiliste) au tribunal correctionnel pour y être jugé pour mise en danger de la vie d'autrui.

En mars 2026, la Cour de cassation est venue préciser les sanctions susceptibles d'être prononcées dans ce type de situation.

L'affaire concernait, cette fois, une conductrice ayant diffusé sur les réseaux sociaux des vidéos de conduite intentionnelle à grande vitesse, avec des manœuvres dangereuses (virages coupés, circulation à gauche),

présentées de manière valorisante.

Deux qualifications étaient en jeu : le rodéo motorisé : « le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives ou réglementaires du code de la route dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique »

(C. route, art. L. 236-1) et la provocation à un tel rodéo qui peut prendre la forme d'une incitation directe à participer au rodéo motorisé, de l'organisation d'un rassemblement destiné à permettre la tenue d'un rodéo motorisé et de la promotion d'un tel rassemblement ou du rodéo motorisé en général (C. route, art. L. 236-2).

En l'espèce, la conductrice était poursuivie devant le tribunal correctionnel pour ces deux motifs. Après l'avoir relaxée du chef de rodéo motorisé, la cour d'appel de Grenoble l'a condamnée pour provocation au rodéo motorisé à des peines de deux mois d'emprisonnement avec sursis et de six mois de suspension du permis de conduire, ainsi qu'à une peine de confiscation.

# La Mot'armoire en France

Une belle invention de Guillaume sur ce beau projet

**Guillaume Martin originaire de Dieppe à développer un concept moto innovant d'une armoire connecté avec des équipements à travers lesquels les motards et motards serait libérer.**

Après 5 années de travail pour élaborer un concept répondant au besoin, La Mot'armoire est née !!!

La Mot'armoire, c'est bien plus qu'un simple service de consigne : c'est une solution innovante qui transforme un conteneur maritime en un espace sécurisé de casiers connectés.

Installé au cœur d'un site touristique, elle offre aux visiteurs la liberté de profiter pleinement de leur journée, les mains libres et l'esprit tranquille.

Terminé de porter casque, blouson, sac à dos... lors des promenades.

Le conteneur offre la possibilité de ranger ses affaires dans des casiers de 3 tailles différentes.

Valises, accessoires divers, casques, ces casiers sont également destinés aux cyclistes, piétons, toute personnesouhaitant se promener librement sans devoir s'encombrer de ses affaires.

Simple et pratique d'utilisation, ils apportent une solution efficace à une demande grandissante, j'espère attirer votre attention sur le besoin réel qu'on les gens aujourd'hui pour ce type de concept.

Muni d'une borne interactive, il suffit de scanner un QR code permettant d'accéder à l'application et choisir le casier en fonction des disponibilités et de son besoin.

# La saison bien lancée en

Bilan de la saison moto bien lancée cette année

**Au sommet de la pyramide, deux pilotes Production règnent en patrons absolus : Gregory Monaya (Yamaha) en 1000 et Cyril Eruam (Honda) en 600. Tous deux ont profité de ce week-end parisien pour creuser des écarts qui parlent.**

## **Production 1000 : Monaya s'envole**

Voilà à quoi ressemble une mi-saison parfaite. Trois manches, six courses, six fois au sommet du classement Production 1000. Gregory Monaya (Yamaha) n'a connu qu'une seule course sans victoire scratch sur l'ensemble de la saison — et il était déjà en tête de sa catégorie.

À Carole, il a signé un week-end immaculé : deux victoires, deux meilleurs tours en course, plus de 20 secondes d'avance dans chaque finale.

Le résultat au classement Production 1000 fait peu de doute sur la dynamique : 151 points, soit 28 d'avance sur Quentin Levrier (*Suzuki*, 123 pts) et 51 sur Valentin Roedel (*Honda*, 100 pts).

À l'aube de la deuxième partie de saison, c'est un matelas significatif pour le pilote suisse.

Levrier, pourtant si proche à Nogaro (*un seul point d'écart*), a connu un week-end parisien compliqué (*6ème puis 5ème scratch*). Roedel, lui, livre une mi-saison régulière

(3-3-4-4-2-3 en Production) et confirme sa place de stabilisateur du trio de tête.

À noter le retour de Franck Busteau (*Kawasaki*, 58 pts) à la 4ème place, désormais devant Julien Delcamp (50 pts).

À la clé pour le vainqueur final : 48 pneus offerts pour une saison en Superbike FSBK.

## **Promo 1000 : Monaya incontournable, Guerrero rebondit**

Le constat se prolonge naturellement au scratch. Monaya mène désormais le classement Promo 1000 avec 151 points, soit 47 d'avance sur Levrier (104 pts). Le top 3 reste intégralement composé de pilotes Production : Roedel grimpe à la 3ème place (87 pts) et passe Tony Guerrero (*Yamaha*, 83 pts).

Mais l'histoire forte du week-end côté Promo, c'est la résilience de Tony Guerrero. Poleman du week-end avec une démonstration en chronos, le pilote Yamaha est parti à la faute dès le 2ème tour de la Finale 1 sur la piste mouillée. Une course perdue, des points envolés. Sa réponse en Finale 2 ?

Une 2ème place ferme, derrière Monaya. Du caractère.