NOUVEAUTE MOTO



Nouveaux modèles de moto pour CFMOTO 2027

SECURITE ROUTIERE



La FMF communique sur l'interdiction du téléphone

NOUVEAUX SV3 EN ITALIE



L'Italie franchit une étape avec ces nouveaux radars

JOURNAL DES MOTARDS

N° 103 - Novembre 2026

Informations : La complexité et la colère du CT2M des motards

Permis motos A2 : Le casse tête des jeunes pour le passage du permis moto

CHAMPIONNAT ISDE



Le championnat mondial de sable revient en 2026

ACTU REGION



Si près de chez vous !

RETOUR SUR LE CFS 2026



La première épreuve du CFS 2026-2027 à Berck

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

EDITO - le contrôle technique des 2RM

Si le contrôle technique périodique des deux-roues motorisés est devenu obligatoire en France en 2024, la règlementation européenne ne l'impose pas et laisse encore aujourd'hui la possibilité aux États membres de s'y soustraire par la mise en place de mesures alternative et l'amélioration de la sécurité des utilisateurs de motos et de scooters.

Or, depuis le printemps dernier, l'Europe tente de revenir sur ces possibilités et entend bien inscrire le contrôle technique moto dans le droit européen. Les discussions liées à la révision de la directive 2014/45 engagées par la Commission européenne, le Conseil européen et le Parlement européen doivent justement se conclure en ce mois d'octobre.

La Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) et la Fédération européenne des Associations de Motards (FEMA) ont déjà fait part de leurs réticences quant à la généralisation du contrôle technique et ont appelé l'UE à maintenir le choix des États, plus à même de cibler les principales causes de l'accidentalité des usagers de deux-roues motorisés. L'idée n'est pas de se limiter à une énième contestation, mais de présenter une série de propositions alternatives et d'appeler les décideurs politiques à préserver le principe de subsidiarité et la liberté pour chaque État membre d'opter pour celles-ci.

Journal des Motards est publié par :

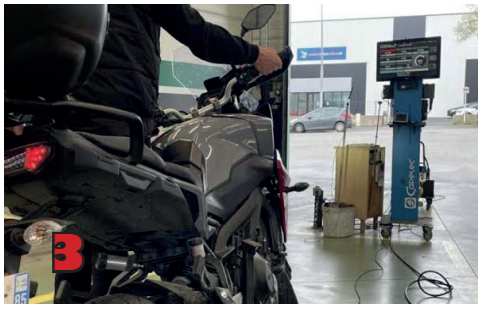
6 rue Albert Le Barillier - 64600 ANGLET
Tel : 06 33 54 37 78

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

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

SOMMAIRE









EN BREF

3 - Le contrôle technique passe mal...

INFORMATIONS DU MOIS

4 - La FMF interpelle les députés pour le CT

LA COLERE DU MOIS

5 - 6 - Téléphoner au volant va coûter cher, en vue de ça généralisation en France

INFORMATIONS AUX MOTARDS

7 – La FMF appel à la baisse des prix sur le carburant

L'ACTU EN REGION

9 - Les infos du mois dans vos régions

JEUNES PERMIS A2

11 – Le casse tête et la difficulté du permis A2

LA FOLIE DU MOIS

12 - Test d'une moto sur l'eau, le pari fou

OUVERTURE DU CFS

15 - Retour sur le Beach Cross de Berck

NOUVEAUTE CHEZ LES MOTOS

16 – Concept de nouvelle moto pour 2027

EN BREF

Le contrôle technique passe toujours mal...

Si le contrôle technique périodique des deux-roues motorisés est devenu obligatoire en France en 2024, la règlementation européenne ne l'impose pas et laisse encore aujourd'hui la possibilité aux États membres de s'y soustraire par la mise en place de mesures alternative et l'amélioration de la sécurité des utilisateurs de motos et de scooters.

Or, depuis le printemps dernier, l'Europe tente de revenir sur ces possibilités et entend bien inscrire le contrôle technique moto dans le droit européen.

Les discussions liées à la révision de la directive 2014/45 engagées par la Commission européenne, le Conseil européen et le Parlement européen doivent justement se conclure en ce mois d'octobre.

La Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) et la Fédération européenne des Associations de Motards (FEMA) ont déjà fait part de leurs réticences quant à la généralisation du contrôle technique et ont appelé l'UE à maintenir le choix des États, plus à même de cibler les principales causes de l'accidentalité des usagers de deux-roues motorisés.

Alors que le dossier touche à son terme, la Fédération des Motards de France (FMF) en remet une couche avec de nouvelles mobilisations en faveur des alternatives au contrôle technique, que ce soit sous la forme de rassemblements devant les préfectures et lieux de pouvoir, ou en incitant les motards à écrire à leurs députés européens.

L'idée n'est pas de se limiter à une énième contestation, mais de présenter une série de propositions alternatives et d'appeler les décideurs politiques à préserver le principe de subsidiarité et la liberté pour chaque État membre d'opter pour celles-ci.

Face à cette situation, la FMF maintient toutefois sa position et continue d'appeler les usagers au boycott du contrôle technique.



La FMF appelle les motards à interpeller leurs députés européens pour défendre des alternatives au contrôle technique. Une mobilisation qui accompagne la révision des règles européennes, tandis que la fédération maintient son appel au boycott.

Le contrôle technique des deux-roues motorisés continue de faire débat. Dans un communiqué diffusé le 7 octobre 2026, la Fédération française des motards en colère annonce la mobilisation de ses antennes : courriers aux eurodéputés, rassemblements devant les préfectures et actions auprès des représentants de l'État.

L'objectif affiché est de faire entendre ses propositions auprès des élus et des ministres impliqués dans les discussions européennes.

Au cœur du dossier, une question : les États membres pourront-ils conserver la possibilité de choisir des mesures alternatives au contrôle technique pour prévenir les accidents de deux-roues motorisés ? La FMF défend cette liberté de décision, au nom du principe de subsidiarité. Elle souhaite que chaque pays puisse privilégier des actions adaptées à sa situation et conteste l'efficacité du contrôle technique, tant sur le plan de la sécurité que de l'environnement.

La révision des textes européens est toujours en cours. Le Parlement européen a confirmé, le 21 mai 2026, l'ouverture des négociations entre les institutions. C'est dans ce cadre que la FMF entend intervenir, en collaboration avec la Fédération internationale de motocyclisme (FIM) et la Fédération des associations motocyclistes européennes (FEMA).

Pour les motards qui souhaitent participer, la fédération met à disposition un guide pour écrire à son député européen, ainsi qu'un dossier de presse présentant ses positions. Elle relaie également une pétition demandant l'abrogation du contrôle technique moto, hébergée sur la plateforme de l'Assemblée nationale.

Téléphoner au volant va coûter très cher ! Généralisation en France

Téléphoner ou conduire, il va - urgemment !

"Dans une instruction datée du 29 septembre 2026, le ministre de l'Intérieur, Laurent Nunez, et la ministre déléguée chargée de la Citoyenneté, Marie-Pierre Vedrenne, demandent aux préfets de généraliser la relance de la suspension du permis de conduire des automobilistes contrôlés avec leur téléphone tenu en main", informe le ministère de l'intérieur, en charge de la Sécurité routière depuis 2012.

En clair : l'utilisation du téléphone en conduisant tend à systématiquement exposer l'automobiliste au retrait de permis. Et ce, sans commettre d'autres infractions sur le principe des peines cumulatives ! Un tour de vis supplémentaire ? Pas du tout : le Code de la route prévoit déjà la possibilité de suspendre le permis pour usage du téléphone au volant, mais cette *"mesure administrative est peu utilisée"*, regrette le ministère.

En réalité, cette décision est entre les mains des préfets : selon le profil du contrevenant et les détails de l'infraction, le représentant régional de l'État est libre d'appliquer la suspension du permis. Un cas de figure rarement appliqué dans la mesure où les conducteurs pris en *"flag"* sont généralement sanctionnés par les forces de l'ordre au bord de la route, sans poursuite supplémentaire.

Suspendu au bout du (coup de) fil
Mais cette politique est amenée à évoluer sous l'impulsion de la préfecture des Landes (40). Depuis le 1er novembre 2025, le préfet y applique systématiquement la suspension de permis à l'encontre des usagers verbalisés pour usage de leur smartphone au volant.

Et les motards ? Bah non : pas facile de tenir un guidon et son téléphone à la main !

Blague à part, gare au sentiment d'impunité car si votre permis auto (B) vous est retiré, vous perdez aussi le permis moto (A). A méditer avant de tendre la main vers son téléphone sur le trajet *"boulot-dodo"*…

"Cette instruction ministérielle va permettre d'étendre à l'échelle nationale la réponse administrative au danger du téléphone au volant", prévoit la Délégation à la sécurité routière, en rappelant que la durée de suspension est de "six *mois maximum*".

A ce stade, la sanction reste du ressort du préfet : *"le permis de conduire n'est pas retiré directement par les forces de l'ordre au moment du contrôle"*,

Que précise la DSR. Pour l'instant ?

"Il n'est pas nécessaire qu'un conducteur ait commis simultanément un excès de vitesse ou une autre infraction pour que son permis soit suspendu administrativement pour avoir tenu un téléphone portable dans sa main", prévient-elle à toutes fins utiles. Autrement dit : la seule présence du téléphone à la main, véhicule en mouvement, suffit à s'exposer à la suspension.

On se fait un Call dans six mois ?!

Pour mémoire, le Code de la route interdit strictement de *"tenir, manipuler ou consulter son téléphone en conduisant"*. Le recours à des oreillettes intra-auriculaires ou à un casque est également proscrit.

L'Italie franchit une étape avec l'arrivée du SV3

L’Italie franchit une nouvelle étape en matière de sécurité routière avec l’arrivée du SV3, un radar de nouvelle génération surnommé le « *sorpassomètre* ».

Implanté depuis août 2025 sur la très sinueuse route nationale SS18 en Calabre, ce dispositif high-tech met de côté la mesure de vitesse pure pour se concentrer sur les franchissements de ligne continue et les dépassements interdits.

Aujourd’hui, un conducteur peut garder les deux mains sur le volant tout en étant profondément distrait par une notification, une conversation téléphonique, un écran tactile ou une application.
Le problème n’est donc plus seulement celui du téléphone tenu en main. Il concerne désormais tout l’environnement numérique qui quand la technologie détourne l’attention.
Les véhicules modernes sont de plus en plus connectés.

Dès que le moteur démarre, le conducteur est invité à associer son smartphone au système embarqué. Appels, messages, musique, navigation et notifications deviennent alors accessibles depuis le tableau de bord.

Sur le papier, cette intégration est présentée comme un progrès en matière de confort et de sécurité.

Dans les faits, elle peut également multiplier les sollicitations.

Les écrans tactiles illustrent parfaitement cette contradiction. Ils permettent de centraliser de nombreuses fonctions, mais certaines opérations simples nécessitent désormais plusieurs manipulations et obligent parfois le conducteur à quitter la route des yeux.

Le sable revient avec cette manche sur l'océan atlantique au Portugal - retour sur les ISDE

Motocross final sur la plage, quelque peu inhabituel avec un décor d'océan Atlantique en fond d'écran et sous un soleil radieux. Terrain sablonneux donc et dernière journée sans poussière mais avec beaucoup de silice dans les écrans et les maillots ! Huit tours de piste après une liaison de 50 kilomètres depuis Grandola jusqu'à Sines avant la délivrance.

Des manches disputées ont émaillées toute la journée avec au final des Italiens qui jubilent. Après leur victoire l'an passé à domicile, Andrea Verona, Morgan Lesiardo, Samuele Bernardini et Matteo Cavallo ont donc conservé le trophée historique.

Une récompense méritée après une semaine sans fautes où ils ont dominé le classement depuis lundi. Verona s'est posé en patron et a de plus décroché le scratch au nez et à la barbe de Josep Garcia avec près de 45 secondes d'avance. cylindrées mais aussi leurs usages, parce que les comportements peuvent effectivement être parfois différents sur la route.

Les Bleus ont tenu leur rang et ont su rester concentrés jusqu'au bout en terminant groupés à 3mn33 des Italiens au cumul de la semaine.

Zach Pichon, Léo Le Quéré, Julien Roussaly et Léo Joyon ont fait le job et rentrent avec les honneurs dans l'histoire de ces ISDE dont c'était la 100e édition cette année. Bravo à eux tant la bataille fut rude dans cette poussière omniprésente qui n'a épargné ni les organismes ni les mécaniques.

On notera la 3e place scratch pour Zach Pichon, 2e en E2 et la 9e place de Julien Roussaly au scratch et la 2e en E3, Brad Freeman venant le coiffer sur le poteau pour moins d'une seconde… Joyon est 15e scratch et Le Quéré 20e. Les Suédois bouclent le podium à près de 7 mn des Italiens.

La FMF 32 (Gers) Rassemblement pour les restos du coeur

La FMF 32 (Fédération de France du Gers) organisait récemment sa traditionnelle Balade de Coluche au profit des Restos du Cœur.

Au programme : 120 km de solidarité et de passion.

Deux départs depuis Auch et Rabastens-de-Bigorre pour un regroupement convivial à Marciac et un retour collectif vers Auch.

Une météo parfaite et un parcours apprécié ont offert une magnifique journée aux participants.

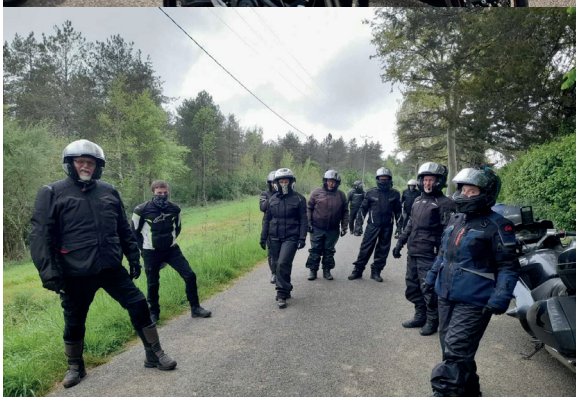
L'objectif essentiel était de soutenir les Restos du Cœur du Gers. Grâce à la participation au repas du midi et aux dons supplémentaires, la collecte de la journée s'élève à 1 517 €.

Précision importante : les denrées alimentaires pour préparer les repas de cette manifestation font l'objet de dons spécifiques.

L'organisation remercie à ce titre les donateurs avec une mention spéciale au magasin Carrefour d'Auch, mais aussi les bénévoles des Restos du Cœur, les adhérents et l'ensemble des encadrants de la FMF 32 ainsi que tous les participants.







La FMF 06 (Alpes-Maritime) lancera ça nouvelle édition de l'opération du Noël solidaire

La Fédération des Motards de France des Alpes-Maritimes organise la nouvelle édition de l'opération solidaire « *Les Motards de Noël* » le samedi 12 décembre au profit de l'association PEP 06 *(Pupilles de l'Enseignement Public),* qui accompagne les enfants et jeunes en difficulté.

Le convoi s'élancera à 10h depuis le parking du Palm Beach à Cannes, effectuera une halte sur l'esplanade du Pré des Pêcheurs à Antibes vers 11h15, avant de rejoindre Nice aux alentours de 12h15.

L'inscription est fixée à 5 euros par casque, dont l'intégralité des bénéfices soutiendra les actions éducatives et de bien-être de PEP 06.

Après avoir réuni près de 500 équipages l'an dernier, l'organisation prévoit également de faire monter des jeunes accompagnés par l'association comme passagers en toute sécurité.

Les organisateurs lancent par ailleurs un appel aux partenaires pour des dons de casques et de lots de tombola.

La FMF 37 - (Indre-et-Loire) Contrôle technique moto et état des routes : l'opération choc de la FMF 37

Tout au long du mois d'octobre, de nombreuses manifestations motardes ont lieu pour s'opposer au contrôle technique moto.

La FMF 37 (Indre-et-Loire) s'est distinguée par une action visuellement impactante aux abords du Parc des expositions de Tours, avec un objectif clair : dénoncer l'inutilité du contrôle technique moto et, surtout, alerter du danger de certaines infrastructures routières.

À l'appel de la FMF 37, plus de 130 motards se sont mobilisés ce samedi 10 octobre à Tours, sur le rond-point Camille Chautemps.

Une opération coup de poing, très visuelle, destinée à illustrer le véritable danger qui pèse sur les motards : l'état des infrastructures routières. - vélo et moto électrique pour les enfants ;

Pour marquer les esprits, des rambardes ont été aspergées de faux sang, tandis que plusieurs motards s'y accrochaient, sens dessus dessous. *"Il faut mettre l'accent sur ces infrastructures, d'où notre action. Leur état compte pour 30 % des morts et des blessés graves sur la route".*

Les jeunes permis en A2. Le choix d'un achat d'une moto, le grand casse-tête de chaque jeune permis moto

Reste une précaution indispensable avant de signer : les tarifs promotionnels et certains modèles proposés en fin de carrière peuvent dépendre des stocks disponibles.

À 5 000 € près, la bonne affaire existe encore en 2026, mais mieux vaut ne pas trop traîner lorsqu'elle apparaît.

Trouver une moto neuve compatible avec le permis A2 sans dépasser 5 000 € ressemble de plus en plus à une chasse au trésor.

Pourtant, quelques constructeurs résistent encore, avec des modèles allant du petit roadster néo-rétro au trail de 650 cm³. Et certaines propositions sont franchement étonnantes.

Passer le permis moto représente déjà un joli budget. Lorsqu'il faut ensuite ajouter le casque, le blouson, les gants, l'assurance et, accessoirement, une moto, l'addition peut rapidement devenir salée.

D'autant que le ticket d'entrée des motos A2 neuves a sérieusement grimpé ces dernières années. Pour rappel, le permis A2 permet de conduire une moto dont la puissance ne dépasse pas 35 kW, soit 47,5 ch, avec un rapport puissance/poids inférieur ou égal à 0,2 kW/kg. Une moto bridée reste également admissible à condition que sa puissance d'origine ne dépasse pas 70 kW (95 ch).

Mais avec 5 000 € maximum en poche, que reste-t-il réellement dans les concessions françaises en 2026 pour un modèle flambant neuf ?

Nous avons volontairement écarté les 125 cm³, pourtant accessibles avec le permis A2, pour nous concentrer sur les motos de cylindrée supérieure qui permettent véritablement de profiter de ce permis.

Mais avec 5 000 € maximum en poche, que reste-t-il réellement dans les concessions françaises en 2026 pour un modèle flambant neuf ?

Nous avons volontairement écarté les 125 cm³, pourtant accessibles avec le permis A2, pour nous concentrer sur les motos de cylindrée supérieure qui permettent véritablement de profiter de ce permis.

Un record du monde complètement fou en moto

L'entrepreneur chinois Zhang Xue a parcouru 40,74 km à moto sur de l'eau, pulvérisant ainsi le précédent record. Il travaillait à établir ce record depuis 17 ans.

Le rover Perseverance de la NASA a battu le record de la plus longue distance parcourue sur un astre autre que la Terre, avec ses 45,22 km parcourus sur Mars. L'entrepreneur chinois Zhang Xue a quant à lui également battu un autre record de distance, mais sur Terre, ou plutôt sur de l'eau. En effet, cet homme qui rêvait depuis années de battre le record mondial a parcouru à moto 40,74 km sur une rivière.

Plus de 40 kilomètres parcourus à moto sur de l'eau

Ce dimanche 25 octobre 2026, Zhang Xue a réalisé un record du monde : celui de la plus longue distance parcourue à moto sur de l'eau. Durant environ 32 minutes, il a ainsi parcouru 40,74 kilomètres sur une rivière située à Huaihua, dans la province chinoise du Hunan. Le précédent record dans ce domaine était de 31,8 kilomètres.

Pour y parvenir, Zhang Xue a modifié une moto MX450, développée par sa propre entreprise baptisée ZXMOTO. Il a notamment intégré au véhicule des flotteurs, des skis nautiques, un dispositif d'étanchéité et un pneu arrière spécialement conçu pour propulser l'engin sur l'eau. Comme nous pouvons le voir ci-dessous, l'homme a dû prendre un certain élan sur terre avant de pouvoir parcourir les kilomètres sur l'eau.

À noter que le Guinness World Records était présent sur place pour authentifier ce record du monde. Des bateaux de secours et des équipes médicales étaient par ailleurs prêts à intervenir si l'expérience tournait mal. Heureusement, le succès a été au rendez-vous.

Il rêvait d'établir ce record depuis 17 ans

Bien entendu, Zhang Xue n'a pas établi ce record mondial du jour au lendemain. En réalité, cela faisait 17 ans qu'il y travaillait sans relâche.

En 2009, l'homme avait tenté de battre le record à quatre reprises, mais sans parvenir à dépasser les 20 mètres parcourus, comme l'explique le média China Daily.



Les nouvelles motos en 2026

En une quinzaine d'années, des marques comme CFMoto, Voge, Zontes, QJMotor ou Kove ont profondément bouleversé le paysage motocycliste mondial.

Après avoir conquis les clients grâce à leurs tarifs, puis grâce à la qualité de leurs produits, elles s'attaquent aujourd'hui à un objectif infiniment plus ambitieux : devenir les Honda, Yamaha ou BMW du XXIe siècle.

La première offensive chinoise remonte au début des années 2000. À cette époque, les constructeurs arrivent en Europe avec une stratégie simple : proposer des motos beaucoup moins chères que leurs concurrentes japonaises ou européennes.

Le problème est que le prix constitue alors leur seul véritable argument. La qualité de fabrication, les performances, la fiabilité et les réseaux de distribution restent encore loin des standards internationaux. Le label « *Made in China* » devient rapidement synonyme de compromis. Cette première vague permet aux marques chinoises de se faire connaître, mais rarement de se faire respecter. La véritable rupture intervient une dizaine d'années plus tard. Autour de 2016, un modèle change profondément la perception du marché : la Benelli TRK 502.

Si Benelli reste une marque italienne, sa production sous le contrôle du groupe chinois QJMotor démontre qu'il est possible de fabriquer une moto compétitive, fiable, bien finie et vendue à un tarif particulièrement attractif.

Le succès commercial de la TRK 502 a agi comme un déclic

Les motards découvrent que l'origine chinoise n'est plus incompatible avec une moto séduisante. Depuis ce moment, les constructeurs chinois n'ont cessé d'accélérer. Leur stratégie ne consiste plus simplement à copier les références existantes. Ils investissent massivement pour créer leurs propres produits.

La consommation en essence de nos motos est soumise à certaines règles implacables : plus il y a de cylindres, plus les besoins en carburant sont importants.

Logique, comme le fait qu'en montant en cylindrée, on élève fatalement le niveau de consommation.

Du coup ce sont les 125 cm3 qui sont les plus sobres de la production moto, avec des consommation proches des 2 l/100 km pour certaines. Exemple : la Yamaha XSR125 est donnée pour 2,1 l/100 km ou la Honda CB125R, pour 2,2 l/100 km. Pour notre sélection des motos sobres nous les avons donc exclues, trop faciles pour elles, elles auraient trusté les dix places de ce top !

Le segment supérieur des natives A2 fait lui aussi preuve d'une grande sobriété, en particulier lorsque ce sont des monocylindres qui se retrouvent au cœur de leur motorisation, les bicylindres parallèles sont un peu plus gloutons, mais leur consommation moyenne reste très acceptable.

Vous retrouvez donc quelques natives A2 dans notre liste, suivies de plus grosses cylindrées, nos choix s'étant portés sur des motos qui restaient agréable à l'usage, parfois même fun, un peu.

C'est une sélection non exhaustive, nous avons ici listé 10 machines « *sobres* » selon nos préférences.

Enfin, vous trouverez également dans cette liste une 11eme entrée assez originale pour la thématique, un très gros moteur plein de cylindres dont on salue la prouesse technique en termes de besoins en carburant rapportés au poids de la machine !

1 - Honda GB350S *(2,5 l/100 km ; 4599€)*

Bonne surprise en statique, son style CB à l'ancienne est magnifique, bonne surprise en dynamique, avec son pétillant petit mono de 348 cm3 2 soupapes refroidit par air *(21 ch./29 Nm)*, avec la GB350S nous avons également eu une très bonne surprise à la pompe. Cette moto n'a en effet besoin que de 2,5 l/100 km selon la norme constructeur, et à l'usage nous n'avons jamais dépassé les 3l/100 km ! Et en plus ce moteur a du caractère et dispose d'une très jolie bande son.

2 - Royal Enfield HNTR 350 *(2,6 l/100 km ; 4 490€)*

Peu véloces, les motos Indiennes sont généralement assez sobres et chez Royal Enfield on détenait déjà un bon chameau en la présence de l'Himalayan 410 arrivée sur le marché européen en 2017.

Retour sur l'ouverture du CFS

Une victoire incroyable de Todd Kellett sur l'ouverture du CFS

Le Beach Cross 2026 de Berck-sur-Mer s'est tenu ces 17 et 18 octobre.

Au terme d'une finale très disputée *(après une journée parfaite puisqu'il a remporté ses deux demi-finales)*, il a devancé d'un rien son coéquipier Cyril Genot. Le Belge a même pris les commandes de la course à deux tours de l'arrivée avant d'être finalement rattrapé et d'échouer à moins de deux secondes.

Dans le coup durant 20 minutes, Milko Potisek finit à 25 secondes, alors que son coéquipier chez Yamaha Dragon Tek, le Norvégien Hakon Fredriksen, est le grand perdant du jour et se contente de la 4ème place, très loin *(2 minutes 30)*.

Adrien Petit complète le top 5. Chez les féminines, doublé Honda avec Mathilde Martinez et April Franzoni, qui devance Mathilde Denis.

Pluvieux le samedi, ensoleillé le dimanche, le Beach-Cross de Berck aura tenu toutes ses promesses, dépassant pour la première fois la barre symbolique des 1000 engagés et attirant plus de 50 000 spectateurs.

Programmé pour la première fois le samedi après-midi, la course Vintage a été l'un des grands temps forts du week-end. Mais alors qu'on attendait Adrien Van Beveren, Pierre Goupillon ou Florian Miot, c'est Nicolas Dercourt qui s'impose et plutôt facilement *(plus d'une minute d'avance sur VBA et près de 3 sur Damien Prévot)*.

Aurélie François s'impose chez les féminines. Chez les Quads, le Belge Randy Naveaux *(NX Concept)* signe un doublé, en devançant à chaque fois l'Anglais Harry Walker *(Dragon)*. Romain Colleate complète le podium.

Nouveau concept de moto

Aston Martin présente un nouveau modèle de moto, très classe !

Paris, un succès qui dure
A l'instar du village réfractaire gaulois, Paris reste aujourd'hui la seule épreuve de renom hors USA au calendrier international. Née en 1984 au POPB, l'épreuve a traversé les années sans prendre une ride, continuant à attirer chaque année une brochette de champions évoluant tout au long de l'année au pays du Supercross, les Etats Unis d'Amérique.

Paris a su créer des liens forts avec les top pilotes et les constructeurs / teams officiels, ce qui lui a en retour permis de fidéliser un public de passionnés et des partenaires conscients de l'exclusivité du spectacle proposé : là se trouve la recette de la potion magique !

Ses déménagements, du POPB à l'Arena, en passant par Lille, n'ont rien changé au succès de l'épreuve, seule à se prévaloir du statut de « *Grande Classique Internationale* ».

Ken Roczen est de retour
Obtenir la participation du champion Supercross en titre est toujours un défi et c'est un honneur pour les organisateurs que de pouvoir présenter un Ken Roczen auréolé d'un titre formidablement acquis à l'issue d'une finale palpitante face à Hunter Lawrence !

L'ancien prodige Kenny, au style d'une classe inimitable, revient donc à ses sources européennes pour fêter comme il se doit à Paris ce titre venu ponctuer une carrière XXL, au cours de laquelle il s'est imposé en Mondial comme en Amérique, surmontant de gravissimes blessures et réussissant l'un des plus formidables come-back du sport international, toutes disciplines confondues, ce qui contribue à sa légende et à l'immense popularité dont il jouit tout autour du monde !

« *KR94* » tentera d'égaler sept de ses prédécesseurs qui se sont imposés dans la ville-lumière quelques mois après avoir été titrés outre-Atlantique : Johnny O'Mara (1984), Jean Michel Bayle (1991), Jeff Stanton (1992), Jeremy Mc Grath (1993 et 1995), Jeff Emig (1998) et Jason Anderson (2018)… que du très lourd, une liste qui parle d'elle-même !

Un quintette de prétendants

Face au meilleur pilote de Supercross du Monde, cinq noms émergent en tant que rivaux potentiels. Aaron Plessinger, le spectaculaire « *cowboy* », vénéré outre-Atlantique, réservera donc à Paris sa première (*et très attendue*) apparition officielle sur une Triumph ! Pour sa part, le très talentueux Jo Shimoda a déjà décroché le titre de « *Prince de Paris* » en 2023 après avoir remporté quatre des six finales et Paris sera son premier SX en 450, une catégorie susceptible de parfaitement convenir à son profil de styliste !