

# LES 100 PLUS BELLES BALADES FRANCE À MOTO



 **club 14**

Quand on aime la moto c'est pour la vie

**AUTOMOTO**  
LA CHAÎNE 



Quand on aime la moto c'est pour la vie

**AGENDA 2020**



## LES EVENEMENTS 2020

**36<sup>ème</sup> RALLYE** du 21 au 24 mai 2020 en Andorre

**CLUB 14 DAY** plusieurs dates prévues partout en France

**BALADE TT** du 5 au 7 juin en Auvergne

**JNMM** les 13 et 14 juin à Fontainebleau

**Pour plus d'infos rendez-vous sur [club14.com](http://club14.com)**

dans la rubrique «Événements».





Quand on aime la moto c'est pour la vie



## 36<sup>ÈME</sup> RALLYE CLUB14

DU 21 AU 24 MAI 2020

L'association vous donne rendez-vous comme chaque année, lors du grand week-end de l'Ascension ! Convivialité, Partage et Passion sont les maîtres-mots qui définissent cet événement. Plus d'infos au dos !

**Pour plus d'infos rendez-vous sur [club14.com](http://club14.com)**

dans la rubrique «Événements».



Quand on aime la moto c'est pour la vie



## **WEEKEND ALL INCLUSIVE<sup>(1)</sup>** À PARTIR DE 399 € (TARIF PILOTE ADHÉRENT)

Pendant ces 2 journées de balades à moto, vous sillonnerez de magnifiques routes de montagnes à la découverte de panoramas à couper le souffle autour de la principauté d'Andorre  
Hébergement : Hôtel NORDIC - El Tarter (Andorre)

**Pour plus d'infos rendez-vous sur [club14.com](https://club14.com)**  
dans la rubrique «Événements».

(1) All inclusive = Tout compris. Détails de ce qui est inclus dans le séjour disponibles sur notre site.





**BASE CAMP  
LODGE**



**NOUVEAU LIEU DE VIE POUR LES AMOUREUX DE LA NATURE**

**LE BC7  
RESTAURANT  
LOUNGE BAR**

**PARKING  
MOTO  
GRATUIT**

**106 CHAMBRES  
ET SUITES  
4 DORTOIRS, 9 CAPSULES**



**QUARTIER ALPINS - BOURG SAINT MAURICE - LES ARCS**

**[WWW.HOTEL-BASECAMPLODGE.COM](http://WWW.HOTEL-BASECAMPLODGE.COM)**

**+33(0)4 79 31 72 81**

 **petit futé**

2021  
2022

# LES 100 PLUS BELLES BALADES CORSE À MOTO

 **club 14**  
Quand on aime la moto c'est pour la vie

**AUTOMOTO**  
LA CHAÎNE

[WWW.PETITFUTE.COM](http://WWW.PETITFUTE.COM)

**OFFERT**  
ce guide  
au format  
numérique



RETROUVEZ AUSSI CE GUIDE SUR  
**PETITFUTE.COM**





# LA LETTRE DE SERGE MORELLI

PRÉSIDENT DE CLUB14

L'Hexagone regorge de magnifiques paysages qui méritent d'être visités.

Du Nord au Sud, nos routes sont bordées de panoramas uniques et à couper le souffle. Paysages montagneux ou balades en bord de mer, Club 14 et le Petit Futé sont très heureux de vous présenter cette nouvelle édition qui concentre les plus belles balades de France.

Grâce à des itinéraires détaillés et élaborés avec soin, le Petit Futé est devenu un incontournable des «top cases» et autres sacoches de baroudeurs. Bien plus qu'un simple guide touristique, il a été pensé pour conjuguer évasion et découverte.

Avec lui, vous sillonnerez la France à moto à la découverte de régions gorgées d'histoire. Richesses géographiques, patrimoine culturel et gastronomique, l'Hexagone est un véritable terrain de jeu pour les motards avides de nouveaux horizons.

Nous espérons que ce guide sera votre compagnon de route, et qu'il vous donnera envie de partager avec nous notre philosophie : Quand on aime la moto c'est pour la vie.

Pour profiter de votre passion en toute sécurité, retrouvez tous nos conseils prévention sur le site [www.club14.com](http://www.club14.com) et sur la page Facebook @LeClub14.

Bonne route !



## LES AVANTAGES ADHÉRENTS

L'association compte plus de 355 000 motards !  
Quelques avantages adhérents :



### Boutique Club 14

Jusqu'à 35% de réduction sur accessoires et textiles moto.

### Rallye Club 14

Jusqu'à 15% de réduction sur les droits d'inscription.



jusqu'à  
-15%



jusqu'à  
-15%

### Club 14 Day

Jusqu'à 15% de réduction sur les droits d'inscription.

### Presse spécialisée

Jusqu'à 40% de réduction sur la presse spécialisée moto.



jusqu'à  
-40%

Et bien d'autres avantages à retrouver sur :  
[club14.com](http://club14.com) et [boutique.club14.com](http://boutique.club14.com)



LE SAVIEZ-VOUS ?

AXA assure plus de 430 000 motos !  
Ci-dessous les offres assurance :



jusqu'à  
**-25%**

## Offre auto/moto

Jusqu'à 25% de réduction sur vos contrats auto et moto.

## 2 mois d'assurance offerts

Pour toute souscription d'un contrat réalisé sur club14.com.

2 mois  
**OFFERTS**



jusqu'à  
**-25%**

## 2<sup>ème</sup> moto

Jusqu'à 25% de réduction sur le tarif.

## Tarif immédiat

Devis personnalisé sur [deuxroues.axa.fr](https://deuxroues.axa.fr)



Offres soumises à conditions.

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 - Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche 92727 Nanterre Cedex. AXA France Iard est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 13004246 (orias.fr) • AXA Assistance France Assurances - Société anonyme de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - la filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 €. RCS Versailles 572 079 150. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. Entreprises régies par le Code des assurances

# SOMMAIRE

## ■ CARNET DU MOTARD ■

Voyager avec quelle moto ? .....	12
Les types de motos.....	12
La location de moto .....	19
<b>S'équiper .....</b>	<b>20</b>
Équipement de la moto.....	20
Équipement du motard .....	27
<b>Préparer son voyage.....</b>	<b>34</b>
Organisation du trajet .....	34
Précautions avant le départ .....	36
L'assurance et le voyage .....	41
Transporter sa moto.....	43
<b>Rouler en sécurité .....</b>	<b>45</b>
Avec les autres usagers .....	45
Selon les conditions .....	49
<b>S'informer .....</b>	<b>53</b>
<b>Se perfectionner .....</b>	<b>64</b>
<b>Les rendez-vous à ne pas manquer.....</b>	<b>66</b>

## ■ NORD ET OUEST ■

Le sud-est du Morbihan .....	99
------------------------------	----

La Cornouaille.....	109
Autour de Brest.....	113
Du Poher aux Monts d'Arrée .....	119
Au cœur du Cotentin.....	131
<b>La Suisse normande .....</b>	<b>137</b>
Les Alpes mancelles.....	147
<b>La Côte d'Albâtre .....</b>	<b>159</b>
<b>La baie de Somme .....</b>	<b>163</b>
Arras et le Nord.....	175
<b>Le Vexin normand .....</b>	<b>181</b>
<b>De Compiègne à Laon.....</b>	<b>185</b>

## ■ AUTOUR DE PARIS ■

Virée dans l'Oise .....	193
Le Vexin Français.....	199
De Melun au Sénonais .....	221
Les rivières de la Brie .....	225

## ■ EST ■

Les Ardennes .....	243
--------------------	-----



Le front de mer dieppois.



# REJOIGNEZ LA BATAILLE

Prêt pour une aventure unique ? Découvrez notre nouveau jeu Battle Cosmique. Pirates, vikings, robots et créatures étranges peuplent la galaxie. Bienvenue dans un voyage au-delà du temps et des frontières !

# BATTLE COSMIQUE



DISPONIBLE SUR  
Google Play



Télécharger dans  
l'App Store



sanef

une société d'Abertis



*Le château de Fontainebleau.*

© NIMBUS - FOTOLIA

<b>Au cœur de la Meuse.....</b>	<b>253</b>
<b>La route des Crêtes.....</b>	<b>287</b>
<b>Le Haut-Doubs .....</b>	<b>291</b>
<b>Autour de Besançon .....</b>	<b>297</b>
<b>Les lacs du Jura .....</b>	<b>303</b>
<b>Saint-Claude et le Haut-Jura.....</b>	<b>309</b>
<b>Tour des Bar en Champagne .....</b>	<b>313</b>
<b>Dijon et l'Auxois.....</b>	<b>323</b>

## ■ CENTRE ■

<b>De Montargis à la Loire .....</b>	<b>345</b>
<b>Les châteaux de la Loire .....</b>	<b>351</b>
<b>Autour de Bourges.....</b>	<b>357</b>
<b>Les étangs de la Brenne .....</b>	<b>361</b>
<b>Entre Vienne et Gartempe.....</b>	<b>365</b>
<b>Brive et la basse Corrèze.....</b>	<b>381</b>
<b>Les monts du Cantal.....</b>	<b>385</b>
<b>Découverte de l'Allier .....</b>	<b>401</b>
<b>De Vichy à Roanne .....</b>	<b>411</b>
<b>À travers la Haute-Loire .....</b>	<b>419</b>

## ■ SUD-EST ET CORSE ■

<b>Le Mont Pilat.....</b>	<b>429</b>
<b>Le massif des Bauges .....</b>	<b>449</b>
<b>Le tour des Écrins.....</b>	<b>463</b>
<b>Le tour du Vercors .....</b>	<b>469</b>
<b>Le Mercantour.....</b>	<b>475</b>
<b>Les gorges du Verdon.....</b>	<b>483</b>
<b>Les Maures et l'Esterel .....</b>	<b>487</b>
<b>Au cœur du Luberon .....</b>	<b>495</b>
<b>Le Ventoux et les Alpilles .....</b>	<b>501</b>
<b>La Camargue.....</b>	<b>509</b>
<b>Le Cap Corse.....</b>	<b>515</b>
<b>La Corse du Sud.....</b>	<b>521</b>

## ■ SUD-OUEST ■

<b>L'Aubrac.....</b>	<b>531</b>
<b>Le Larzac.....</b>	<b>537</b>
<b>Les gorges de l'Aveyron .....</b>	<b>561</b>
<b>L'Agenais et Moissac.....</b>	<b>567</b>
<b>L'Armagnac .....</b>	<b>589</b>
<b>De Tarbes au Gers.....</b>	<b>607</b>
<b>Index .....</b>	<b>616</b>

### EDITION

#### Directeurs de collection et auteurs :

Dominique AUZIAS et Jean-Paul LABOURDETTE

**Auteurs :** Philippe HENRY, Cécile ENGELEN, Fabien LECOUTRE, Jean-Paul LABOURDETTE, Dominique AUZIAS et alter

**Directeur Editorial :** Stéphane SZEREMETA

**Rédaction France :** Elisabeth COL, Tony DE SOUSA, Mélanie COTTARD et Audrey VEDOVOTTO

**Rédaction Monde :** Caroline MICHELOT, Morgane VESLIN, Pierre-Yves SOUCHET, Jimmy POSTOLLEC, Natalia COLLIER, Laureen DUCHESNE et Anaïs MAOLE

### FABRICATION

**Responsable Studio :** Sophie LECHERTIER assistée de Romain AUDREN

**Maquette et Montage :** Julie BORDES, Sandrine MECKING et Delphine PAGANO

**Iconographie et Cartographie :** Anne DIOT assistée de Julien DOUCET

### WEB ET NUMERIQUE

**Directeur Web :** Louis GENEAU DE LAMARLIERE

**Chef de projet et développeurs :** Nicolas de GUENIN, Adeline CAUX et Kiril PAVELEK

**Intégrateur Web :** Mickael LATTES

**Webdesigner :** Caroline LAFFAITEUR

**Community Traffic Manager :** Alice BARBIER, Mariana BURLAMAQUI et Vincent PHAM

### DIRECTION COMMERCIALE

**Directeur commercial :** Guillaume VORBURGER assisté de Manon GUERIN

**Responsable Régions locales :** Michel GRANSEIGNE

**Responsables Développement région Inter :**

Jean-Marc FARAGUET et Guillaume LABOUREUR assistés de Claire BEDON

**Chefs de Publicité :** Camille ESMIEU

**Chefs de Publicité Régie nationale :** Caroline AUBRY,

François BRIANCON-MARJOLLET, Perrine DE CARNE MARCEIN et Caroline PREAU

**Gestion commerciale :** Vimla MEETOO et Assa TRAORE

### DIFFUSION ET PROMOTION

**Directrice des Ventes :** Bénédicte MOULET assistée d'Aïssatou DIOP et Sidonie COLLET

**Responsable des ventes :** Jean-Pierre GHEZ assisté de Nelly BRION

**Relations Presse-Partenariats :** Jean-Mary MARCHAL

### ADMINISTRATION

**Président :** Jean-Paul LABOURDETTE

**Directrice des Ressources Humaines :** Dina BOURDEAU assistée de Sandra MORAIS et Eva BAELEN

**Directrice Administrative et Financière :** Valérie DECOTTIGNIES

**Comptabilité :** Jeannine DEMIRDJIAN, Adrien PRIGENT et Faiza ALILI

**Recouvrement :** Fabien BONNAN assisté de Sandra BRIJLALL et Vinoth SAGUERRE

**Responsable informatique :** Adam M'RAH

**Standard :** Assa TRAORE

### ■ PETIT FUTE FRANCE À MOTO 2021 ■

Petit Fute a été fondé par Dominique AUZIAS.

Il est édité par Les Nouvelles Editions de l'Université

18, rue des Volontaires - 75015 Paris.

☎ 01 53 69 70 00 - Fax 01 42 73 15 24

Internet : [www.petitfute.com](http://www.petitfute.com)

SAS au capital de 1 000 000 €

RC PARIS B 309 769 966

**Couverture :** © Harley-Davidson®

**Impression :** CORLET IMPRIMEUR - 14110 Condé-en-Normandie

Achevé d'imprimer le juin 2020

Dépot légal - 28/06/2020

ISBN : 9782305031910

Pour nous contacter par email, indiquez le nom de famille en minuscule suivi de @petitfute.com

Pour le courrier des lecteurs : [info@petitfute.com](mailto:info@petitfute.com)



IMPRIMÉ EN FRANCE





## France à Moto 2021







# CARNET DU MOTARD



# VOYAGER AVEC QUELLE MOTO ?

## LES TYPES DE MOTOS

### ► Les types de motos et leurs appellations évoluent avec le temps

et il est devenu difficile de faire rentrer certains modèles récents dans une catégorie bien précise. La tendance est en effet au polymorphisme et aux noms accrocheurs parfois nouveaux (*hyper naked, adventure...*), parfois en référence à nos plus belles années, voire à celle de nos aînés (néo-rétro, sport Heritage, vintage, scrambler, bagger...).

► Il demeure que l'on peut continuer à classer la majorité des motos en plusieurs grandes catégories afin d'avoir une idée assez précise de l'achat souhaité.

► Notre classement reste résolument orienté vers les catégories adaptées ou facilement adaptables aux voyages et virées de toutes sortes, qui restent le sujet principal de ce guide.

### ► Pour les nouveaux acquéreurs, voici quelques questions à se poser au moment du choix :

1. Quelle moto, pour quels besoins (ville ou campagne, distance journalière, utilisation pour les vacances ou non, duo ou non, protection vent/pluie...) ? 2. Quelle puissance et quel rapport poids/puissance (impératif pour les permis A2) ? 3. Quel est le prix de l'assurance et de la carte grise ? 4. Que dois-je acheter en plus (équipement motard, antivol, gravage, gps,

bagagerie...) ? 5. Quel est le coût de l'entretien et des pièces détachées ?

6. Où pourrai-je stationner en sécurité la nuit ?

7. Ai-je le budget pour tout cela ?

### La basique

Une moto dite « basique », c'est deux roues et un moteur, souvent de moyenne cylindrée, sans carénage et sans équipement. Sa consommation est limitée et son entretien ne nécessite pas un budget important.

► Elle s'avère légère et facile à conduire au quotidien et sur de courtes distances mais pour voyager relativement confortablement, il faudra lui ajouter des accessoires comme un saute-vent ou une bulle, et des bagages souples.

► Bien entendu, du fait de son appellation peut alléchante pour l'acheteur, vous ne trouverez jamais de « basique » sur les catalogues des fabricants et concessionnaires.

► Ainsi, selon le modèle choisi, sa motorisation et ses équipements, la basique décrite plus haut en quelques mots s'orientera vers des appellations et des styles bien particuliers tels que routier, roadster, sportif ou custom, que nous développons ci-après.

## Un assouplissement attendu à la loi de limitation à 80 km/h

### Rappel sur cette loi en vigueur depuis le 1er juillet 2018

La limitation de vitesse à 80 km/h s'applique sur les routes bidirectionnelles à chaussée unique (une seule voie par sens de circulation) sans séparateur central. La vitesse est néanmoins relevée à 90 km/h sur les sections de route avec un minimum de deux voies dans un même sens de circulation. Par temps de pluie, la limitation de vitesse à 80 km/h est maintenue pour les jeunes conducteurs et les poids lourds.

### Ce qu'il en est début 2020

► Pour faire suite aux nombreuses protestations reçues depuis la mise en place de cette mesure, l'Assemblée nationale a adopté, en juin 2019, un article dans le projet de loi mobilités qui prévoit de permettre aux présidents des conseils départementaux de déroger à la limitation, avec un élargissement de la compétence aux maires.

► L'avancée attendue a toutefois des limites car l'amendement à l'origine de ce vote ne concerne pas les routes nationales qui relèvent des préfets (soit plusieurs milliers de kilomètres). De plus, l'arrêté départemental ou municipal ne pourra être pris qu'après une étude d'accidentalité portant sur les sections de routes concernées et avis de la commission départementale de la sécurité routière, rien n'est donc encore joué.

# ENTREtenir ET RÉPARER SA MOTO

ENTRETIEN PÉRIODIQUE

RÉPARATION ET REMPLACEMENT DES PIÈCES

SÉLECTION D'ACCESSOIRES



Sans y passer tous vos loisirs, sans vous ruiner, sans avoir à vous équiper d'une panoplie coûteuse d'outils, vous allez pouvoir effectuer vous-même les opérations d'entretien courant sur votre moto, remplacer les pièces usées, détecter les pannes et effectuer les réparations nécessaires.

Casa éditions - Jean-Pierre Nicolas - 144 pages - 170 x 250 - 19,95 €

Disponible en librairies et sur [boutiquelariviere.fr](http://boutiquelariviere.fr)



Casa éditions





## La routière

La routière, à partir des moyennes cylindrées, englobe tout un panel de machines suffisamment puissantes et bien équipées pour vous permettre de voyager en toute tranquillité et bien protégé.

► **Des modèles tels que la Honda CB 500, ou les regrettées Yamaha XJ Diversion ou Honda 700 Deauville ont longtemps été des valeurs sûres de ce marché.** Ils ont tous évolués vers des design classant leurs successeurs dans des styles plus proches des *roadsters* et *trails* routiers que des basiques dont ils étaient issus.

► **Les routières sont également parfaites pour vous déplacer quotidiennement** quand vous habitez loin de votre lieu de travail. Le gabarit acceptable de la plupart de ces machines les rendent manœuvrables à basse vitesse et leur permettent encore de se glisser dans les places de stationnement moto de plus en plus exigus des grandes villes.

► **Evolution normale de la basique, le côté fonctionnel et polyvalent de la routière est son atout majeur.** Toutefois, pour des usages réguliers en milieu semi-urbain, elle est peu à peu détrônée par les nouveaux maxi-scooters, aussi bien à l'aise en ville que sur voies rapides et plus adaptés au port du costume des cadres pressés.

► **Pour ceux qui rêvent de passer un jour à la Grand Tourisme, la routière est une bonne entrée en matière** et certains modèles haut de gamme (Yamaha 1300 FJR, par exemple) sont classés parmi les GT.

► **Tournées vers des sensations plus franches sans sacrifier au confort,** les routières sportives ont une position de conduite moins droite mais supportable sur de longues distances, et conservent la possibilité d'accueillir un(e) passager (ère) dans des conditions décentes. Outre leurs performances moteurs « toniques », elles bénéficient d'une bonne autonomie. Elles disparaissent néanmoins

peu à peu des catalogues constructeurs, le segment n'étant plus aussi porteur qu'il y a quelques années.

## La grand tourisme (GT)

Conçues pour de longs voyages, les motos GT sont les « reines de la route ».

► **A l'origine, deux écoles s'opposent :** l'américaine, qui propose des modèles au confort haut de gamme mais avec un certain empatement (voir l'Electra Glide de Harley, la Goldwing de Honda – d'avant 2018 - ou l'Indian Roadmaster), et l'européenne, aux motos également très confortables mais au gabarit moins imposant et au comportement routier plus vif (BMW K1600 GT ou GTL, RT 1200, etc.). Mais cela, c'était avant... En effet, depuis quelques années, BMW a décliné son modèle K1600 haut de gamme vers un style bagger (K1600 B et K1600 Grand America) qui mélange les deux écoles originales. A contrario, en optant pour le même style bagger, la « nouvelle » Goldwing (depuis 2018) a réduit son empatement pour mieux s'adapter au mode de conduite européen. Tout change...

► **Le confort de la position de conduite, la protection offerte** par le carénage intégral et la bulle haute contre le vent, le bruit et les intempéries, ainsi que leur capacité de chargement (notamment grâce à une bagagerie conséquente et souvent intégrée) en font l'outil idéal pour voyager facilement, y compris en duo. Le passager jouit d'ailleurs la plupart du temps d'un confort égal à celui du pilote.

► **Malgré leur forte cylindrée, les GT offrent une bonne autonomie,** généralement proche des 350 km (hors réserve), qui permet d'espacer les ravitaillements.

► **Des équipements ajoutent encore au confort du voyage.** C'est le cas des poignées et de la selle chauffantes, d'un système audio (pour écouter de la musique, communiquer entre pilote et passager, utiliser un GPS, voire un téléphone) ou encore du régulateur de vitesse.



## Quel permis de conduire pour quelle cylindrée ?

### Les catégories de permis

Depuis juin 2016, en dehors du brevet de sécurité routière, catégorie AM, destiné à la conduite des 50 cm<sup>3</sup>, les permis moto se divisent ainsi :

- ▶ **Le permis A (permis moto)**, qui permet de conduire toutes les motocyclettes avec ou sans side-car, ainsi que tous les tricycles à moteur quelle que soit leur puissance. Son obtention n'est possible qu'aux titulaires du permis A2 depuis au moins 2 ans et après avoir suivi un stage de 7 heures. Il est valable 15 ans.
- ▶ **Le permis A1 (permis moto légère)**, qui permet de conduire une motocyclette légère (avec ou sans side-car) d'une puissance maximale de 11 kilowatts (15 ch) et qui n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> de cylindrée ; les tricycles à moteur d'une puissance maximale de 15 kilowatts. Il est valable 15 ans. Age minimum : 16 ans. Si vous êtes né après 1987 et que c'est votre 1<sup>ère</sup> catégorie de permis, vous devez être titulaire de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) ou l'attestation de sécurité routière (ASR).
- ▶ **Le permis A2 (permis moto de puissance intermédiaire)**, qui permet de conduire une motocyclette n'excédant pas 35 kilowatts et dont le rapport puissance/poids n'excède pas 0,2 kilowatt par kilogramme ; les tricycles à moteur d'une puissance maximale de 15 kilowatts. La puissance ne peut résulter du bridage d'un véhicule développant plus du double de sa puissance. Il est valable 15 ans. Age minimum : 18 ans. Si vous êtes né après 1987 et que c'est votre 1<sup>ère</sup> catégorie de permis, vous devez être titulaire de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) ou l'attestation de sécurité routière (ASR).

### Pour les possesseurs du permis voiture

Les titulaires du permis B qui souhaiteraient conduire un deux-roues motorisé de 50 à 125 cm<sup>3</sup> ou un « scooter à trois roues » de plus de 50 cm<sup>3</sup> doivent satisfaire à la double obligation de détenir le permis B depuis 2 ans, et d'avoir suivi une formation pratique de 7 heures. La condition relative à la formation pratique n'est pas exigée des conducteurs titulaires du permis B depuis 2 ans qui justifient d'une attestation d'assurance pour une motocyclette légère ou un scooter à trois roues au cours des cinq années précédant le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Vous êtes dispensé de cette formation si vous avez obtenu votre permis B avant le 1<sup>er</sup> mars 1980. Ces dispositions ne sont valables que sur le territoire national. En cas de contrôle, le relevé d'information fourni par votre assureur fera foi.

Source : [www.interieur.gouv.fr](http://www.interieur.gouv.fr)

- ▶ **Côté sécurité**, pour ainsi dire tous les modèles proposent le freinage intégral et l'anti-patinage. L'ABS est quant à lui obligatoire sur les motos neuves de plus de 125 cc depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Seule la Goldwing Tour propose à ce jour l'airbag. BMW propose de son côté en option sortie d'usine l'appel d'urgence automatique.
- ▶ **Ces motos peuvent rendre difficiles les manœuvres à basse vitesse.** Sur les plus grosses machines, la présence possible d'une marche arrière et/ou d'un système d'aide au démarrage en côte facilite les choses.
- ▶ **Aujourd'hui située dans le haut du panier**, la catégorie des trails routiers bénéficie d'un grand prestige et n'a jamais cessé d'évoluer. Parmi eux, on trouve des modèles tels que la Triumph Tiger 1200, la Yamaha XT 1200 ZE Super Ténéré, l'Africa Twin CRF 1000 L, la Kawasaki Versys 1000 ou encore l'excellente BMW R 1200 GS. Des modèles tels que la Ducati Multistrada 1260, la KTM 1290 Super Adventure ou la BMW S 1000 XR figurent parmi les plus sportifs.
- ▶ **La position de conduite droite, alliée à une sellerie souvent confortable**, l'autonomie importante, la qualité des suspensions et la bagagerie dignes de nombre de GT font de ces *trails* des machines adaptées aux grands voyages. Attention cependant au confort du passager, parfois discutable.
- ▶ **Dotés d'une bulle et d'un carénage plus ou moins protecteur**, le vent est en général bien dévié, même à haute vitesse. En revanche, la protection des jambes contre les intempéries reste assez aléatoire.
- ▶ **Plus maniables et plus légers que les GT, ils sont aussi à l'aise en ville**, à condition de posséder un gabarit physique compatible avec une hauteur de selle souvent importante et un centre de gravité parfois assez haut.

### Le trail routier

Au milieu des années 1980, le mythique Paris-Dakar faisait faire naître un marché puissant sa source dans l'engouement de l'aventure et des longs barouds. Mais pour s'adapter à l'environnement de nos contrées urbanisées, *exit* les machines de pur enduro qui ne pouvaient pas rouler tel quel en ville ou sur le bitume et place aux gros *trails* qui s'inspiraient directement de machines mythiques faites pour le désert. Plusieurs modèles à la cylindrée et au gabarit conséquents pour l'époque inondèrent le marché avec un vif succès : Super Ténéré 750, Honda Africa Twin 750, Honda XLV 750.

## 4 ans plus tard : l'après 100 CV

Depuis l'application de l'arrêté du 13 avril 2016, la puissance des motocyclettes neuves n'est plus limitée à 73,6 Kw ou 100 CV dès lors qu'elles sont équipées d'un système de freinage antiblocage de roues (ABS). Les motocyclettes bridées avant cette date peuvent être rendues en version libre à la condition d'être homologuées Euro 1, Euro 2 ou Euro 3 (à partir de la norme Euro 4, les machines neuves sont systématiquement vendues à la puissance d'origine), d'être dotées d'un freinage ABS, d'être totalement conformes à leur état d'origine et que l'opération de débridage soit faite par un technicien agréé, avec modification de la carte grise à la clef.

A noter qu'un décret du 2 juin 2016 a contrebalancé cette libération de puissance en supprimant la possibilité pour des pilotes inexpérimentés de pouvoir se présenter directement au permis A. Deux ans de permis A1 sont depuis nécessaires pour tous, quel que soit l'âge. De ce fait, les modèles vendus par les concessionnaires depuis fin 2016 se répartissent en motos compatibles A2 d'origine, motos compatibles après bridage, motos ne pouvant pas être bridées.

► **Chaussés de pneus adaptés (mais pas forcément d'origine)**, les trails sont les seuls à pouvoir se permettre des escapades hors du bitume. Prudence toutefois : les versions routières suréquipées s'avèrent généralement trop lourdes pour s'aventurer sans préparation (de la machine et du pilote) sur les chemins de terre tortueux, surtout s'ils sont humides.

### La sportive

Les sportives sont des machines très spécifiques, pensées à l'origine pour la performance sur circuit. Force est de constater que face à une sécurité routière accrue, le déploiement général des radars sur nos routes et de nouvelles normes environnementales contraignantes, les ventes de ces machines en France sont en retrait. Si quelques modèles mythiques ont été retirés des catalogues ces dernières années (Adieu Suzuki Hayabusa...), il reste toutefois toujours du très bon : parmi les « bijoux » disponibles en 2020, citons la Suzuki GSX-R 1000, la Yamaha YZF-R1M, la Ducati Streetfighter V4 Pikes Peak, l'Aprilia RSV4 1100 Factory, la BMW S1000 RR ou encore la CBR 1000 RR-R Fireblade.

► **Le caractère sportif ne fait pas bon ménage avec le confort.** Sur moyenne et longue distance, le pilote – basculé vers l'avant avec les jambes repliées et les poignets cassés – fatigue vite. Les moins exclusives prévoient d'emmener un passager, mais n'offrent souvent qu'un bout de selle symbolique et des repose-pieds qui mettent les genoux dans les oreilles.

► **Côte bagagerie, il faut compter sur le minimum.** Les bagages souples, sacoches réservoir et latérales, présentent l'avantage de ne pas laisser

de traces (pas de support permanent). Mais beaucoup recourent au bon vieux sac à dos pour emporter leur barda, ce qui augmente encore la résistance à l'air et la pression sur les épaules et la nuque.

► **Le faible rayon de braquage** peut rendre délicate la conduite dans les villages aux rues étroites.

### Le roadster

Le roadster, rétro ou moderne, plus ou moins sportif selon la position de conduite, est centré autour de la puissance de son moteur, conçu d'abord pour procurer des sensations. Rien d'étonnant à ne trouver que peu de carénage, notamment au niveau des jambes. La Ducati Streetfighter V4, la Suzuki GSX-S 1000, la Honda CB1000R Neo Sports Café, la Kawasaki Z H2, la KTM 1290 Super Duke R ou la BMW R 1250 R, ne sont que quelques exemples de roadsters sur le marché. A noter la sortie en 2020 de la nouvelle Triumph Rocket III, époustouflante avec son moteur de 2 500 cm<sup>3</sup>.

► **Entre l'esthétique et le pratique, il faut parfois savoir choisir !** Le pilote d'un roadster doit souvent subir la pression constante de l'air sur son casque et le haut du corps. L'effort musculaire relativement intense pour compenser cette pression est accentué par la position peu aérodynamique. Cela devient très gênant sur des centaines de kilomètres et risque de gâcher ou même d'écourter le périple.

► **L'installation d'équipements de protection,** saute-vent ou bulle, peut résoudre ce problème, à condition qu'ils soient assez hauts pour atténuer la pression sur les épaules. Ajoutez à cela un carénage haut, des deflecteurs sous le réservoir, et vous obtenez un roadster qui penche du côté des GT.

## Le trail routier, version Harley Davidson

Pour 2020, on attend avec impatience l'arrivée de la Pan America 1250 de Harley Davidson, un retour dans le segment des gros trails pour le grand constructeur américain qui avait déjà proposé, par l'intermédiaire de sa filiale Buell disparue en 2009, la XB12X Ulysse, sortie en 2005.

À l'heure de rédaction de cette édition, il n'existe pas encore de photos du modèle définitif. On peut toutefois s'attendre à un modèle de conception très moderne. Patience, donc...



## L'examen du permis moto en 2020

De nouvelles conditions pour le déroulement de l'examen du permis moto sont prévues en 2020. En voici les principales caractéristiques :

- ▶ **Création d'une ETM** (Epreuve Théorique Moto) d'une quarantaine de questions spécifiques à la moto.
- ▶ **Modification de la durée de l'épreuve du plateau** (à la baisse), avec disparition du questionnaire oral et enchaînement de l'allure réduite et de l'allure élevée.
- ▶ **Modification de la durée de l'épreuve de circulation** (15 minutes supplémentaires). Une évaluation sur la trajectoire de sécurité enseignée dès 2020 dans les moto-écoles pourra être faite.

▶ **Les roadsters supportent assez bien la bagagerie adaptable.** On peut y installer une sacoche de réservoir, voire un top-case (chargé modérément). Pour des sacoques cavalières, tous les modèles de roadsters ne conviennent pas à cause de la proximité des échappements hauts, sans parler des pots sous la selle qui peuvent faire fondre les bagages.

### Le custom

Le « custom » brille par ses chromes et sa position de conduite anti-ergonomique. Qu'il soit « made in USA » ou d'ailleurs, il est plus prédisposé à la balade qu'aux longs trajets. Côté US, on peut citer la Harley-Davidson Forty Eight et l'Indian Challenger. Côté japonais, la Kawasaki Vulcan sort du lot. En Europe, après la belle Ducati Diavel Carbon et la superbe Triumph Thunderbird 1700, BMW fait frémir d'envie avec la sortie début 2020 de son Concept R18.

- ▶ **La position de conduite fatigue assez rapidement,** les bras surtout, mais aussi le fessier puisque les jambes presque tendues vers l'avant ne le soulagent pas. L'autonomie étant réduite, on apprécie les arrêts fréquents à la pompe, qui permettent de retrouver la position debout.
- ▶ **La garde au sol,** souvent très basse, devra être prise en compte si vous comptez emprunter des itinéraires sinueux. Le chrome des pots d'échappement, très près du sol, ne résistera pas au bitume lors des virages serrés !
- ▶ **Pour voyager à deux,** il existe de nombreux modèles assez confortables pour le pilote et parfois pour le passager, avec un dossier, voire des accoudoirs.

Sur d'autres, la place du passager est fortement réduite. On évolue alors vers des modèles touring, le GT vu du côté américain.

- ▶ **En ce qui concerne les bagages,** les sacoques souples – cavalières ou non – s'adaptent bien sur les customs. La sacoche sur le réservoir amoindrit l'esthétique de la moto, mais reste envisageable. Le top-case, à moins qu'il soit assorti à leur machine, pose lui aussi, inévitablement, un problème d'ordre esthétique.

### Le trike

Le trike est engin à trois roues conçu à partir d'une moto sur laquelle a été ajouté un train arrière. Il appartient à la catégorie des tricycles à moteur et sa cylindrée est souvent (sauf infimes exceptions) supérieure à 1000 cm<sup>3</sup>. Il peut être conduit par tout possesseur du permis A mais aussi du permis B selon les conditions de la dernière réforme du permis de conduire concernant les tricycles à moteur de plus de 125 cm<sup>3</sup>. Une formation pratique de 7 jours dispensée par un établissement ou une association agréés peut alors être nécessaire.

- ▶ **Les trikes 100 % de série fabriqués en Europe** sont l'apanage de certains grands constructeurs comme Boom en Allemagne. Ce fabricant propose à ce jour un modèle (le Mustang) décliné en plusieurs versions : Mustang 2,0 Turbo (200 cv) et Mustang Family (3 places).
- ▶ **Côté made in US, les plus fameux trikes de série importés** sont ceux de Harley Davidson. Après le Tri Glide, dont les premiers modèles ont été livrés en France en 2013 sur la base d'une Electra Glide Ultra classic, un second modèle, le Freewheeler, est venu s'ajouter au catalogue Harley en 2017. En 2018, le moteur Milwaukee-Eight 114 a succédé au Milwaukee-Eight 107.

## La moto électrique

Ce n'est plus un rêve, la moto (et non plus le scooter) électrique rentre par la grande porte dans notre quotidien. Après des machines comparables à des 125 CC (voir le chinois Super Soco et sa TC Max, l'espagnol Volta et sa BCN ou encore l'italien Tacita et sa T Cruise), plusieurs autres constructeurs nous proposent aujourd'hui des moteurs de puissance bien plus élevée sur de « vraies » motos au design réussi. Début 2020, ce sont deux Américains qui sont sur le devant de la scène : Zero Motorcycle, avec sa Zero SR/F, et surtout Harley Davidson, avec la LiveWire électrique. Côté européen, un constructeur italien est également présent : Energica, avec la EVA EsseEsse9. On attend à présent la Vision DC Roadster de BMW, toujours à l'état de prototype début 2020.

## Can-Am On-Road : un monde à part

Can-Am, la filiale du constructeur canadien BRP (Bombardier Recreational Product), produit un engin d'un genre particulier, suréquipé et très imposant, muni d'un train avant d'automobile et d'une roue arrière de moto : le Can-Am On-Road. Il se décline en deux familles : le Ryker et le Spyder. Tous les modèles de la gamme correspondante sont équipés d'un moteur Rotax de 600 ou 900 cm<sup>3</sup> pour le Ryker et de 1 330 cm<sup>3</sup> pour le Spyder.

► **Comme pour les trikes, le Ryker et le Spyder sont classés comme tricycles à moteur de catégorie L5e.** Ils peuvent être pilotés par un détenteur du permis A ou du permis B, selon les modalités de la réforme concernant les tricycles à moteur de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

► **La plupart des autres trikes que vous croiserez sur les routes** ont été construits sur la base de grosses GT par des entreprises spécialisées à l'aide de kits. Si beaucoup de trikes sont conçus à partir de Honda Goldwing ou de grosses Harley, tous les modèles de moto sont susceptibles d'être transformés. Il est alors important de s'attacher au rapport poids-puissance que l'on obtiendra au final, histoire de ne pas se trainer sur les routes avec une machine devenue trop lourde une fois modifiée.

### Les entreprises spécialisées

En Europe, de nombreuses entreprises sont à même de modifier votre machine pour en faire le trike dont vous rêvez : parmi les plus connues, on peut citer Rewaco et Boom en Allemagne (également constructeurs), EML aux Pays-Bas, Qtec-Engineering en Belgique, Yukon Motorcycle Technology à Wasquehal (59) ou encore JLM Concept Cars à Frocourt (60)

### Le maxi-scoot

► **Plus gros, plus confortables et infiniment mieux équipés** que les scooters « classiques », les maxi-scooters, ou « maxi-scoots », ont largement envahi le marché urbain. Dotés d'un moteur de cylindrée comparable à celui d'une moto, les maxi-scooters possèdent, pour la majorité, des caractéristiques mécaniques très similaires.

► **Parmi les maxi-scoots actuels et de grosse cylindrée (500 cm<sup>3</sup> et au-dessus) les plus populaires**, les Yamaha Tmax 530 (qui devient 560 à partir de 2020), le Suzuki Burgman 650 ou encore le BMW C 650, figurent depuis plusieurs années dans la tête de liste. A cela s'ajoute le Kymco AK 550, apparu début 2017 et disponible en version sport depuis 2019.

► **Le Honda X-ADV 750** fait office d'hybride. Lui aussi apparu en 2017, il présente non seulement d'excellentes qualités en milieu urbain et routier mais aussi des aptitudes hors pistes auxquelles on ne s'attendait pas jusque-là pour un maxi-scooter au look très proche d'une moto. Disponible avec une version 35 kW, qui peut être reconvertie à sa puissance totale pour les permis A2.

► **Avec une protection imbattable, des compartiments de rangement très pratiques** et une grande facilité de conduite, les maxi-scoots offrent des performances qui promettent de laisser plus d'une moyenne cylindrée derrière, en ville ou sur autoroute... De quoi embarquer un passager et sillonner les routes pour aller jouer les touristes !

► **Certains d'entre eux sont dotés de trois roues.** Parmi les modèles en vogue actuellement, on trouve les Piaggio MP3 (300 et 500 cc) et le Peugeot Metropolis (400 cc). Parmi les modèles électriques à remarquer, le constructeur français Eccity, déjà connu pour ses 50 et 125 cm<sup>3</sup>, proposera courant 2020 le Eccity model3 : un scooter électrique 3 roues pendulaires dont 2 à l'arrière. Il disposera de 75 à 100 km d'autonomie et pourra atteindre les 110 km/h.

► **Idéals pour les cadres pressés des grandes villes novices** dans le domaine du deux-roues, les scooters à trois roues ne remportent que peu de succès auprès des motards de cœur. Ils nécessitent depuis janvier 2013 un permis spécifique, exception faite pour les conducteurs titulaires du permis A ou B de plus de 2 ans. Parmi ces derniers (permis B de plus de 2 ans), ceux possédant leur permis depuis janvier 2011 doivent avoir suivi une formation à la conduite de ces engins (7 heures au total).

► **Le premier scooter à 4 roues, lancé par l'italo-suisse Quadro**, est apparu en France en 2016 sou la

## La Yamaha Niken

« Ni Ken » signifie en japonais « deux épées », une métaphore pour les deux roues avant de ce tripode qui tranchent la route. Désigné par Yamaha comme modèle de type Multiples Roues Inclinales, la Niken est l'aboutissement du prototypes MW7-9 présenté en 2015. Basé sur le modèle MT-9 de la marque, cet engin exceptionnel d'une cylindrée de 847 cm<sup>3</sup> développe une puissance de 115 ch. Son look tout droit sorti d'un manga plaît ou déplaît mais ne laisse pas indifférent. Quant aux sensations, elles sont bien là. La Niken est réservée aux possesseurs du permis A uniquement. A noter qu'en 2019, une évolution notable de la Niken, la Niken GT, a vu le jour : valises, bulle haute, selle confort, poignées chauffante... Tout y est.

## LOCATION MOTO

Réseau national

Votre W-E  
moto 700 cc  
199 €



Que ce soit pour une balade, un week-end en amoureux ou des vacances, louez votre moto. Un réseau de concessionnaires vous propose ses motos en location toute l'année partout en France sur [www.go2rent.fr](http://www.go2rent.fr)

dénomination Quadro4. Ce dernier est devenu Qooder en 2018 et est mû par un moteur de 399 cm<sup>3</sup> de 32,5 ch. Il est catégorisé L5<sup>e</sup> et peut être piloté aux mêmes conditions que les modèles à 3 roues de cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup>. Le eQuooder en est la variante électrique. Avec un moteur équivalent à un 650 cm<sup>3</sup> thermique, il devrait être disponible courant 2020.

### Le side-car

Bien que devenu peu répandu, le side-car est toujours présent sur nos routes.

► **La possibilité de transport d'une troisième personne**, notamment dans le cas d'un périple « en famille », est l'intérêt principal de l'engin, bien que le side puisse également servir de bagagerie. Dans le premier

cas, le passager dans le panier, dès lors qu'il s'agit d'un panier couvert, bénéficie d'un certain confort et d'une protection contre le vent et les intempéries.

► **Néanmoins, piloter un side-car demande une certaine dextérité.** Les sensations de conduite sont différentes d'un « simple » deux-roues, notamment dans les courbes, et il n'est plus question de se glisser avec la même aisance dans les petites ruelles.

► **A ce jour, on trouve facilement plusieurs constructeurs de side-cars en Europe.** En France, on peut citer : Choda side-car (10), Armor Side (29), Dedome (52), Muscat (58), DJ Construction (73), Alain Pourchier side-cars (84) ou encore Hechard (Cédric Fabien) side-cars (85). Proche de nos frontières, on peut s'orienter vers Sidcar Italia, en Italie, et surtout Mobec, Ruko et Motek en Allemagne.

## LA LOCATION DE MOTO

Voyager à moto peut se faire avec une monture « temporaire ». La location de moto séduit de plus en plus de motards, attirés par une formule permettant de rouler sans trop se tracasser.

► **On ne part pas en vacances à moto pour les longues autoroutes monotones.** Alors si vous ne voulez pas en passer par là avant de rejoindre le charme du réseau secondaire, pourquoi ne pas louer une monture sur place ? En y allant en train ou même en avion, on évite la partie fastidieuse pour ne garder que le meilleur. Cette solution offre l'avantage de choisir une moto adaptée aux conditions de votre circuit.

► **La location permet également d'éviter les problèmes de maintenance :** on roule avec un modèle récent sans s'inquiéter pour la mécanique. L'usure de la machine ne concerne pas le motard, couvert en cas de panne par l'assurance du loueur qui met alors à sa disposition une autre moto. Tout cela à un prix et nécessite d'être assuré correctement.

► **Avant de louer, lisez attentivement le détail du contrat et de l'assurance** (en général incluse et souvent au tiers). Regardez le montant de la franchise, souvent très élevé dans les assurances motos. Avant de tenir le guidon, il vous faudra déposer une caution. Vérifiez si les casques, les antivol ou d'autres équipements sont inclus, si vous pouvez en louer ou si vous devez les prévoir vous-même. Renseignez-vous aussi sur les conditions d'âge et d'années de permis, ainsi que sur le nombre de kilomètres que vous êtes autorisé à parcourir.

► **Plusieurs agences se partagent le créneau de la location moto.** Beaucoup sont locales (notamment dans le sud-est de la France), mais certaines sont nationales.

### ■ GO2RENT – RÉSEAU NATIONAL

[www.go2rent.fr](http://www.go2rent.fr)

Ce réseau a la particularité de regrouper en France des concessionnaires qui proposent leurs motos et scooters en location. Ces machines sont regroupées en 4 catégories (scooters 125 cc, motos 125 cc, motos jusqu'à 700 cc et plus de 700 cc). Le casque et l'antivol sont fournis.



# S'ÉQUIPER

L'équipement, qu'il s'agisse de celui du motard ou de sa moto, est une chose importante à considérer. Il va sans

dire que c'est de sa qualité que résultera le degré de sécurité et de confort du véhicule.

## ÉQUIPEMENT DE LA MOTO

Un équipement additionnel à celui d'origine sera plus ou moins nécessaire suivant le modèle de moto choisi et l'utilisation à laquelle vous destinez votre engin.

### La bagagerie

Tous les motards doivent savoir voyager léger. Mais cette notion dépend de la bagagerie dont vous disposez, ainsi que des conditions dans lesquelles vous allez passer vos vacances : mode d'hébergement, durée du séjour, climat... Les possibilités d'emport varient bien sûr selon que vous voyagez seul ou en duo. Il faut garder en mémoire qu'une partie du volume disponible sera accaparée par quelques éléments indispensables, comme un antiviol, un kit anti-crevaisin, les papiers de bord (manuel du conducteur, livret d'entretien, photocopie des cartes grise et verte), un gilet de haute visibilité (obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016), plusieurs constats amiables, sans oublier un stylo, voire un appareil photo (ou celui de votre téléphone) pour établir des preuves en cas de litige. Bien utiles aussi, un chiffon en microfibre pour tout essuyer, des bouchons d'oreille, une tenue de pluie et des équipements chauds (comme un tour de cou et des gants d'hiver), surtout si vous prévoyez de faire de la montagne. Rappelez-vous que l'éthylotest reste un accessoire obligatoire dans tout véhicule à moteur depuis 2012... mais que depuis mars 2013, son absence ne peut être sanctionnée.

### La sacoche de réservoir

Proche du centre de gravité de la moto, elle est idéale pour les objets assez lourds. Souples, parfois équipées d'un ou de plusieurs soufflets pour une contenance variable, les plus volumineuses dépassent les 30 litres.

► **Presque toujours munies d'un porte-cartes étanche**, elles ont aussi des pochettes latérales où peuvent se glisser, par exemple, les tickets aux péages. Vérifiez que la sacoche comporte une housse de pluie. Comme pour toute bagagerie souple, emballer ses affaires fragiles dans des sacs plastiques reste une solution fiable pour les garder au sec.

► **Il existe plusieurs types de fixation.** Les saches magnétiques se fixent à même le réservoir. Elles sont intéressantes en terme de prix et faciles à placer. Il est cependant recommandé de bien nettoyer le réservoir avant installation pour le préserver de rayures. Les tapis de réservoir, quant à eux, ont l'avantage de protéger le réservoir des assauts du temps et de toute dégradation, sous réserve là aussi d'un entretien

scrupuleux : des poussières peuvent se faufiler sous le tapis et user la peinture par frottement. Le tapis comprend des fixations pour des saches spécifiques au fabricant. Le point faible de cette solution réside dans son coût : à l'achat de la sacoche s'ajoute celui du tapis pour un montant parfois équivalent. À côté de ses modèles classiques, Bagster propose des tapis universels de surface minimale à coût très compétitif nommé Easy. Enfin, on peut également citer les modèles Tanklock de Givi. Les saches du fabricant sont clipsables sur un support fixé au réservoir grâce aux vis du bouchon de réservoir.

► **Vérifiez que la sacoche ne réduit pas trop votre champ de vision ni vos manœuvres.** Une fois remplis, les plus gros modèles cachent le tableau de bord et diminuent la maniabilité de la moto si le guidon vient en butée contre la sacoche (attention à l'enfoncement accidentel du démarreur, voire du coupe-circuit).

► **Notez enfin qu'il vaut mieux éviter de laisser votre sacoche de réservoir sur votre moto** si vous vous en éloignez longtemps. Rapides à installer et donc à enlever, interchangeables, elles peuvent être volées facilement ! La plupart sont munies de bretelles permettant de les porter en sac à dos.

### Le top-case

C'est l'un des éléments de bagagerie les plus courants. Sa contenance peut atteindre les 72 litres. Certains modèles bénéficient d'un kit feu stop. En duo, on peut l'équiper d'un dossier qui augmente le confort du passager. En roulant dans une circulation dense, il vous permettra de transporter des bagages sans augmenter le gabarit de votre moto. À l'arrêt, il vous permet d'abriter un casque, voire deux pour les plus volumineux.

► **Vérifiez qu'une fois chargé, le top-case n'enlève pas de risques pour la sécurité.** Positionné loin en arrière du centre de gravité et en hauteur, il modifie l'aérodynamisme et la répartition des masses de la moto. À savoir que, même s'il fait partie de l'équipement d'origine, il rend la moto plus sensible aux turbulences et peut engendrer des guidonnages.

► **Assurez-vous également que le poids transporté sera supporté** par le top-case et par le porte-bagage, mais aussi par les supports de ce dernier. Si une platine existe, elle sera certainement vendue à part. Son achat peut vous permettre d'augmenter la qualité de maintien du top-case et vous éviter des bricolages hasardeux sur le porte-bagage d'origine.



# club14

Quand on aime la moto c'est pour la vie

**EXCLUSIVITÉS CLUB14**



**40,90 €**  
(prix adhérent)

## **ANTIVOL** CERTIFIÉ SRA

L'antivol est un élément indispensable et doit faire partie de l'équipement d'un motard. L'antivol de type «U» est un des plus performants des antivols mécaniques.

Rendez-vous sur [boutique.club14.com](http://boutique.club14.com)



Quand on aime la moto c'est pour la vie

## LES AVANTAGES



# LES AVANTAGES

### Jusqu'à 40% de réduction

Pour une sécurité maximale, équipez-vous : casques, blousons, chaussures, vous trouverez tout l'équipement motard nécessaire. Ainsi que des abonnements presse, des accessoires, des produits d'entretien...

Rendez-vous sur [boutique.club14.com](http://boutique.club14.com)





Quand on aime la moto c'est pour la vie

**LA BOUTIQUE**



## **LA BOUTIQUE**

**Jusqu'à 40% de réduction**

Pour une sécurité maximale, équipez-vous : casques, blousons, chaussures, vous trouverez tout l'équipement motard nécessaire. Ainsi que des abonnements presse, des accessoires, des produits d'entretien...

Rendez-vous sur [boutique.club14.com](http://boutique.club14.com)

## La norme Euro moto et la vignette Crit'Air

La norme Euro impose actuellement aux fabricants de limiter l'émission de polluants produits par leurs moteurs. A savoir que les normes Euro auto et moto sont en décalage l'une par rapport à l'autre (la norme Euro pour les voitures est, depuis septembre 2017, la norme Euro 6), d'où parfois un risque de confusion.

La première norme Euro moto (l'Euro 1 moto) est apparue en 1999. Les normes Euro 2 et Euro 3 sont ensuite apparues respectivement en 2003 puis 2006. Depuis janvier 2017, les deux-roues de plus de 125 cm<sup>3</sup> neufs doivent répondre à la norme Euro 4.

La norme Euro 5 moto est prévue pour fin 2020. Elle devrait toucher également l'abaissement du niveau sonore autorisé (pour votre machine actuelle, vous pouvez voir indiquée en décibels la valeur autorisée, véhicule à l'arrêt, à la ligne U.1 de la carte grise)

Si chaque nouvelle norme impose aux constructeurs l'adaptation, quand elle est possible, de leurs modèles, la fin de leur importation en Europe ou plus radicalement leur disparition, elle a également un impact certain pour les propriétaires des modèles déjà acquis et qui continuent à circuler avec.

En effet, La norme Euro détermine le type de vignette Crit'Air attribuée pour l'accès aux agglomérations sujettes aux Zones de Circulation Restreinte (ZCR). Ainsi, la Crit'Air 1 est attribué aux motocyclettes Euro 4, la Crit'Air 2 à celles de catégorie Euro 3 (01/01/2007-31/12/2016), la Crit'Air 3 à celles de catégorie Euro 2 (01/07/2004-31/12/2006) et la Crit'Air 4 aux motocyclettes conçues entre le 1<sup>er</sup> juin 2000 et le 30 juin 2004. La norme environnementale de votre moto se trouve à la ligne V.9 de la carte grise.

► **Le système de verrouillage est avant tout dissuasif.** Tous les modèles sont plus ou moins faciles à forcer, y compris ceux fournis par les constructeurs. Ainsi, de nombreux vols ont lieu régulièrement sur des motos ou scooters en stationnement (contenu du top-case ou top-case lui-même). Restez vigilant et n'y laissez aucun objet ou document de valeur. Laissez-le ouvert s'il est vide.

### Les sacoches cavalières et les valises latérales

Pour les motos ne disposant pas de coffres latéraux intégrés par le constructeur, il existe deux classes de bagages : les sacoches souples ou les valises rigides.

► **Les sacoches souples** se fixent un peu à la manière d'une selle de cheval. Il faut veiller d'une part à bien les équilibrer, et d'autre part à les sangler pour qu'elles ne battent pas. Si le système de fixation passe sur la selle, il peut à la longue gêner le confort du passager. Il est donc préférable de le faire passer sous la selle en démontant celle-ci. A noter également que les systèmes de fixation fournis s'abîment rapidement et sont parfois insuffisants pour garantir la stabilité de l'ensemble. Mieux vaut avoir recours à des tendeurs supplémentaires. Abordables, extensibles, les sacoches latérales disposent de housses amovibles car leur étanchéité n'est pas toujours totale. Attention à leur positionnement, car elles peuvent fondre au contact des pots d'échappement, bien que les fabricateurs essaient de s'adapter à cette contrainte avec des protections thermiques. Ces sacoches peuvent être transportées en bandoulière ou sur le dos.

► **Les valises rigides** sont faciles à installer une fois leur support permanent mis en place, et présentent l'avantage d'être étanches. Elles sont détachables et transportables à la main. Elles disposent d'un système de verrouillage qui, comme pour les top-cases, est avant tout dissuasif mais pas inviolable. Si vous laissez vos valises sur votre engin en stationnement, n'y laissez aucun

objet ou document de valeur. Sur les motos n'étant pas équipées d'origine du support adapté, il faut en installer un, spécifique, souvent non amovible et qui peut remettre sérieusement en question le charme de votre monture. Par ailleurs, supports et valises représentent un certain investissement – rentabilisé toutefois par une durée de vie importante. Faites attention les premiers temps : une fois équipé de cette bagagerie, l'arrière de la moto est plus large qu'à l'accoutumée. Pensez aussi au fait que les valises peintes sont très belles mais beaucoup plus sujettes aux rayures que les valises noires, teintes dans la masse. Une protection, bien souvent sous forme de bande caoutchouteuse, existe sur certains modèles, parfois en option.

### Le bagage de selle

Il se fixe sur le siège passager ou sur le porte-paquets.

► **Des sacoches de selle**, dites « soft-case », existent et ressemblent à celles de réservoir.

► **On trouve aussi des sacs « polochon » étanches**, de contenance variable (jusqu'à 90 litres), à sangler à l'aide des fixations fournies ou de tendeurs.

► **Mais pour emporter des bagages derrière soi**, il n'est pas nécessaire d'investir dans un sac spécial moto. Un sac classique ou un sac à dos peuvent être fixés au moyen d'une « araignée », filet extensible muni de crochets – un accessoire extrêmement pratique et peu cher.

### La remorque « bagagère »

Avec une remorque, pas de privation en vue : sa grande capacité d'emport (jusqu'à plusieurs centaines de litres) permet de ramener des souvenirs et d'emporter quantité de vêtements de rechange. Elles sont maniables et conçues pour ne pas gêner la facilité de circulation qui caractérise le deux-roues. Quelques rares fabricants se partagent le marché, avec des produits très divers, à une ou deux roues, au look rétro ou futuriste, et à des prix souvent élevés en raison du faible volume des ventes.

## Le sac à dos

Il existe aujourd'hui des sacs à dos spécifiques moto, équipés de bretelles préformées et de protections au niveau du dos pour plus de confort et de sécurité. Des serrages sont conçus pour favoriser la stabilité du sac et une housse amovible vient bien souvent améliorer l'étanchéité (pas toujours garantie à l'origine). Leur contenance peut varier de 10 à plus de 50 litres. Vérifiez que la prise au vent du sac ne vous gênera pas. Pour les sacs les plus encombrants, l'idéal est de pouvoir en faire reposer la partie inférieure sur la selle, sans pour autant détendre les bretelles et risquer de vous déstabiliser.

## Le sac de casque

Les casques trouvent difficilement une place sur une moto garée. Pour les casques intégraux et modulables, une solution consiste à les fixer à la moto avec un antivol flexible et extensible. Si vous craignez pour la sécurité de votre heaume réplique dernier cri, il existe soit des sacs à dos spécifiques pour casque, soit des housses, fréquemment fournies avec le casque au moment de son achat (ne pas hésiter à la demander en cadeau). Ces dernières permettent d'abord de protéger le casque des petits chocs et des poussières. Elles constituent aussi des sacs de transport grâce à leurs bretelles ou aux cordons. Veillez à vérifier régulièrement la solidité de ces derniers, surtout au niveau des nœuds qui se défont lentement. Certaines housses sont coquées.

## Les accessoires de confort

### Sellerie

Face au confort parfois limité de certaines selles de moto, la selle confort représente une solution adaptée pour les longs trajets. La démarche la moins onéreuse consiste à faire retravailler votre selle d'origine. Il vous faudra alors confier celle-ci soit directement au sellier, soit à un motociste qui l'expédiera ensuite par coursier (comptez au minimum une semaine avant le retour). Il faut également prévoir une solution de remplacement si vous devez utiliser votre moto pendant ce temps-là. Passer par un motociste présente parfois l'avantage de pouvoir se faire prêter une selle ; il est également possible (selon votre modèle) de commander une selle complète qui remplacera votre selle d'origine. Evidemment, c'est plus cher ! A noter que pour les

personnes de taille moyenne, le spécialiste peut rabaisser la hauteur de l'assise en diminuant l'épaisseur de la mousse. Il est alors possible de demander d'insérer un gel (selle conducteur et/ou passager) qui, tout en permettant de gagner sur l'épaisseur, offre un très bon confort.

## Protection contre le froid

Certains motards, frileux ou exigeants sur leur confort, ajoutent une panoplie d'équipement contre la morsure du gel.

► **Dans cette catégorie se trouvent les manchons**, sorte de mouffes fixées aux poignées, dans lesquelles les mains se glissent : un système efficace mais souvent décrié par les motards car peu esthétique, au même titre que le tablier pour les jambes. Ces deux types d'équipements peuvent être chauffants.

► **Plus discrètes, les poignées chauffantes** (disponibles sans option sur de nombreux modèles de motos routières) remplacent les poignées d'origine ou s'adaptent en se posant par-dessus. Elles ne chauffent que l'intérieur de la main et n'évitent pas les engelures par grand froid.

► **De plus en plus de modèles de motos GT proposent une selle chauffante**. Il est possible de gérer la partie passager à part. Certains selliers et accésoristes proposent des selles chauffantes en adaptable.

## Le système GPS

Le GPS (Global Positioning System) s'est démocratisé depuis quelques années jusqu'à devenir un accessoire quasi-indispensable pour certains déplacements.

► **Avec le GPS, le voyage perd en spontanéité, mais gagne en efficacité**. Sans grand intérêt sur un trajet connu, cet outil apporte une aide importante au motard en voyage. On sait toujours où l'on est (sous réserve de capter le signal satellite) et même si la route indiquée n'est pas toujours la plus directe ou la plus plaisante, on est certain de parvenir à destination.

► **Plus besoin de s'arrêter pour consulter un plan ou changer de pli de carte** (notamment la nuit, sous un réverbère ou à la lumière des phares). De plus, le GPS apporte un nombre considérable d'informations, appelées POI (*points of interest*), comme les stations-essence, les garages, les lieux touristiques, les hôtels et restaurants, ou encore les zones accidentogènes.

## Les dangers du sac à dos

Quel que soit le modèle de sac à dos, il faut absolument éviter de transporter des objets rigides, contendants ou lourds (exemples typiques : un antivol), très dangereux pour votre dos si vous chutez. Et que dire des bouteilles en verre quand on a fait des courses ou qu'on se rend à une soirée.

Si vous n'avez pas d'autre choix que le sac à dos pour transporter vos affaires, on signalera parmi les modèles ergonomiques le People Delite Aero du constructeur suédois Boblbee, qui dispose d'une coque rigide homologuée de niveau 2.

Dans tous les cas, en cas de chute et de glissade, pensez qu'un sac à dos, quel qu'il soit, pourra vous blesser par sa forme proéminente et qu'il pourra s'accrocher à d'autres véhicules ou au mobilier urbain. Bien entendu, il est à proscrire pour les porteurs d'airbag.



## Un affichage tête haute, pour ne plus quitter la route des yeux

Eyeights, une start-up française, commercialise un affichage tête haute assez intéressant. Le système est installé dans votre casque et donne toutes les informations utiles dans votre champ de vision (itinéraire avec changement de direction, vitesse maxi autorisée, zones de danger...). Il s'adapte à tous les casques (jet, modulable ou intégral), y compris ceux dotés d'un écran solaire. En complément des infos procurées par le GPS, le kit Bluetooth intégré permet de profiter de votre musique préférée et de passer vos appels téléphoniques. Le contrôle vocal active les principales fonctions. Eye-Light a besoin pour fonctionner de l'application dédiée téléchargée sur votre smartphone et bénéficie d'une autonomie de 8 heures.

► **Les limites de vitesse sont indiquées** et tout dépassement peut être signalé au pilote suivant le paramétrage choisi.

► **Le GPS peut s'utiliser « à la volée »** en vous donnant l'itinéraire le plus court en distance ou le plus rapide en temps, circulation comprise (option souvent payante), avec ou sans péage, depuis l'endroit où vous vous trouvez jusqu'à votre destination finale. Des étapes intermédiaires peuvent également être choisies.

► **Pour la balade « libre » d'une après-midi**, certains GPS proposent dans leur menu une option « route sinueuse » fort utile qui vous permettra de n'emprunter que les chemins de traverse et autres itinéraires bis... mais bien entendu toujours choisis par les algorithmes de l'appareil.

► **Pour les périples où l'on souhaite imposer un tracé particulier**, des logiciels de planification dédiés (BaseCamp pour Garmin, My Drive pour Tom Tom...) permettent de préparer sur ordinateur l'itinéraire de son choix puis de le mémoriser dans son GPS. De nombreuses applications pour smartphone permettent également de lire les fichiers GPX préparés à l'avance (Geo Tracker, Trails, GPX Viewer...). Ces applications sont toutefois davantage destinées aux cyclistes et aux randonneurs qu'aux motards.

Reste la question principale : quel modèle choisir parmi l'offre pléthorique, dont les prix sont en baisse constante ?

► **Les GPS moto sont étanches et faits pour être utilisés avec des gants.** On notera néanmoins que de nombreux smartphones proposent de plus en plus ces deux particularités avec ou non l'adjonction de pochettes et la mise en place de supports adaptés. Certains GPS voiture peuvent également être utilisés dans les mêmes conditions de protection.

► **Autre critère à considérer : le système de fixation**, spécifique selon la marque (BMW, Ducati, certains modèles de japonaises, etc.) ou universel (RAM Mounts, Touratech, etc.). Selon la taille du GPS et les possibilités offertes par le type de moto, on pourra intégrer l'appareil dans un logement spécifique, l'accrocher au guidon, à la bulle ou à la colonne de direction. Attention qu'il ne masque pas le tableau de bord, ne gêne pas la mise en place d'une éventuelle sacoche de réservoir et que l'orientation de l'écran permette de le lire sans souffrir des reflets ni quitter la route du regard.

► **Tous les modèles actuels de GPS** disposent du Bluetooth, qui permet de recevoir les instructions vocales par le système audio intégré au casque (l'utilisation de l'oreillette est interdite depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015). Le volume sonore s'adapte en fonction du bruit ambiant.

► **Si vous êtes un adepte des voyages au long cours**, pensez à recourir à une alimentation électrique externe, les batteries internes des GPS ne durant pas plus de 5 à 7 heures en utilisation continue. Le plus simple consiste à brancher le GPS sur une prise de bord ou directement sur le faisceau (protégé par un fusible).

► **Au moment du choix**, testez si possible les boutons et l'écran tactile en gardant en tête que l'utilisation du GPS se fera souvent avec des gants. En effet, s'il reste déconseillé de manipuler l'appareil en roulant, on rechigne à enlever ses équipements de protection à l'arrêt, surtout quand il fait froid. L'utilisation d'un stylet reste possible mais peu adaptée. Souvenez-vous également que l'écran tactile peut se rayer rapidement sous l'action des frottements de doigts, gantés ou non. Un film plastique de protection se révélera donc des plus utiles.

► **Parmi les concurrents sur le marché du GPS pour deux-roues**, on peut citer le néerlandais TomTom, l'américain Garmin, le belge Tripy et le français Mappy. Leurs GPS sont communément disponibles avec une cartographie France ou Europe.

## Les systèmes de communication

Partager ses impressions est un des plaisirs de la balade en duo, voire de moto à moto. Des solutions existent si vous ne voulez pas devoir tourner la tête et vous égossiler. Rappelons que toute source sonore distrait une partie de votre vigilance au détriment de votre sécurité, surtout si vous vous consacrez à une conversation suivie. Rappelons également que, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, il est illégal de conduire une auto, une moto ou un scooter avec une oreillette, avec ou sans fil.

► **Le kit Bluetooth** utilise une technologie sans fil qui permet de communiquer en duo, voire avec plusieurs motos, et de recevoir des appels ou d'écouter de la musique à partir d'appareils également Bluetooth. Avec les principaux leaders du marché (Scala Rider, Cellular Line, Nextel, etc.), chaque casque doit être équipé d'écouteurs, d'un micro et d'un boîtier de transmission.

Certains casques (Shoei, Nolan, Schubert, BMW, etc.) ont un emplacement intégré pour le récepteur et l'appareillage micro/écouteurs.

Véritable précurseur, Buhel commercialise depuis 2015 un kit Bluetooth (D01 et D02) qui n'utilise pas d'écouteurs internes : le micro-récepteur est positionné sur le casque par un système adhésif, puis le son reçu est transmis par vibrations au porteur du casque directement depuis la calotte.

► **L'intercom électronique** est composé d'un boîtier, d'un écouteur et d'un micro pour chaque motard, avec la possibilité d'y raccorder un téléphone, un GPS, une source musicale... Un câble de liaison est nécessaire pour le pilote et le passager. Malgré leurs excellentes performances, ils ont cédé le pas aux systèmes sans fil Bluetooth.

► **Des kits mains libres pour smartphones et autres téléphones portables** s'ajoutent aujourd'hui à tous ces systèmes de communication à l'origine prévus pour le motard et son passager. L'appareil lui-même peut être fixé au guidon grâce aux nombreux systèmes d'attache et aux housses de transport disponibles. Préférez les housses étanches. Faites attention au respect de la réglementation interdisant le port d'une oreillette.

## La caméra embarquée

Il s'agit bien souvent de la caméra fixée sur le casque, mais qui peut également l'être sur le châssis de votre engin. La mode les met à l'honneur depuis quelques années et on les voit fleurir (c'est le mot !) sur les deux roues et leurs pilotes aussi bien aux beaux jours qu'en hiver.

La qualité de l'enregistrement audio et vidéo, la stabilité de l'image, l'angle de vue, la robustesse, la simplicité d'utilisation (importante en pilotant la moto), la connectivité sans fil, l'autonomie et la marque sont quelques-uns des éléments déterminants dans le prix de ces petits joujoux dont les tarifs varient de 100 € à 500 € pour les plus perfectionnées.

► **Attention néanmoins à la réglementation observée par différents Etats proches de nos frontières.** Considérées comme des *dashcams*, nos caméras moto emportées pour la beauté des paysages et les souvenirs, le fun de la route à partager, mais aussi pour la preuve vidéo en cas d'accident sont strictement interdites au titre de la protection de la vie privée en Autriche, au Luxembourg et au Portugal. Cette liste mise à jour en 2019 n'est pas exhaustive et est à actualiser avant tout départ à l'étranger ou simple passage de la frontière.

## ÉQUIPEMENT DU MOTARD

Mieux vaut ne pas lésiner sur l'équipement qui constitue la protection du motard contre les aléas climatiques ou en cas de chute. Revue de détail, de la tête aux pieds.

### Le casque

Ce n'est pas seulement parce que son port (sur la tête, jugulaire fermée) est obligatoire, mais aussi parce qu'il protège l'organe le plus fragile et le plus important de notre corps que son choix doit être fait avec soin. Il existe quatre types de casques : les intégraux, les jets, les modulables et les transformables. Tous doivent bénéficier d'une norme européenne CE (la norme française NF reste acceptée mais est en voie de disparition) et comporter quatre stickers auto-réfléchissants. Attention aux achats faits hors d'Europe !

► **L'intégral** offre la meilleure sécurité et la meilleure insonorisation, un critère important lors des longues journées de route. Mais il n'est pas des plus pratiques et pêche parfois par un champ de vision trop restreint. La lettre P doit figurer sur la norme.

► **Le modulable** est apprécié pour son côté pratique. Lors des arrêts, il n'est pas nécessaire de l'enlever pour parler, entendre et profiter d'un peu d'air frais, il suffit de relever la mentonnière. Pour savoir si votre heaume est

homologué pour être utilisé ouvert ou fermé, regardez si les lettres J/P (et non P seule) figurent sur la norme.

► **Le jet** laisse le visage exposé aux éléments extérieurs (insectes, gravillons, particules de pollution, pluie...) et, plus grave, en cas de chute. Il ne devra être utilisé qu'à faible vitesse et derrière une bulle. Ceux munis d'un écran facial protègent davantage des éléments extérieurs, mais très peu en cas d'accident. La lettre J figure sur la norme.

► **Le transformable** peut être un casque intégral ou un casque jet par le maintien ou le retrait de la mentonnière amovible. La plupart des grandes marques proposent un modèle de ce genre. Dans tous les cas, vérifiez l'homologation : la lettre P précise que la mentonnière assure la protection complète de la mâchoire, les lettres NP indiquent que la protection maxillaire n'est pas intégrale. Après la vérification de la norme, n'achetez un casque qu'après avoir jugé de son confort (positionnement des mousses et de la jugulaire, isolation phonique, ventilation intérieure, place offerte pour le port de lunettes de vue ou autres...) et qu'il soit exactement à votre taille : ni trop grand, ni trop serré au niveau du crâne car la mousse à ce niveau ne se relâchera pas avec le temps et la douleur qui sera perçue après quelques minutes (voire plusieurs dizaines de minutes) deviendra vite insupportable. N'achetez pas de casque d'occasion !

## Les protecteurs auditifs

Il ne s'agit pas de simples bouchons d'oreille mais de produits adaptés au monde de la moto, munis d'un filtre acoustique de haute technologie. Leur intérêt ? Ils atténuent considérablement les bruits extérieurs (notamment liés au vent) sans réduire la perception des signaux de sécurité (avertisseurs sonores) ou de la voix de votre passager. Essayez-les pour vous faire une idée ! Leur tarif varie, mais se situe généralement autour de 30 €.

## Les différentes normes pour l'équipement du motard.

L'homologation des équipements dépend du respect de certaines normes européennes qui doivent être indiquées sur le produit :

► **Les casques** sont certifiés par les normes ECE 22-04 ou ECE 22-05. Dans le casque, une étiquette blanche avec la lettre E suivi d'un chiffre indique le pays européen où s'est déroulée l'homologation. A savoir que la norme française (NF) n'est plus utilisée mais que les articles porteurs de cette étiquette de couleur verte restent autorisés.

► **Les blousons et les pantalons** sont certifiés par la norme EN 13595. Ils sont équipés de protections contre les chocs, elles-mêmes normées EN 1621 et divisées en 3 catégories :

EN 1621-1 - protections coudes/ épaules/genoux /hanches (2 niveaux de protection).

EN 1621-2 - protections dorsales (2 niveaux de protection).

EN 1621-3 - protections thoraciques.

► **Les airbags** ne bénéficient pas encore de norme harmonisée au niveau européen. Toutefois, il s'agit bien d'un équipement de protection individuel (EPI) de niveau 2 et les fabricants doivent obtenir une certification CE délivrée par des laboratoires agréés avant toute mise sur le marché.

► **Les gants** sont certifiés par la norme EN 13 594 et font partie des équipements de protection individuel (EPI). Le port de gants certifiés CE est obligatoire depuis le 20 novembre 2016 pour tous (motards et scooteristes, trois roues, quads, conducteurs et passagers), à l'exception des véhicules équipés de ceintures de sécurité et de portières. Le non respect de cette mesure entraîne une amende de 3<sup>e</sup> classe (68 €, minorée à 45 € en cas de paiement sous 15 jours) et un retrait d'un point au permis du pilote s'il est le contrevenant. Voir décret 2016-1232 et arrêté correspondant du 19 septembre 2016.

► **Les bottes et chaussures** sont certifiées par la norme EN 13634.

Source : [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

### L'écran

Souvenez-vous que la partie du casque qui s'use le plus vite est son écran, et que celui-ci influe sur votre vision de la route. Entretenez-le en faisant attention à ne pas détériorer la partie externe (munie d'un film anti-rayures) et n'hésitez pas à le changer si la transparence n'est plus optimale.

► **L'écran protège vos yeux des courants d'air mais aussi des insectes et projections diverses.** Si votre casque n'en possède pas ou si vous tenez vraiment à rouler écran ouvert, portez une paire de lunettes, et (si vous en avez une) relevez votre bulle au maximum.

► **Certains écrans permettent d'installer une lentille anti-buée amovible** (film Pinlock, du nom de la société néerlandaise Pinlock) : un accessoire qui se révèle vite indispensable en hiver mais aussi lors des changements de température et des saisons pluvieuses où la formation de buée est fréquente. Ne jamais nettoyer cet ustensile très fragile avec un chiffon, même très fin. Préférez un lavage à la main, avec de l'eau et du savon et faites sécher à l'air libre. Attention, cette lentilles anti-buée, même non teintée, est non homologuée pour la conduite de nuit car elle diminue la transmission lumineuse au-dessous des normes européennes (80% pour la conduite de nuit).

### Le tour de cou, la cagoule

► **Un tour de cou** permet de garder le cou et la nuque au chaud quand les températures deviennent basses. En été, c'est une protection supplémentaire contre l'infiltration d'insectes. Choisissez-le de préférence hydrophobe,

respirant et adapté à la saison (chaud en hiver, peu épais en été). Pour les grands froids, les tours de cou-plastrons, qui couvrent le cou mais également la partie haute du buste, sont également une possibilité.

► **Une cagoule** devient indispensable quand l'air glacé s'infiltré dans le casque. Certaines enserrent le visage, qui reste à découvert, et d'autres sont percées d'ouverture pour les yeux. Dans ce dernier cas, lors de l'achat, attention à ce que le champ de vision soit conservé. Pensez également que l'air circulant moins bien dans le casque du fait de l'épaisseur apportée par la cagoule peut être propice à la formation de buée. Comme pour le tour de cou, pensez à choisir la matière qui conviendra le mieux à votre usage et à votre confort.

### Le blouson - La veste

Chaque type de blouson et de veste de moto possède ses atouts et ses défauts, selon leur utilisation prévue. Idéalement, il faudrait posséder un vêtement pour chaque saison (été, hiver, mi-saison), en cuir ou en textile spécifique, mais un choix s'impose, la plupart du temps pour des raisons de budget. Voici quelques critères pour vous y aider.

► **La matière de la couche extérieure doit résister à l'abrasion.** Les blousons en cuir ou en fibres textiles spécifiques telles que le Cordura ou le Cordura sont très efficaces. Le cuir doit être de bonne qualité (pleine fleur, épais de plus d'un millimètre) et bien cousu.



## La durée de vie d'un casque

Si la recommandation de changer un casque tous les cinq ans persiste, ce n'est toutefois qu'un conseil (et en général la limite de garantie proposée par le constructeur). Un casque bien entretenu et peu soumis aux UV peut être conservé plus longtemps. Toutefois, quel que soit son âge, il reste indispensable de le remplacer en cas de choc important ou d'accident. En effet, même si le casque semble intacte, le calotin intérieur qui a joué son rôle d'amortissement lors d'un premier choc ne sera probablement plus en mesure de le faire une seconde fois. C'est parce que le mal peut être invisible qu'il ne faut jamais acheter de casque d'occasion. Si vous n'avez pas opté pour un modèle aux garnitures intérieures amovibles, vous devrez également changer de casque dès que les mousses intérieures ne joueront plus leur rôle de soutien.

- ▶ **La qualité des coques (épaules et coudes, voire poitrine) et de la dorsale est le second critère.** On trouve à présent des coques, souples ou dures et homologuées CE dans tous les blousons. La qualité des dorsales est en revanche plus aléatoire. La quasi-totalité de celles qui sont intégrées d'origine sont inefficaces. Solutions à cette lacune : soit remplacer la protection d'origine par une protection amovible de qualité, soit investir dans une protection dorsale indépendante, fixée avec des bretelles et une ceinture, composée de « vertèbres » en plastique et munie de mousse pour plus de confort. A savoir qu'il existe aussi des gilets de protection couvrant tout le tronc. Un matériau particulièrement performant utilisé pour la conception des protections est le 3DO, une mousse orange dont la particularité est de durcir instantanément en cas de choc.
- ▶ **L'airbag intégré.** De plus en plus de manufacturiers intègrent des systèmes d'airbag à leurs blousons et vestes, ou proposent des gilets amovibles. Vérifiez la certification CE du produit avant l'achat, et assurez-vous

que le système couvrira le cou, le dos, les hanches et la poitrine en cas d'accident.

- ▶ **La visibilité du produit** vis-à-vis des autres conducteurs doit être prise en compte au moment de l'achat. La nuit, sans gilet fluorescent, un blouson sombre vous rendra difficilement identifiable sur la route, notamment en cas d'accident.

- ▶ **L'étanchéité et la « respirabilité »** sont primordiales. Elles dépendent de la qualité de la membrane qui double immédiatement la couche extérieure, mais aussi de la conception générale du vêtement. Une membrane 100 % étanche ne sert à rien si l'eau entre par les coutures, les fermetures éclair, le col, les poches... Inversement, le vêtement doit pouvoir évacuer la transpiration pour éviter au motard de « cuire dans son jus ». Sur ces deux derniers critères, le cuir est très souvent pénalisé. Certaines matières synthétiques s'avèrent à la fois plus économiques, plus étanches, plus respirantes et plus légères ; elles sèchent en outre plus rapidement et demandent moins d'entretien.

## L'airbag moto

L'airbag moto, qui peut être intégré d'origine à un blouson ou à une veste spécifique ou se porter en gilet sous ou sur le vêtement de protection classique, est commercialisé en France par plusieurs fabricants dont les plus connus sont Hit-Air, Helite, Bering, Dainese, Alpinestars, Ixon – In&motion ou encore Hi-Airbag Connect.

- ▶ **En cas d'éjection, l'airbag se gonfle en moins de quelques millisecondes.** Les zones protégées par la majorité des produits vendus sont la nuque, le dos, les côtes, le thorax et le coccyx. Après quelques secondes, l'airbag se dégonfle progressivement.

- ▶ **Outre l'airbag filaire, la plupart des concepteurs proposent un airbag électronique** (sans cordon relié à la moto), laissant une liberté complète au porteur de l'équipement mais néanmoins devant être rechargé périodiquement. Leur avantage décisif est qu'ils se déclenchent en cas de forte décélération (impact contre un objet fixe ou en déplacement), même si le porteur de l'équipement n'est pas désolidarisé de la moto. Ce qui n'est pas le cas d'un airbag filaire.

Les airbags électroniques les plus performants n'ont plus besoin de capteurs fixés sur votre machine. C'est alors le critère du prix qui entre en ligne de compte.

- ▶ **Certains constructeurs proposent l'achat de ces modèles électroniques avec abonnement mensuel** pour la mise à jour continue du produit, ce qui contrebalance le coût de la vérification régulière qui est habituellement nécessaire pour ce type d'équipement. La location avec option d'achat et également à l'ordre du jour.

- ▶ **Comme de plus en plus de compagnies d'assurance et de mutuelles incitent à l'achat d'un airbag**, il est conseillé de vous renseigner auprès de votre assureur pour connaître les facilités d'achat ou les dédommagements proposés. A savoir que l'airbag est obligatoire depuis 2018 au cours des Grands Prix moto. Si les champions l'utilisent, pourquoi pas nous ?

## La protection solaire des yeux

Pour se protéger les yeux des fortes luminosités, de nombreux casques proposent à présent un double écran solaire. A défaut, il est possible d'utiliser un écran principal teinté ou des lunettes de soleil. Il faut toutefois se souvenir que le grand soleil peut subitement laisser la place à la pénombre des tunnels, et que l'approche du crépuscule est toujours un moment délicat pour le motard.

► **Le double écran solaire intégré au casque.** Son premier intérêt est d'être disponible à tout moment, d'un simple geste de la main. Son second est de convenir parfaitement aux porteurs de lunettes, son troisième est qu'il n'alourdit que très peu le casque et évite l'encombrement d'une paire de lunettes de soleil placée dans les poches. Malgré ces qualités indéniables, ses inconvénients sont multiples : son traitement anti-rayures est en général bien moindre que celui d'un écran classique, il n'est pas démontable et donc difficile à nettoyer, et il n'offre qu'un type de teinte, qui ne peut être changé. En outre, la protection solaire réelle contre les UV est difficilement vérifiable.

► **Il existe des écrans teintés, à plusieurs degrés de contraste.** Toutefois, les écrans dont la transmission de lumière est inférieure à 50 % sont interdits sur route. C'est notamment le cas des écrans dits « iridium » qui sont exclusivement réservés à la compétition. L'utilisation d'écrans dont la transmission de lumière est inférieure à 80 % étant interdite de nuit, deux écrans, l'un normal et l'autre teinté, seront souvent nécessaires au cours d'un long périple. A noter que certains fabricants proposent des casques munis d'un écran photochromique (le belge Lazer et son écran Lumino, par exemple), idéals pour les parcours où le soleil joue à cache-cache et utilisables de nuit.

► **Le port de lunettes de soleil est la solution pour les casques sans écran.** Toutefois, les lunettes présentent un certain nombre de désavantages : elles doivent être retirées/remises systématiquement avec le casque (une opération assez fastidieuse quand les parcours sont courts et nombreux) ou lors des changements de luminosité (tunnels, nuages, etc.). Leur encombrement dans les poches n'est rien en comparaison de leur risque d'oubli (sur une table ou en changeant de blouson), sans oublier que les montures et verres sont potentiellement susceptibles de vous blesser le visage en cas de chute : évitez à tout prix les montures en acier, très dangereuses en cas d'accident, et préférez les verres organiques aux verres minéraux. Dans tous les cas, rappelez-vous que l'indice de protection maximum autorisé pour des lunettes destinées à la conduite est de 3 (UV3), et que les verres polarisants sont à déconseiller en association à un écran fermé, car ils perturbent alors la netteté de la vision. Les verres photochromiques, qui foncent ou s'éclaircissent suivant l'intensité lumineuse, sont à préférer sans hésitation.

► **Pour l'été,** les textiles de type « mesh » (alvéolés) sont très confortables : la maille laisse passer l'air, entraînant une ventilation efficace grâce au vent relatif. Evidemment, cela devient bien moins efficace dès que la moto s'arrête... A défaut d'un vêtement spécial canicule, le motard peut se contenter d'un vêtement de mi-saison doté d'aérations fermables sur les bras, les épaules et la poitrine. Pour davantage de confort, on peut essayer le gilet thermique. Ce gilet fonctionne avec l'eau contenue dans la membrane et permet d'abaisser la température de 6 à 15° C degrés selon le modèle. Parmi les fabricants, on peut citer les Néerlandais Macna (Dry Cooling Vest) et Revit (Challenger) ou encore l'Allemand BMW (CoolDown).

► **L'hiver,** la doublure thermique amovible, qui fait parfois aussi office de membrane d'étanchéité, existe de différentes qualités en fonction des matières utilisées, plus ou moins isolantes et respirantes, tout comme le blouson. Une sous-veste en polaire ou dans un matériau technique qui facilite la rétention de chaleur permettra de compenser les faiblesses d'un vêtement de mi-saison.

► **Enfin, pensez au côté pratique du blouson :** poches intérieures et extérieures, systèmes d'ajustement (velcro, boutons pression, etc.) prévus en fonction des vêtements portés en dessous, démontage possible ou non des coques et des éléments réfléchissants (indispensables pour être vu la nuit, surtout à côté de la moto, voire sur la route en cas de chute)...

## La ceinture lombaire

Une ceinture lombaire ne vous protégera pas des chocs mais ménagera votre dos soumis à rude épreuve sur certaines machines lors de longs trajets. Attention, elle entraîne à la longue un relâchement des muscles, ce qui peut rendre le remède pire que le mal.

## Les gants

► **Lors d'une chute, les mains se trouvent systématiquement en première ligne.** Pour cette raison, le port des gants a été rendu obligatoire par la loi française le 20 novembre 2016. Cette mesure concernera le conducteur comme le passager et les gants portés doivent être étiquetés CE. Toutefois, si la norme CE définit un niveau minimum de protection, elle ne correspond cependant pas à un modèle unique et votre choix doit également prendre en compte d'autres critères.

► **Il existe des modèles pour l'hiver, l'été et la demi-saison,** chaude ou froide, pluvieuse ou sèche. Pour les gants portés sous la pluie, privilégiez les articles étanches et respirants. Attention lors de l'achat à ne pas confondre la mention déperlante (qui laisse glisser l'eau) et étanche (qui fait barrière au passage de l'eau).

► **Deux types de matières sont proposées :** le cuir et le textile. Bien que le cuir ait bien souvent prouvé sa

## La norme européenne pour les gants de protection pour motocyclistes

La norme EN 13 594 - 2015 a harmonisé les certifications pour les gants de protection pour motocyclistes entre pays européens. La durée de résistance à l'abrasion des matières utilisées est de 4 secondes pour le niveau 1 (contre 1,5 secondes auparavant) et de 8 secondes pour le niveau 2. De plus, la norme a introduit des niveaux de performances accrues au niveau de la protection des doigts, des fourchettes et de la ligne du poignet. En ce qui concerne les protections des articulations, 3 types d'homologation existent et sont indiquée en sus du marquage CE : gants de protection sans coques de protection des articulations (1), gants de protection avec coques de protection des articulations (1 KP – KP signifiant « knuckle protection »), gants de protection avec coques de protection des articulations, de niveau de protection supérieure (2 KP). Vérifiez lors d'achat de gants qu'ils portent à la fois le symbole CE, le pictogramme du motocycliste et l'un des marquages 1, 1 KP ou 2 KP suivant le niveau de protection que vous souhaitez.

supériorité pour la résistance, des coutures solides et des protections (coques et renforts en matériaux spécifiques : carbone, Kevlar...) sont indispensables.

► **Veillez à choisir une taille de gants adaptée.** Ceci vous permettra de conserver les qualités de préhension et de sensibilité des commandes, mais aussi de manipuler (à l'arrêt) votre GPS sans avoir besoin d'enlever vos gants. Cette taille peut varier d'une marque et d'un modèle à l'autre, et entre des gants d'été, de mi-saison et d'hiver. La partie à la fourchette des doigts doit être en contact avec la peau et vos doigts ne doivent pas buter au bout des gants. Garder une légère marge avec l'extrémité.

► **Privilégiez les gants dotés d'un serrage au poignet ou d'une manchette,** pour éviter les infiltrations de pluie et d'air froid, et également pour assurer un bon maintien en cas de chute. Essayez-les avec votre blouson pour vérifier que l'ensemble s'adapte bien. Lorsqu'il pleut, l'eau coule le long de la manche et s'infiltrer dans les gants ; il faut alors passer la manchette à l'intérieur de l'emmanchure

du blouson. Par temps froid, il vaut mieux la passer au-dessus.

► **Ne négligez pas la présence des protections additionnelles.** Elles vous éviteront de sérieux traumatismes en cas de chute. En plus du renfort sur la paume, des coques au niveau des articulations sont à privilégier. L'indication KP1 ou KP2 apparaît sur l'étiquette des gants quand ceux-ci sont coqués.

► **Parmi les accessoires utiles,** on peut citer la raclette pour essuyer votre visière sous la pluie, fixée sur l'index du gant, et les extrémités sensibles, pour mieux utiliser GPS et smartphones (toujours à l'arrêt !).

### Le pantalon

La sécurité suppose que toute la surface du corps soit couverte. Il est logique d'éviter les shorts et bermudas, même par 40 degrés à l'ombre. Vérifier plutôt sur votre pantalon la présence d'aérations, souvent disposées au niveau des cuisses mais aussi en haut des fesses. Quel que soit le modèle de pantalon choisi, vérifiez qu'il est certifié CE et possède le logotype moto.



## Les risques du nylon

Ne portez jamais de vêtements en nylon classique. En cas de glissade sur du bitume, cette matière fond et vient s'incruster dans la peau. Look lézard garanti jusqu'à la fin de votre vie... La recommandation vaut aussi pour les plus fileux qui enfileraient en hiver un collant de sport confectionné dans cette matière sous leur pantalon.

► **Les pantalons moto en cuir** constituent une excellente solution, tant au niveau de la sécurité qu'au niveau du froid.

► **Les pantalons moto en textiles spécifiques** offrent l'avantage d'être étanches et respirants.

► **En complément des genouillères intégrées incontournables**, optez pour les modèles disposant également de protections aux hanches et ne négligez pas les dispositifs réfléchissants.

► **Alternative intéressante pour les citadins : les jeans renforcés**, spécifiquement développés pour la pratique du deux-roues, ils possèdent des renforts invisibles de l'extérieur et sont extrêmement résistants à l'abrasion. Là aussi, privilégiez les modèles avec protections coquées aux genoux et aux hanches.

### Les bottes – Les chaussures

Il existe une multitude de modèles de bottes ou de chaussures homologués pour la moto (marquage CE). Qu'il s'agisse des unes ou des autres, celles-ci devront répondre à plusieurs critères : être imperméables, être assez souples pour bien sentir les commandes, être au minimum équipées de protections sur la pointe du pied et au niveau de la malléole, posséder des semelles antidérapantes. Pour l'été ou le port toute la journée, choisissez de préférence des modèles conçus avec des matériaux respirants. Quant aux semelles antidérapantes,

assurez-vous lors de votre achat qu'elles le sont aussi sur revêtement humide.

► **Les bottes moto**, de cuir ou synthétiques, offrent la meilleure protection car elles maintiennent et protègent la cheville mais couvrent aussi le tibia et bénéficient bien souvent de protections spécifiques à ce niveau.

► **Les chaussures spéciales moto** seront plus confortables si vous les gardez aux pieds toute la journée. En plus des modèles façon « basket », assez décontractés, les fabricants ont pris en compte les impératifs du costume-cravate pour de nombreux utilisateurs de deux-roues se rendant chaque jour au travail. Des modèles particulièrement esthétiques (sans en faire de véritables œuvres d'art) sont ainsi disponibles sur le marché. En complément des protections sur la pointe du pied et la malléole, un renfort à l'emplacement du sélecteur permettra une usure moins rapide.

### La protection contre la pluie et le froid

#### Se protéger de la pluie

Le cuir a beau constituer une excellente protection en cas de chute, il n'est pas imperméable. De même, les vêtements textiles dotés de membranes étanches et respirantes finissent par laisser passer l'eau après des





## Attention : lacets !

L'un des points importants à vérifier pour les chaussures à lacets est la possibilité de maintenir ces derniers à l'écart des cale-pieds et du sélecteur. Rien n'est plus désagréable que la chute à l'arrêt, quand on veut poser le pied au sol et que le lacet, pris dans le cale-pied, vous entraîne irrémédiablement à terre ! Réduisez toujours leur longueur, ou rentrez-les dans les chaussures (beaucoup de modèles de chaussures permettent à présent de maintenir le haut du lacet sous une languette). La recommandation vaut aussi pour les pantalons mal ajustés aux chevilles !

heures de pluie continue. Les solutions miracles sont donc difficiles à trouver.

► **Le plus efficace et le moins onéreux reste la combinaison de pluie intégrale ou la veste et le pantalon étanches** en polyamide enduit de PVC, avec coutures thermosoudées, à passer par-dessus blouson et pantalon traditionnels de moto. Pensez lors de l'achat que vous devrez parfois enfiler très vite ces effets contre la pluie et sans toujours bénéficier d'un abri. Ainsi, les pantalons avec fermeture éclair complète (jusqu'à la taille) sont à privilégier. Certains modèles permettent d'insérer des protections aux genoux. Des bandes réfléchissantes, des poches en surnombre, une capuche intégrée (pour marcher sous la pluie une fois la moto stationnée), un tissu respirant, sont autant d'atouts supplémentaires qui feront rapidement grimper le prix du produit. Pour les mains et les pieds, en cas de forte pluie ou de trajet long sous les averses, il convient de s'équiper également de surgants et de surbottes. Veillez alors à maintenir une bonne sensibilité des commandes au guidon, mais également au pied.

► **Sans équipement de pluie, les produits imperméabilisants** pour cuir ou textiles permettront de passer à travers une brève averse, en n'oubliant pas de renouveler régulièrement le traitement. Sur les effets en cuir, lors de leur entretien, ne pas hésiter à alterner le cirage et la graisse afin d'améliorer l'imperméabilité de la peau, mais aussi des coutures.

### Se protéger du froid

Outre les possibilités d'équipement de la moto que nous avons décrit dans le chapitre « Les accessoires

de confort », il existe de nombreux équipements individuels destinés à aider le motard frileux à supporter les rigueurs de l'hiver, à commencer par les sous-gants en soie, les sous-vêtements chauds, les tours de cou et les cagoules. L'investissement est peu onéreux et conviendra la plupart du temps pour de courtes sorties.

► **Bien que l'usage de chaufferettes à usage unique ou réutilisable** n'ait plus la faveur des équipementiers moto, ces petits sachets à glisser dans vos vêtements existent toujours et peuvent vous dépanner dans l'attente d'un achat d'équipement plus sérieux. Certains blousons étaient encore disponibles il y a peu avec des poches spéciales pour les accueillir.

► **Quand les équipements basiques deviennent insuffisants**, il devient nécessaire d'investir dans des équipements chauffants tels que gants, chaussettes, pantalons, sous-pantalons, gilets et blousons qui proposent de nombreux fabricants. La plupart des équipements disponibles nécessitent un branchement 12 volts directement sur la batterie de la moto ou par le biais de l'allume cigare qui possèdent certaines machines.

► **En ce qui concerne les gants chauffants**, plusieurs fabricants (Gerbing, Furygan, Racer, V'Quatro, etc.) proposent d'excellents produits sans fil et rechargeables, avec plusieurs niveaux de chauffe. L'autonomie des batteries et leur durée de vie sont toutefois à prendre en compte lors de l'achat.

► **Pour les pieds les plus sensibles**, on peut trouver facilement sur le net des semelles chauffantes par batterie rechargeable qui se glisseront sans mal dans vos bottes ou chaussures.

# PRÉPARER SON VOYAGE

## ORGANISATION DU TRAJET

Pour un voyage sans encombre, mieux vaut avoir anticipé sur les problèmes fréquemment rencontrés sur la route. Même si l'imprévu reste toujours de mise, beaucoup de petits soucis peuvent ainsi être évités ou en rester à de simples contretemps.

### Itinéraire : vos outils

► **Le road book.** Si on connaît précisément le parcours à effectuer, le plus simple consiste à établir un road book, avec les différentes étapes, le nom des routes, les distances entre chaque changement de direction... Ce road book peut être établi à partir d'une carte ou d'un atlas routier, sur lesquels on aura surligné les itinéraires à prendre, ou calculé par ordinateur, soit avec un logiciel dédié, soit sur Internet à l'aide de sites Web gratuits ou non (roadbookmoto.fr, moto-trip.com, etc.), voire en utilisant les options proposées par les grands de la cartographie informatisée (Google Maps, Mappy, Bing, Michelin et autres). Il suffit ensuite de l'imprimer et de le glisser dans son lecteur de carte.

► **Le GPS.** Dans son utilisation basique, le GPS permet de rejoindre deux points sans risque d'erreur ou de se perdre en cours de route : vous êtes localisé en permanence. Si son intérêt est mineur quand on utilise les grands itinéraires, il devient en revanche très important lors de la traversée des grandes villes et de leurs agglomérations, quand la carte n'est plus assez précise et ne peut pas être consultée sans risque d'accident. L'aide supplémentaire apportée par le guidage vocal est incomparable.

En utilisation « réfléchie », votre itinéraire peut être rentré étape par étape ou à l'aide de logiciels dédiés. Les grandes marques de GPS proposent également leur propre planificateur (Base Camp pour Garmin, Mydrive pour Tom Tom...). Le GPS vous permettra alors de découvrir toutes les routes, curiosités, points de chute dont vous aurez déterminés les coordonnées à l'avance. Évidemment, les inconditionnels de la carte trouveront toujours à redire, notamment sur l'aspect aventure qui n'est plus au rendez-vous... Mais cet aspect devient beaucoup moins intéressant quand la nuit tombe, qu'il pleut, qu'on est fatigué et qu'on n'arrive plus à déchiffrer sur le bord de la route le papier trempé...

► **Les cartes.** Pour qui ne souhaite pas s'encombrer d'un GPS, les cartes routières ne sont plus optionnelles mais indispensables pour se déplacer. Leur principal atout par rapport au GPS vient de la vue d'ensemble qu'elles donnent de la région traversée. La référence reste la carte Michelin, notamment avec ses fameuses « routes vertes », incontournables pour définir son itinéraire sur des routes pittoresques et parfois méconnues. Sur une échelle moins

vaste, les cartes IGN permettent d'avoir des indications très précises sur le relief et la végétation. La lisibilité des routes n'est toutefois pas toujours au rendez-vous. Optez pour les cartes étanches et indéchirables, qui se généralisent de plus en plus, moyennant un surcoût acceptable. Seul bémol : le traçage ou les remarques au crayon sur leur surface lisse n'est pas toujours aisé.

### L'état du trafic

Le meilleur moyen d'éviter les problèmes de circulation consiste, quand c'est possible, à partir avant ou après les grandes transhumances. Quand ça n'est pas possible, ou que vous visez plutôt une petite escapade d'un week-end, des sites Web aident à éviter les bouchons. Le site de Bison Futé figure toujours parmi les plus complets, notamment avec ses prévisions sur l'année. Pour l'auto-route, utilisez [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr). Bien entendu, on peut également se fier aux indications données par les GPS bénéficiant de l'application idoine (payante ou non suivant les modèles) et d'applications gratuites telles que Google Maps, Bing, Mappy, ViaMichelin. Waze, pour sa part, n'est accessible qu'à travers votre smartphone.

### La météo

Contrairement à l'automobiliste, le motard ne peut pas faire abstraction de la météo. Sans toit ni climatisation, il ressent directement les caprices du ciel. Alors autant se renseigner sur les conditions météo que l'on est susceptible de rencontrer. Mieux vaut éviter une balade sur des routes de montagne, par exemple, quand il y a un risque d'orage, et préférer la visite d'un village ou d'un musée.

► **On peut accéder aux prévisions météo sur de multiples supports.** Les chaînes de télévision et les stations radio généralistes proposent une information assez imprécise. Pour la précision des données et leur actualisation permanente, préférez les sites Web.

► **En montagne ou en bord de mer,** là où les conditions météo sont déterminantes, des lieux comme l'office de tourisme ou la capitainerie (dans les ports) affichent les bulletins météo.

► **Dans tous les cas,** rappelez-vous que la météorologie n'est pas encore une science exacte et que les prévisions à plus de trois jours ne sont fiables qu'à environ 60 %.

### Les radars

► **Outre les radars automatiques classiques** (fixes, fixes à double sens, discriminants, de feux rouges – qui pour certains peuvent également à flasher les vitesses excessives, de passages à niveau,

## Pour les concepteurs d'itinéraire sur GPS : différence entre tracé et trace

► **Un tracé est un ensemble de waypoints (points de passage) reliés les uns aux autres** et qui permet de rejoindre un point de départ et un point d'arrivée. Il est habituellement préparé sur un logiciel de planification sur PC. L'itinéraire alors choisi est celui calculé par votre logiciel en fonction des waypoints de début et fin imposés, éventuellement modifié par les détours que vous lui aurez ajoutés (waypoints intermédiaires).

Surprise : une fois importé dans votre GPS, un calcul automatique et inévitable de l'itinéraire est fait en fonction des options programmées sur l'appareil et de votre géolocalisation. Il peut donc y avoir à ce stade de grandes différences entre ce que vous avez visualisé et prévu sur votre ordinateur et cette première étape de votre voyage : les waypoints n'ont pas changé mais adieu certaines petites routes qui vous faisaient tant envie sur l'écran de votre ordinateur et sur lesquelles vous comptiez ! En effet, si le nombre de waypoints intermédiaire imposés à l'avance n'est pas suffisant, toutes les routes que votre GPS ne jugera pas utile d'inclure disparaîtront de l'itinéraire affiché.

Passé ce gros (très gros) inconvénient, toutes les indications nécessaires pour suivre l'itinéraire (recalculé par votre GPS) sont données par votre appareil au fur et à mesure de votre avancée. En cas d'écart (erreur de sortie d'autoroute, travaux inattendus, bifurcation à droite au lieu de à gauche, détour volontaire...), le GPS recalcule automatiquement votre itinéraire en fonction du prochain waypoint de votre tracé initial.

► **La trace est l'itinéraire « figé » sur votre fond de carte GPS.** Cette trace est créée à votre initiative à partir de votre logiciel de planification lors de la conception de votre voyage sur PC. Une fois importée sur votre GPS et quelles que soient votre position et les options programmées du GPS (type de route, détours, péages ou non...), elle restera visible en permanence sur votre écran. En revanche, attention : aucune indication ne vous sera donnée en cours de route et il faudra être très vigilant pour suivre la trace. En cas d'écart de votre route, il tiendra à vous de revenir ou non sur le bon chemin. Son avantage n'est donc pas le guidage mais bien l'assurance d'avoir en permanence la trace (!) de l'itinéraire choisi lors de la conception de votre voyage.

Certains GPS permettent l'affiche simultanée du tracé et de la trace, d'autres n'ont pas l'option « trace ». D'où la nécessité de bien choisir son appareil lors de l'achat.

de chantiers – appelés aussi autonomes), les radars tronçons qui calculent la vitesse moyenne entre deux points et les drones qui survolent les grands axes, on peut se faire surprendre par différents systèmes mobiles déployés par les forces de l'ordre : radars embarqués, radars laser, jumelles, etc. Parmi ce nouvel arsenal mis en place ces dernières années, les véhicules équipés de radars intégrés à la carrosserie (voitures ou motos parfois banalisées) permettent le contrôle de votre vitesse, en roulant dans le même sens ou dans le sens inverse. Dénommés radars mobiles de nouvelle génération ou ETM (équipement de terrain mobile), ils sont invisibles dans le trafic y compris au moment du flash. Ils sont destinés à enregistrer les grands excès de vitesse. Des sociétés privées ont commencé à remplacer une partie des forces de l'ordre dédiées aux contrôles de vitesse au moyen de voitures-radar banalisées.

► **De plus, une nouvelle génération de radar : le Mesta Fusion**, un « Radar Doppler tracker multi-cible nouvelle génération » a vu le jour en 2017. Parmi ses principales caractéristiques : surveillance de 32 véhicules simultanément sur 8 voies différentes et sur une longueur de 200 m, marge d'erreur de 1 %, enregistrement vidéo.

► **La marge technique d'erreur** de tous les radars, hormis les radars mobiles de nouvelle génération, est

de 5 km/h en dessous de 100 km/h et de 5 % au-dessus de 100 km/h, toujours à l'avantage du conducteur. Par exemple, si vous êtes enregistré à une vitesse de 93 km/h, le chiffre retenu est de 88 km/h. Ou encore, si vous êtes contrôlé à une vitesse de 145 km/h, la vitesse retenue est de 137 km/h. Pour les radars mobiles de nouvelle génération, la marge est de 10 km/h pour les limitations de vitesse inférieure à 100 km/h et de 10 % pour les limitations de vitesse supérieures à 100 km/h.

► **Les avertisseurs et les détecteurs de radar sont interdits**, qu'il s'agisse de GPS, d'applications pour smartphones, de boîtiers portables, etc. Seuls sont autorisés les « assistants d'aide à la conduite » ou « AAC ». Certains sites Web vous permettent de connaître les emplacements des radars, actualisés par les internautes, comme [www.radars-auto.com](http://www.radars-auto.com). A voir avant de prendre la route, ou en cas de doute sur un flashage.

► **Les panneaux annonçant une zone où la vitesse est contrôlée automatiquement sont obligatoires.** Ils peuvent toutefois concerner une zone de longueur considérable (entre 5 et 80 km, voire davantage). Le nombre de radars fixes ou mobiles y est aléatoire.

Vous pouvez en savoir davantage sur les radars sur le site [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)



## Les assistants d'aide à la conduite

Les appareils détecteurs ou avertisseurs de radars, interdits depuis 2012, ont été remplacés par les assistants d'aide à la conduite.

► **Suivant les modèles et options disponibles**, ces assistants signalent les « zones de danger » (radars, bouchons, zones en travaux...), ainsi que les dépassements de vitesse autorisée. Coyote, Wikango et Inforad sont parmi les fabricants les plus connus. Tous s'appuient sur une base de données mise à jour en temps réel par la communauté des utilisateurs.

► **Outre les produits vendus avec boîtiers**, de nombreuses applications d'aide à la conduite, dont certaines gratuites, ont été développées pour les téléphones portables (Avertinoo, ICoyote, Wikango HD, Waze...) et de nombreux GPS possèdent aujourd'hui des fonctions identiques.

► **Attention en passant les frontières**, car certains pays n'autorisent pas les assistants d'aide à la conduite (y compris sur GPS) ni les applications pour téléphones portables du même type. C'est notamment le cas de la Suisse (qui va jusqu'à en interdire le transport avec des amendes très fortes et la confiscation du matériel incriminé – cf. Article 98a de la Loi fédérale sur la circulation routière), de l'Autriche ou encore de l'Irlande. Pour les applications pour smartphone, Waze fait partie de celles qui coupent les services de signalisation de zones dangereuses au passage de frontière des pays concernés.

Une information à prendre avec prudence et à vérifier avant tout franchissement de frontière.

## Les stations-essence

En voyage, l'autonomie relative de la plupart des motos nécessite de passer souvent à la pompe. D'autant plus que chargé ou en roulant vite, vous consommerez sans doute davantage qu'à votre habitude.

► **Avant de partir ou pendant le trajet**, se renseigner sur les stations-essence présentes sur votre parcours ou à proximité permet d'éviter la panne sèche. Dans certaines régions à faible densité d'habitation, on peut parcourir des routes sans station à plus de 50 km à la ronde. Dans les zones frontalières, par exemple près de la frontière espagnole, la différence de prix importante a fait disparaître de nombreuses pompes. Les applications smartphone Essence&Co ou Gasoil Now font partie des nombreuses apps que l'on peut télécharger et utiliser facilement – quand on a du réseau.

► **Même si des GPS indiquent les stations proches de vous**, le plus raisonnable dans les régions « à risque » est de faire le plein d'essence dès la moitié du réservoir épuisée.

► **Pour les voyages qui vous entraîneront loin des grands centres urbains**, pensez à emporter un jerrycan souple en polyéthylène. Pliable, il prend très peu de place et ne coûte que quelques euros.

# PRÉCAUTIONS AVANT LE DÉPART

## Passer l'hiver

Certains motards utilisent leur machine toute l'année, que ce soit dans les trajets quotidiens ou pour se balader le week-end. D'autres laissent leur moto hiberner et ne la ressortent qu'au printemps. Ce choix peut se

comprendre, mais les motards des beaux jours doivent prendre certaines précautions.

► **Abriter la moto.** L'idéal serait un garage chauffé mais plus que le froid, il faut à tout prix la préserver de la pluie. Si vous garez votre moto dans une cour, dans



la rue ou sur un endroit exposé, protégez-la au mieux avec une housse spécifique moto. Le matériau doit en être à la fois étanche à l'eau et laisser circuler l'air pour ne pas favoriser l'apparition de la rouille.

► **Positionner la moto sur la béquille centrale**, si elle en a une, pour ménager les pneus et les amortisseurs.

► **Remplir le réservoir** afin d'éviter que l'air ne le fasse rouiller. Pour les motos sans injection, vidanger les carburateurs, pour ne pas les laisser s'encrasser. Une autre solution, consiste à faire le plein du réservoir et de rajouter un additif conservateur.

► **Retirer la batterie** ou investissez dans un optimiseur de batterie. Ici, l'ennemi n'est pas la rouille, mais le froid qui décharge.

► **Au redémarrage de la moto**, une vidange d'huile ne fait pas de mal et il est impératif de vérifier la pression des pneus qui se sont dégonflés.

## Les vérifications techniques

En voyage, vous êtes loin de votre garagiste, souvent loin de tout garage... et parfois loin de tout. Pour peu qu'une averse vous tombe sur le casque, une panne ou un ennui technique devient vite une galère. Alors prenez vos précautions avant le départ, surtout si c'est pour une longue durée et des contrées inconnues.

### Pneus

On l'oublie parfois, mais les pneus sont un organe de sécurité essentiel, étant le seul lien entre la route et la moto. Les tensions auxquelles ils vont être soumis en voyage imposent une inspection minutieuse de leur aspect et de leur pression.

► **Un regard attentif permet de repérer les éventuelles coupures** et toute autre irrégularité menaçant à terme l'intégrité du pneu. Dans l'idéal, il vaut mieux éviter d'avoir à les remplacer pendant le voyage. La loi impose de remplacer un pneu quand l'une des rainures mesurées est inférieure à 1,6 millimètre de profondeur. Prenez en compte la distance que vous

avez prévu de parcourir et le poids supplémentaire dû au chargement, qui va accélérer l'usure. De plus, un pneu usé à plus de 50 % fait fortement augmenter le risque de crevaison, surtout à l'arrière.

► **Attention si vous changez de pneus : ils seront particulièrement glissants sur les premiers kilomètres.** Rodez-les sur toute leur surface pendant une centaine de kilomètres pour assurer leur adhérence complète. Si vous partez pour un long périple, choisissez des pneus routiers ou sport-route à gomme dure. Les pneus tendres des sportives ne possèdent qu'une durée de vie très courte (souvent moins de 5 000 km), du moins à l'échelle d'un grand voyage.

► **Une conduite souple, sans forte accélération ni freinage brutal**, permet de prolonger la durée de vie des pneus (et accessoirement de consommer moins d'essence et d'économiser les plaquettes de frein).

► **Vous devez aussi contrôler la pression.** Respecter les recommandations du constructeur indiquées dans le manuel du conducteur, et souvent par un autocollant sur votre machine. La pression des pneus s'effectue de préférence à froid (la pression mesurée d'un pneu chaud augmente d'environ 0,3 bar, plus encore en cas de forte chaleur). Vérifiez la pression des pneus tous les 1 000 km environ. Les stations-essence équipées d'un manomètre et d'un compresseur en état de marche (et accessibles gratuitement) se font de plus en plus rares. De plus, certains flexibles de gonfleurs sont à présent prolongés d'un manche rigide qui rend difficile voire impossible d'accéder aux valves de certains modèles de moto. Un manomètre de poche ne coûte pas cher, ne prend pas de place et rend bien des services. Au pire, vous trouverez des gonfleurs gratuits près des grandes barrières de péage autoroutier. Hors autoroute, sollicitez les garages et centres d'entretien auto. Ils possèdent tous un compresseur et acceptent généralement de bonne grâce de les laisser utiliser par les motards soucieux de leur sécurité. En rase campagne, souvenez-vous que tout paysan qui se respecte a également un compresseur à la ferme.

## La nouvelle appellation des carburants

Depuis fin 2018, les indications des noms des carburants à la pompe sont modifiées progressivement. Ceci dans le cadre de l'harmonisation des appellations à travers les pays de l'Union européenne et de sept pays voisins (Islande, Liechtenstein, Macédoine, Norvège, Serbie, Suisse et Turquie).

► **Les carburants à base d'essence seront caractérisés par un E inscrit dans un cercle** (suivi d'un chiffre correspondant à la teneur maximale autorisée de biocarburant de type éthanol) :

Le SP95 et le SP98 seront le E5 ; le SP95-E10, le E10 ; le superéthanol, le E85.

On se rappellera que le superéthanol est fortement déconseillé pour les motos qui, à ce jour, ne sont pas prévues pour ce carburant (85 % de bioéthanol pour seulement 15 % d'essence).

► **Le Gazole reçoit deux appellations inscrites dans un carré** : B7 et B10 ; et les carburants gazeux trois appellations inscrites dans un losange CGN, LNG et LPG

► **En France, ces dénominations sont accompagnées d'un étiquetage** indiquant l'appellation courante du carburant (essence E10 par exemple), ses caractéristiques (pourcentage de biocarburants), sa compatibilité avec les véhicules.

► **Pensez à l'anti-crevaisson préventif.** Disponible depuis plusieurs années, ce type de produit est commercialisé par plusieurs marques. Bien qu'à base de gel semi-liquide, aucun balourd ne vient perturber la conduite. Il n'endommage pas l'intérieur du pneumatique et n'interdit pas les réparations. Il limite également les pertes de pression habituelles. Ces produits sont pour la plupart compatibles avec les dispositifs de contrôle de pression intégrés aux valves de certains modèles de moto.

## Chaîne

Beaucoup de motos de type GT ou custom possèdent une transmission par cardan, à l'entretien réduit (vidange), ou par courroie. Pour les autres, la chaîne est toujours d'actualité. L'entretien du kit-chaîne est une opération régulière qui comporte la lubrification et la tension. La fréquence de graissage et de tension dépend des conditions d'utilisation, du kilométrage parcouru depuis le dernier entretien et du type de chaîne installé.

► **Les chaînes non équipées de joints toriques** ne se trouvent plus aujourd'hui que sur certains modèles de petite cylindrée ou de compétition. Elles nécessitent un graissage très fréquent.

► **La chaîne à joints toriques** est composée de maillons dont les axes de liaison sont protégés par des rouleaux lubrifiés à vie. Les joints toriques sont destinés à rendre étanche lesdits rouleaux et à protéger les axes de toutes souillures extérieures. Bien que la durée de vie de la chaîne soit ainsi allongée, il est toutefois nécessaire de graisser régulièrement l'extérieur des rouleaux qui entrent en liaison avec les pignons et la couronne du reste du kit-chaîne.

► **La chaîne basse friction** est un modèle de chaîne à joints toriques dont la forme des joints est en croix au lieu d'être cylindrique. Sa durée de vie est supérieure à celle d'une chaîne à joints toriques traditionnelle. Pour les opérations de nettoyage et de tension :

► **Nettoyez la chaîne** avec un produit adapté vendu dans le commerce, voire du pétrole désaromatisé. Jamais avec de l'essence qui endommagerait les joints toriques.

► **Pulvérisez un fin jet continu de graisse en bombe** sur la face interne de la chaîne tout en faisant tourner la roue à la main (béquille centrale) ou en déplaçant la moto progressivement. En fin d'opération, essuyez l'excédent de graisse.

► **Évitez de trop tendre la chaîne.** D'une part, cela augmente le risque de la voir se casser. D'autre part, une chaîne trop tendue favorise son usure et celle des pièces en contact avec elle. Avant un voyage, surtout à deux, vérifiez que l'amplitude soit suffisante. La tension de la chaîne augmente lorsque la moto est chargée. Il suffit donc d'ajuster la tension une fois la moto équipée de sa charge.

## Huile moteur et de transmission

La vérification des niveaux des différents fluides fait partie des contrôles indispensables avant de prendre la route.

► **Une quantité adaptée d'huile-moteur** garantit le bon fonctionnement du moteur. Avant de partir en vacances, contrôlez bien le niveau d'huile, en le faisant bien sûr avec la moto droite et sur un terrain plat. Pour un périple de plusieurs milliers de kilomètres, une vidange peut s'imposer avant de partir.

► **Pour les possesseurs de moto à cardan**, pensez également que l'huile spécifique de cet organe de transmission doit être vidangée et changée périodiquement.

## Liquide de refroidissement

Le liquide de refroidissement est remplacé environ tous les deux ou trois ans ou 40 000 km (règle générale). Au-delà, ses capacités anticorrosion, lubrifiantes et antigel deviennent très faibles, voire nulles.

## Freins

La vérification de l'usure des plaquettes de freins avant et arrière doit être effectuée avec la plus grande attention. Les plaquettes trop usées émettent un son qui signale un changement nécessaire... Il est préférable d'éviter d'arriver à cette extrémité. Outre la vérification visuelle régulière des plaquettes, le contrôle du niveau de liquide de freinage permet de se faire une idée de l'état d'usure atteint. Pensez aussi à changer régulièrement le liquide de freinage lui-même.

## Phares et feux de signalisation

Depuis 2004, l'Union européenne impose aux motos neuves l'allumage automatique du feu de croisement.

► **La propreté du phare** compte beaucoup dans la qualité de l'éclairage. Nettoyez-le avant le départ et de temps en temps, surtout si vous roulez sous la pluie ou dans la poussière.

► **Avec une moto chargée**, la zone couverte par les phares change, le faisceau éclaire plus haut, au risque d'éblouir les véhicules arrivant en face, voire de ne plus éclairer la route du tout. Il faut donc régler les phares lors d'un galop d'essai avec le chargement du voyage.

► **Changez éventuellement les ampoules** avant de partir si vous estimez que vos feux de route et de croisement n'éclairent plus assez. Un petit parcours de nuit permet de mesurer leur efficacité. Il ne faut pas seulement vérifier les ampoules des phares, mais aussi celles des clignotants, des veilleuses et des feux stop.

## Prévoyez les délais

N'hésitez pas à avancer la visite technique ou mieux, faites-en faire une pour l'occasion. Ce sera peut-être le prix de votre tranquillité. Ne vous laissez pas surprendre par le délai avant d'obtenir un rendez-vous chez votre garagiste, vous n'êtes pas le seul à vouloir partir en vacances à moto !





PARCE QUE VOUS ÊTES  
**UNIQUE...**

... VOUS RÉVIEZ D'UN GUIDE  
**SUR MESURE**



**A VOUS DE JOUER !**

**my**  **petit fute**  
mon guide sur mesure

[WWW.MYPETITFUTE.COM](http://WWW.MYPETITFUTE.COM)



## Savoir où se trouve la batterie

Qui sait exactement où se trouve sa batterie et comment y accéder ? Deux questions auxquelles vous feriez mieux de savoir répondre avant d'enfourcher votre machine hyper carénée ! Une moto laissée moteur à l'arrêt et par mégarde phares allumés ne démarrera plus après 15 à 20 minutes dans la plupart des cas, surtout en hiver. Hormis la poussette, il vous faudra démarrer votre bel engin en branchant des câbles sur votre batterie ou en la sortant de son logement pour la recharger.

► **Pour les ampoules au xénon**, outre le risque d'éblouissement pour les autres usagers (sanctionnable par les forces de l'ordre), sachez qu'une moto réceptionnée avec un feu halogène ne peut se voir monter un feu xénon, même indiqué comme homologué, sous peine de remettre en cause la conformité du véhicule. D'où un risque de sanction par la police, mais aussi d'un refus d'indemnisation en cas d'accident par votre assureur.

► **Emportez avec vous des ampoules de rechange** bien protégées des vibrations en les enveloppant dans un chiffon ou dans une boîte spécifique, ainsi que les outils nécessaires pour démonter le phare.

### L'équipement contre les imprévus

Malgré toutes les précautions, des pannes et autres soucis techniques sont susceptibles de se produire. Les motos modernes sont de plus en plus fiables mécaniquement, mais avec l'électronique actuelle, il devient plus difficile d'intervenir soi-même et le moindre souci nécessite souvent de faire transporter la moto au garage.

► **La trousse à outils**. Pour tenter de réparer sa moto soi-même, quand c'est possible, mieux vaut ne pas l'avoir sacrifiée avant son départ pour gagner en place.

► **Le gilet haute visibilité**. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, les conducteurs de deux et trois-roues motorisés ont obligation d'avoir à bord de leur véhicule un gilet de haute visibilité, afin d'être visibles en cas de panne ou d'accident. Prenez-en deux si vous avez un passager.

► **Le manuel du véhicule**. Nombre d'informations utiles s'y trouvent, notamment les indications relatives aux pannes électroniques susceptibles de s'afficher sur votre tableau de bord. Retrouver l'emplacement de la boîte à fusible peut aider également, sans parler des numéros de téléphone des concessionnaires de la marque ou des différents numéros de série, toujours demandés en cas de panne.

► **Le nécessaire anti-crevaisson**. La crevaisson est un risque récurrent qui peut être minimisé par l'emploi d'un produit préventif anti-crevaisson comme Wheelsecure ou Restom (des produits français !), ou encore Ride-On, facilement mis en place dans vos pneus avant votre départ. Informez-vous cependant sur la compatibilité du produit avec les capteurs de pression qui équipent peut-être votre machine et sur la vitesse maximum autorisée par le produit. Quand la crevaisson est bien là, une bombe anti-crevaisson peut se montrer efficace. Elle ne devra pas être utilisée si vous possédez les capteurs de pression évoqués plus haut. Toutefois, sur un pneu tubeless (sans chambre à air), mieux vaut utiliser un kit de réparation qui permet de placer une mèche et d'injecter le contenu d'une cartouche de gaz pour rouler jusqu'au garage suivant. Le pneu pourra ensuite être réparé par un professionnel en plaçant une pièce par l'intérieur (seule réparation autorisée pour les tubeless). Ne conservez pas de réparation de fortune : vous courez le risque de voir votre pneu se dégonfler dans les jours qui suivent, voire subitement en roulant.

► **Les fusibles de rechange**. Votre boîte à fusibles (il y en a souvent plusieurs) en contient à l'origine. Vérifiez cependant cela avant votre départ.

## L'ASSURANCE ET LE VOYAGE

Partir en voyage demande d'avoir une assurance moto appropriée. Si certaines compagnies font un distinguo entre un usage loisirs et les trajets entre domicile et lieu de travail, la promenade (petite ou grande) est en principe incluse dans tout contrat. Pour le reste, il existe une multitude de formules s'appliquant de façon très différente selon de nombreux facteurs. Bref, mieux vaut comparer le plus d'assureurs car aucun n'est identique.

### La garantie assistance

► **Pour un voyage, le plus important est de bénéficier d'une assistance en cas de panne ou d'accident**, quel que soit le lieu. La « franchise kilométrique » de nombreuses assurances rend inopérante l'assistance en

cas de panne à moins de 50 km de son domicile. Sachez néanmoins que la franchise 0 km existe en option chez tous les assureurs et n'est pas très onéreuse. Les prises en charge diverses prennent toute leur importance en voyage. C'est le cas par exemple en ce qui concerne le rapatriement et l'hébergement sur place. A noter que la moto en panne est systématiquement remorquée vers le garage spécialisé le plus proche du lieu de la panne. Si la prise en charge des réparations par le garage ne peut avoir lieu immédiatement, l'assistance comprend généralement le rapatriement du motard et de son passager en taxi ou en train, voire en avion, ou une ou plusieurs nuits sur place dans l'attente de la réparation. Certains contrats accordent un prêt de véhicule de remplacement pour une durée plus ou moins longue.

► **Quand la réparation sur place ne peut avoir lieu qu'après votre rapatriement**, le principal désagrément consiste en l'organisation d'une nouvelle expédition pour récupérer la moto, une fois celle-ci réparée. Ce qui est loin d'être pratique lorsqu'elle vous attend à plusieurs centaines de kilomètres ! Ce retour pour récupérer votre monture est également pris en charge.

► **N'oubliez pas** : emportez les coordonnées des garages motos, surtout les concessionnaires de la marque de votre machine, qui jalonnent votre parcours en cas de panne, ça peut servir.

## La couverture du pilote

Peu d'assurés savent qu'un contrat d'assurance automobile ou moto, même tous risques, ne protège pas intégralement le conducteur lors d'un accident dont il est responsable. Quand votre contrat le prévoit (un sur deux), c'est souvent de façon insuffisante.

► **En ce qui concerne le conducteur**, la législation actuellement en vigueur ne prévoit pas d'indemnité pour les préjudices corporels qu'il peut subir (incapacité temporaire de travail, invalidité, décès, etc.) s'il est en faute. De plus, les frais non remboursés par les organismes sociaux restent à la charge du conducteur. Ce qui revient à dire qu'on arrive parfois à mieux assurer son véhicule soi-même ! Bien évidemment, dans l'hypothèse où vous n'êtes pas responsable de l'accident, c'est l'assurance Responsabilité Civile du responsable qui interviendra pour vos dommages corporels (et matériels).

► **Sachez-le : si vous êtes responsable**, votre assureur ne couvrira pas vos dommages corporels si vous n'avez pas souscrit une garantie individuelle du conducteur (vos passagers blessés seront pris en charge par votre Responsabilité Civile, car vous serez alors responsable de leurs dommages).

► **Afin de pallier à cette carence**, vous pouvez souscrire une garantie individuelle du conducteur qui peut soit être intégrée en option à votre contrat, soit être souscrite par un contrat spécifique. 400 000 à 500 000 € (pour une invalidité à 100%) correspondent à un minimum requis.

## La couverture du passager

Si vous partez à deux, sachez que le passager est toujours couvert puisque considéré comme un tiers. Interrogez quand même votre assurance en cas de voyage à l'étranger. Vérifiez également que votre assurance prend en charge non seulement votre hébergement ou votre rapatriement, mais aussi celui de la personne qui vous accompagne.

## La couverture des accessoires

La configuration « voyage » d'une moto comprend souvent des accessoires ajoutés. Tous les assureurs ne les couvrent pas de la même manière.

► **Il faudra le plus souvent avoir choisi une option « accessoires »** pour protéger top-case, sacoches ou bulle haute, par exemple. Bref, tout ce qui n'est pas d'origine, même les options chez certains assureurs.

## En panne sur l'autoroute ou sur une voie express

Si vous tombez en panne sur une autoroute ou une voie express, sachez que le remorquage et le dépannage y sont réglementés. Contactez en premier lieu votre assurance pour connaître les modalités de votre contrat d'assistance. Ceci fait, voici ce qu'il faut savoir :

► **Seuls des garages agréés peuvent intervenir**. Pour être agréés, ils doivent remplir certaines conditions, comme par exemple se trouver à proximité de l'autoroute et pouvoir intervenir 24h/24 en moins de 30 minutes.

► **Vous devez toujours appeler depuis une borne d'urgence**. Hormis le contact préalable avec votre assureur avec votre propre téléphone, n'essayez pas de joindre directement un garage. Le dépanneur qui vous sera envoyé doit, pour sa part, arriver dans la demi-heure suivant votre appel.

► **Les tarifs de dépannage et de remorquage** sont fixés par arrêté du ministère de l'Économie et des Finances. Selon l'arrêté du 18 septembre 2019, le forfait de base pour les véhicules de moins de 1,8 tonne est de 130,06 €. Ce prix est majoré de 50 % pour les appels effectués entre 18h et 8h, ainsi que pour les appels effectués les samedis, dimanches et jours fériés. Voir le site [www.autoroutes.fr/fr/depannage.htm](http://www.autoroutes.fr/fr/depannage.htm)

► **Ces tarifs s'appliquent pour :**

- Le dépannage sur place, hors fournitures et en principe sans limites de temps.
- Le remorquage jusqu'à une aire de repos et le dépannage, hors fournitures.
- Le remorquage jusqu'au garage du dépanneur, hors dépannage.
- Le remorquage où vous voulez, dans un rayon de 5 km après la sortie d'autoroute.

## La garantie individuelle du conducteur : une garantie optionnelle à ne pas négliger

► **Cette garantie offre au conducteur responsable** d'un accident la même protection que celle dont bénéficient légalement les victimes. Le conducteur est indemnisé pour ses frais médicaux (pharmacie, chirurgie, hospitalisation, rééducation, etc.) ainsi que des conséquences financières liées à une incapacité temporaire ou permanente. Elle prend également en charge le préjudice lié au décès de l'assuré.

► **Sont exclus de toute indemnisation** les cas où le pilote a pris le guidon en état d'ivresse ou après avoir absorbé des stupéfiants. Cela peut également être le cas s'il n'a pas remplacé ses pneus alors qu'il aurait dû le faire.

► **La couverture « accessoires » n'englobe pas systématiquement ce que peuvent contenir vos bagages.** Plongez-vous donc dans vos différents contrats pour connaître les éventuelles complémentarités offertes. Cela peut être le cas avec votre assurance habitation.

► **En cas de longue immobilisation de la moto,** il peut être utile d'avoir souscrit une prestation qui permette le rapatriement des bagages.

► **Pour vous faire rembourser,** gardez toutes les factures d'achat.

► **Dans tous les cas, un coefficient de vétusté** sera appliqué par votre assureur au remboursement de vos accessoires.

## L'assurance de l'équipement du conducteur

► **La garantie « équipement du conducteur » est à différencier de l'assurance « accessoires ».** Cette garantie couvre vos équipements de sécurité : casque, blouson (y compris blouson ou gilet airbag), bottes, gants...

► **Comme pour les accessoires, conservez les factures de tous vos effets.** Elles seront probablement exigées par votre assureur en cas de demande de prise en charge.

► **Un coefficient de vétusté sera appliqué** par votre assureur au remboursement de vos effets.

## TRANSPORTER SA MOTO

### Sur remorque

Mettre sa machine sur une remorque tractée par une voiture constitue le moyen le moins cher pour transporter sa moto. A condition d'avoir une voiture ! Il n'y a pas de législation spécifique aux remorques porte-moto. Il faut donc se référer aux textes concernant les remorques en général.

► **On peut tracter une remorque avec un permis B à deux conditions :** que le poids total du chargement (remorque et moto) n'excède pas 750 kg de PTAC (poids total autorisé en charge) ; sachant qu'une moto pèse rarement plus de 350 kg, il y a une bonne marge. Et si malgré tout votre PTAC dépasse les 750 kg, mais est inférieur à 3,5 tonnes, vous pouvez encore tracter avec un permis B si le poids de l'ensemble ne dépasse pas 4,25 tonnes.

► **Dans les autres cas,** une formation ou un permis spécifiques sont nécessaires. Se référer pour cela à la réforme des permis en vigueur depuis le 19 janvier 2013 (voir par exemple le site <https://permisdeconduire.ants.gouv.fr/Tout-savoir-sur-le-permis-de-conduire/Les-nouvelles-categories>). A savoir notamment qu'au-delà de 3,5 tonnes pour une remorque et jusqu'à 4,25 tonnes pour l'ensemble voiture et remorque, une formation complémentaire de 7 heures est nécessaire et la mention 96 est ajoutée au permis B. La catégorie BE (qui a remplacé le permis EB) concerne les ensembles

dont le PTAC de la remorque est compris entre 750 kg et 3,5 tonnes, et dont la somme des PTAC (voiture et remorque) excède 4,25 tonnes. Si le PTAC de la remorque excède 3,5 tonnes, la catégorie C1E est nécessaire.

► **Au-dessous de 500 kg de PTAC,** la remorque doit avoir la même plaque que celle du véhicule tracteur et est couverte par l'assurance de ce dernier.

► **Si le PTAC dépasse 500 kg, il faut déclarer sa remorque** (carte grise et plaque d'immatriculation différentes du véhicule tracteur). Son assurance restera généralement incluse avec celle du véhicule tracteur jusqu'à 750 kg.

► **Au-delà de 750 kg de PTAC, il faut équiper la remorque de freins.** Ces freins sont obligatoires également si ce PTAC est supérieur à 50 % du poids à vide du véhicule tracteur. La remorque doit faire l'objet d'une assurance complémentaire.

► **Lors du choix de la remorque porte-moto,** il faut faire particulièrement attention à son PTAC. Les moins chères ont en effet un PTAC limité (par exemple 250 kg) ne permettant pas d'y installer de grosses cylindrées, sachant qu'une remorque pèse au moins 50 kg à vide.

► **Pour une utilisation unique,** il est possible de louer une remorque, auprès de particuliers ou de professionnels, dont certains sont à la fois vendeurs et loueurs.

## Sur le train

Transporter sa moto sur une remorque ménage votre machine, mais cela ne vous épargne pas un long trajet, souvent sur autoroute et dans les bouchons. Pour arriver frais et dispos sur le lieu de vacances, le train semble une bonne solution, avec, pour les destinations sans gare de desserte (départ ou arrivée) un transport assuré par camion entre deux points relais.

► **Le service Auto-Train de la SNCF** permet d'embarquer votre monture dans l'une des 6 gares desservies par ce service (Paris-Bercy, Avignon, Fréjus-Saint-Raphaël, Marseille-Saint Charles, Nice et Toulon). Le billet pour le transport de votre moto peut être acheté jusqu'à 6 mois à l'avance. Attention : Auto-Train circule de nuit et ne transporte pas de voyageurs. Vous empruntez pour votre propre déplacement le mode de transport de votre choix.

► **Expedicar** est le partenaire actuel de la SNCF pour assurer le transport de votre moto entre deux points quand les gares ferroviaires font défaut. Le site auto-train de la SNCF vous permet de faire la commande et de chiffrer le prix du transport. A savoir que les délais sont considérablement plus longs. N'hésitez pas à comparer ses tarifs avec celui d'autres transporteurs routiers.

► **Conseils** : prenez une photo de votre moto une fois mise en place sur le train ou laissée dans le dépôt (cette précaution sera toujours utile en cas de litige à l'arrivée) et prenez vos doubles de clef avec vous.

### ■ SERVICE AUTO/TRAIN & EXPEDICAR

☎ 36 35

[autotrain.oui.sncf](http://autotrain.oui.sncf)

Appel au prix de 0,40 € / minute, hors surcoût éventuel de votre opérateur. 7j/7 de 7h à 22h.

Voici un service bien pratique que propose la SNCF. On dépose sa moto dans l'une des gares Auto-Train de France, puis l'on emprunte un autre train pour rejoindre la gare d'arrivée. En effet, Auto-Train ne prend pas de voyageurs. Sont acceptés : motos, scooter et side-cars à partir de

49,6 cm<sup>3</sup> s'ils ne dépassent pas 1,55 m de hauteur et s'ils ont une garde au sol d'au moins 0,10 m. Ils doivent en outre ne pas dépasser 2,50 m de largeur, comme les voitures. Dans le cas où il n'existe pas de gare de desserte sur votre trajet, le transport est assuré en camion entre deux points relais par Expedicar. Les délais de livraison sont alors plus longs.

## Par transporteur

Faire appel à un professionnel du transport routier constitue un moyen sûr de faire transporter sa moto. Quelques précautions sont cependant à prendre :

► **Faites jouer la concurrence** entre les différentes entreprises (y compris Expedicar, partenaire du transport par le service auto-train de la SNCF).

► **Faites un point précis sur les conditions d'assurance** en ce qui concerne la moto mais aussi les accessoires.

► **Soyez présent lors de l'embarquement de votre moto** et vérifiez les passages de sangles (marques sur la peinture, sur le carénage, etc.).

► **Prenez une photo de votre moto** avant son départ, de façon à pouvoir justifier de son état antérieur en cas de casse constatée à l'arrivée.

### ■ MOTOBYCAT

☎ 08 00 87 24 40

[www.motobycat.com](http://www.motobycat.com)

Appel du lundi au vendredi de 10h à midi et de 14h à 16h (coût d'un appel local).

CAT, avec son service MotobyCat, a une grande expérience du transport moto. Ses camions vont chercher partout en France des véhicules, dans les concessions ou chez des particuliers, à condition toutefois que l'adresse soit accessible. Le devis est gratuit et la livraison a lieu avec un délai moyen de 7 jours ouvrés après enlèvement (10 jours ouvrés pour la Corse).



# ROULER EN SÉCURITÉ

Que ce soit seul, en duo, en groupe, sous un orage ou dans toutes autres conditions, entreprendre un voyage à moto demande une bonne forme physique. On parcourt en général des distances plus longues et plus éprouvantes que le parcours quotidien ou la balade dominicale. Il faut prendre en compte qu'une moto chargée, surtout en duo, pèse lourd (parfois plus de 400 kg). Vos jambes travailleront à l'arrêt et en manœuvre. A cela s'ajoute la fatigue nerveuse et mentale due à l'attention, redoublée par le fait de circuler sur des routes inconnues.

► **Il est donc vital de ne prendre la route qu'au meilleur de sa forme.** Si vous n'avez pas l'habitude des longs trajets, reposez-vous, veillez à bien dormir la nuit précédant le départ, mangez léger avant de prendre la route, et n'hésitez pas à vous arrêter aux premiers symptômes d'assoupissement. Sur autoroute notamment, la monotonie du parcours et l'impression de sécurité entraînent une baisse de l'attention. Dès que

vous sentez vos paupières lourdes, le regard qui baisse vers le tableau de bord et non plus loin devant, ou faites l'expérience des micro-sommeils d'une seconde dont on se réveille en sursaut, diminuez la vitesse, ouvrez le casque pour prendre un bol d'air frais et arrêtez-vous sur l'aire de repos suivante.

► **A la pause, n'abusez pas du café et du tabac,** qui donnent une sensation de coup de fouet, suivie d'une chute encore plus forte de la capacité de concentration. Lors des repas, mangez léger. Si vous craquez malgré tout pour un déjeuner gastronomique, accordez-vous le temps de la digestion, ne serait-ce qu'une demi-heure. Une petite sieste n'a jamais tué personne, mais un défaut de vigilance, si.

► **Bien évidemment, la consommation d'alcool, de médicaments qui assoupissent et de drogues** est à proscrire dans tous les cas. On rappellera que 0,2 g par litre de sang est la limite d'alcoolémie autorisée pour les jeunes conducteurs en période probatoire.

## AVEC LES AUTRES USAGERS

Vous partagez la route avec de nombreux autres usagers : motards, automobilistes, piétons, routiers, agriculteurs, cyclistes... Vous devez donc redoubler de vigilance, tant pour vous que pour les autres.

► **Vous êtes en vacances dans une région inconnue, sur des routes que vous découvrez ?** Vous n'êtes sans doute pas le seul : faites attention

aux comportements hésitants, aux arrêts brusques et aux changements de direction non signalés ou au dernier moment.

► **Respectez avant tout les distances de sécurité et adaptez votre vitesse** aux conditions de circulation pour vous permettre de faire face à l'imprévu, tout en profitant de la balade.



## L'eCall : déjà en option sortie d'usine sur certains modèles BMW

► **L'eCall est un dispositif électronique intégré au véhicule qui permet l'appel d'urgence automatique** en indiquant la géolocalisation du véhicule accidenté. Cet équipement est obligatoire sur l'ensemble des véhicules automobiles neufs depuis le 1<sup>er</sup> avril 2018. Les centres d'appel 112 qui reçoivent l'appel et sont chargés d'alerter les secours, même si les passagers du véhicule sont inconscients. L'appel peut également être fait manuellement à l'aide d'un bouton dédié accessible dans l'habitacle.

► **Si l'obligation sur les deux-roues n'est pas encore à l'ordre du jour, BMW le propose depuis 2017** en option sortie d'usine sur ses modèles haut de gamme, avec son propre centre d'appel. Aucun système de communication n'est nécessaire dans le casque pour une communication vocale avec le centre d'appel BMW : un haut-parleur et un micro sont préinstallés sur le guidon. Le système fonctionne déjà en France et plusieurs pays européens dont la liste s'allonge peu à peu. Attention toutefois : le système ne fonctionne qu'avec la disponibilité d'un réseau de téléphonie mobile à l'endroit de l'appel, automatique ou non.

### En duo

#### A l'attention du pilote

► **Vous êtes responsable de votre passager, physiquement et moralement.** C'est à vous qu'il incombe qu'il arrive à bon port et apprécie cette façon de vivre la route. Combien de vies ou simplement de vocations furent gâchées par des motards qui voulaient en mettre plein la vue à un passager néophyte ?

► **Si votre compagnon/compagne de route n'est pas habitué(e) à la moto,** prenez le temps – avant de démarrer, moteur coupé et sans le casque – d'effectuer un rappel des règles de sécurité : quand et comment monter et descendre de la moto, où et comment se tenir, quel comportement adopter à l'accélération, au freinage, en virage, à l'arrêt... Le pilote doit avoir conscience qu'il n'est pas naturel pour un débutant de se pencher au-dessus du vide dans un virage, qu'il est normal d'avoir peur de tomber. Il faut donc aborder les premières courbes en douceur, amener le passager à prendre lui-même la mesure de la force gyroscopique, l'adhérence, l'équilibre... Une fois prêt, pendant que le moteur chauffe, aidez votre passager à vérifier son équipement.

► **Mettez le passager en confiance par une conduite adaptée.** Efforcez-vous de le rassurer, surtout dans les premières minutes, en conduisant souple, sans à-coups et plus lentement que d'habitude. N'oubliez pas que le passager anticipe beaucoup moins que le pilote et n'a pas le contrôle de la machine. Qui n'est jamais monté derrière un autre pilote ne peut imaginer l'angoisse ressentie par le « sac de sable » qui se vit véritablement comme un poids mort – mais aimerait bien rester en vie !

► **Arrêtez-vous régulièrement** pour que votre passager se dégourdisse les jambes et vous fasse part de ses impressions afin d'adapter davantage votre conduite. Ne pas oublier également que le passager se refroidit et se fatigue souvent plus vite que le pilote.

► **Au moment de la montée ou de la descente du passager,** n'hésitez pas à mettre d'abord la béquille latérale en sécurité et vérifiez bien que vous êtes au point mort.

#### A l'attention des passagers débutants

► **Montez ou descendez de la moto en respectant l'axe d'équilibre de l'engin,** et quand le pilote vous l'indique.

► **Cherchez à ne faire qu'un avec le pilote en suivant ses mouvements.** Une recommandation surtout valable dans les virages. Sans votre aide, le pilote ne pourra pas négocier la courbe correctement et la moto risque fort d'aller tout droit ou de se déporter excessivement vers l'extérieur. Prenez l'habitude de regarder la route pour anticiper la position que va prendre le pilote.

► **Évitez tout mouvement brusque,** susceptible de surprendre le pilote et de déséquilibrer la moto. A haute vitesse, prenez garde à ne pas tourner la tête trop rapidement.

► **Ne vous appuyez pas sur le dos du pilote lors des freinages et évitez les coups de casque.** L'utilisation de la poignée de maintien à l'arrière de la selle vous permettra de vous aider à vous maintenir à distance.

► **Pour indiquer quelque chose à voir,** autant se le dire à haute voix – par micro ou en relevant la visière. Dans ce dernier cas, si la vitesse est trop élevée, convenez d'un code pour demander à diminuer la vitesse et pouvoir se parler, avec des tapes sur le dos ou l'épaule, et jamais sur le casque !

#### Préparation de la moto

► **Se déplacer à deux nécessite quelques ajustements de votre machine.** Surgonflez un peu les pneus (environ 0,3 bar de plus), durcissez les réglages de l'amortisseur arrière et adaptez la hauteur du faisceau de phare. Certains modèles les permettent plus rapidement que d'autres. Toucher aux réglages des amortisseurs peut être assez délicat, aussi faut-il tester les différentes configurations et trouver le meilleur réglage avant de prendre la route.

► **Avant tout départ pour un long parcours,** un petit essai dans les conditions de charge du voyage ne sera pas de trop pour se faire de nouveaux repères et juger du confort prévu.

## Avec un enfant

Il est possible d'emmener son enfant derrière soi, avec des aménagements et en gardant constamment à l'esprit la vulnérabilité des petits passagers.

► **L'enfant doit être aussi bien (voire mieux) protégé que l'adulte** et porter une tenue de protection complète, qui couvre l'ensemble du corps. Choisir avec lui un casque intégral (pour une meilleure protection) spécifique à sa taille de tête et impérativement homologué.

► **La loi ne fixe pas d'âge minimal pour le passager, c'est sa taille qui compte.** Le Code de la route stipule néanmoins qu'un enfant de moins de 5 ans doit être assis et attaché sur un siège homologué, avec des repose-pieds intégrés et réglables, et doté d'une poignée ou d'une ceinture.

► **Les enfants de plus de 5 ans doivent pouvoir poser les pieds sur les repose-pieds** et se tenir à l'aide de la courroie de maintien ou des poignées latérales. Des sièges enfants pour moto existent à partir de 2 ans et demi et jusqu'à 8 ans. L'adulte qui pilote la moto doit vérifier que les jambes de l'enfant ne pendent pas et ne peuvent se coincer entre la roue et la partie fixe.

► **Pour le transport en side-car**, la loi impose de ne transporter au maximum qu'un enfant dans le panier et un sur la selle : la notion de « demi-personne » ne

s'applique pas. Le passager d'un side-car doit porter un casque, à moins que l'attelage soit équipé d'origine de ceintures de sécurité homologuées.

► **Pour revenir le transport en deux-roues**, il vaut mieux réduire la vitesse et éviter de trop « pencher » avec un enfant derrière soi. Pour réduire encore les risques de chute, un top-case ou un sac évite de basculer en arrière. Comme pour tout passager, un intercom permettra à l'enfant de parler au conducteur sans avoir à se pencher.

► **Par ailleurs, il faut rappeler qu'un enfant se fatigue plus vite qu'un adulte** et risque de s'endormir, surtout par temps chaud. Prendre la route avec lui impose de faire plus de pauses que d'habitude, au moins toutes les demi-heures, en en profitant pour lui rappeler les règles de sécurité, parfois trop vite oubliées.

## En groupe

La camaraderie motarde (à moins que ce ne soit l'instinct grégaire) encourage à se déplacer en groupe, ce qui, hormis le plaisir de rouler entre copains, présente des avantages pratiques : assistance immédiate en cas de panne ou d'accident, moins de risques de se perdre... Mais rouler en groupe est un exercice bien particulier qui se révèle dangereux si l'on ne respecte pas quelques règles de prudence, plus encore si l'on ne connaît pas les habitudes de conduite des autres membres du groupe.

## La circulation inter-files

Depuis le 1<sup>er</sup> février 2016 et pour une durée annoncée de 4 ans (1<sup>er</sup> février 2020 ?), prorogable 1 an, une mesure expérimentale de circulation inter-files pour les motards a été lancée dans quatre départements (Gironde, Rhône, Bouches-du-Rhône et Ile-de-France). Ceci suivant le décret n° 2015-1750 du 23 décembre 2015 portant expérimentation de la circulation inter-files.

**A l'heure de mise à jour de cette édition (fin 2019), aucune information n'était donnée sur la reconduction ou non de cette mesure. A vérifier impérativement avant de poursuivre ou de se lancer dans la manœuvre !**

Sont concernés les véhicules de catégories L3<sup>e</sup> et L5<sup>e</sup> (deux ou trois roues) d'une largeur d'un mètre maximum. Cette mesure n'est pas considérée comme un dépassement (d'où la plus grande vigilance en remplissant un éventuel constat d'accident : vous ne doublez pas !) Pour être légale, la manœuvre ne peut être réalisée que :

► **lorsque la circulation s'est**, en raison de sa densité, établie en file ininterrompue sur toutes les voies, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h.

► **sur les autoroutes et les routes**, dont la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 70 km/h, à deux chaussées séparées par un terre-plein central et dotées d'au moins deux voies chacune, des départements concernés. Pour Paris, le périphérique et les autoroutes d'accès à la capitale sont clairement concernés.

► **De plus, les conditions suivantes doivent être réunies (article 2 du décret) :**

1) L'espacement latéral entre les véhicules circulant dans les deux voies les plus à gauche d'une chaussée est suffisant ; 2) Aucune des voies de circulation sur la chaussée n'est en travaux ou couverte de neige ou de verglas sur tout ou partie de sa surface ; 3) Avant de circuler en inter-files, le conducteur avertit de son intention les autres usagers ; 4) La vitesse des véhicules en inter-files est limitée à 50 km/h ; 5) Il est interdit à un véhicule en inter-files de dépasser un autre véhicule en inter-files ; 6) Le conducteur en inter-files doit reprendre sa place dans le courant normal de la circulation, après avoir averti de son intention les autres usagers, lorsque les véhicules, sur au moins une des deux files, circulent à une vitesse supérieure à la sienne.

► **Restez très prudent en effectuant la manœuvre**, signalez-vous et surveillez bien le regard des conducteurs dans les rétroviseurs comme les changements de directions ou de file intempestifs. Les slaloms et les remontées de files en centre-ville demeurent interdits.

Source : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

## Des anges gardiens qui vous surveillent

La chute, c'est trop bête... et parfois gravissime. En attendant l'équipement standard des appels d'urgence sur toutes les machines, voici deux outils destinés à vous porter secours le plus rapidement possible, en faisant appel à des technologies différentes.

► **Liberty Rider est une application pour téléphone portable** destinée (entre autres) à alerter le centre Liberty Rider en cas d'accident ainsi que les proches du motard. Le centre Liberty contacte le secours passé 2 minutes d'alerte sans annulation. C'est un algorithme avancé qui permet de détecter le choc perçu par le téléphone portable du pilote (ou du passager). Une fonction Premium payante offre des options supplémentaires à celles déjà présentes sur la version gratuite : gestion des trajets favoris, personnalisation du SMS, carnet d'entretien. Voir <https://liberty-rider.com>

► **SeKurity est un système dont l'architecture repose sur un capteur fixé sur la moto.** En cas d'accident, le système (certifié eCall) appelle automatiquement les secours dans un délai de 75 secondes en vous géolocalisant, et cela même sans réseau mobile. Dans le cadre de trajets classiques, SeKurity rassure vos proches en les gardant informés sur votre position en temps réel ou via l'envoi ponctuel de SMS. Enfin, en liaison avec votre smartphone, SeKurity surveille votre véhicule et vous informe en cas de chute ou de tentative de vol. Voir <https://sekurity.eu/>

► **Plus le groupe est important, plus le risque grandit.** Un petit groupe de trois à cinq motos de même type ou de même catégorie, conduites par des motards possédant à peu près le même niveau d'expérience, risque bien moins de soucis qu'une meute de plus de dix machines hétérogènes.

► **Quelles que soient l'expérience et la compétence** des motards présents, il s'agit surtout de se mettre d'accord avant le départ sur le rythme souhaité. En cas de désaccord, mieux vaut se répartir en plusieurs groupes que de risquer soit de perdre une moto, soit d'obliger certains à rouler au-dessus de leurs moyens. Mettez votre orgueil et vos affinités personnelles dans votre poche, choisissez ceux avec qui vous vous sentez en sécurité ! Il est hors de question de mettre en danger votre vie et celle des autres en roulant au-dessus de vos capacités.

► **Toujours dans ce même souci d'homogénéité** et pour éviter que le groupe ne s'étale sur des kilomètres, les motards les plus rapides devront s'aligner sur le rythme du plus lent. Celui qui conduit la moto la moins puissante, qui

possède le moins d'expérience ou qui porte les bagages pour tout le monde viendra donc se mettre en deuxième position derrière l'ouvreur. Ce dernier devra à l'inverse être le plus expérimenté, capable de suivre l'itinéraire, de l'indiquer aux suivants, de surveiller à la fois le trafic, l'environnement et les motos qui le suivent. Il devra également savoir gérer les arrêts du groupe à des endroits suffisamment vastes, sans gêner les autres usagers, sans risquer qu'une des motos se fasse accrocher.

► **A partir de deux motos, deux principes fondamentaux sont à respecter** en toutes circonstances : garder une visibilité aussi bonne que si vous roulez seul et pouvoir effectuer un freinage brutal sans gêner la moto qui vous suit. La solution consiste à adopter une formation en quinconce avec une distance de sécurité importante entre chaque moto, à moduler selon le type de route empruntée et la vitesse. Le quinconce (chaque moto décalée latéralement par rapport à celle qui la précède) permet à chacun de se déporter en cas d'obstacle (pierre sur la route, trou, zone glissante) sans risquer de collision, tout en dégageant un espace suffisant





pour voir loin et s'arrêter en cas de nécessité (chute d'une moto devant). Cette formation adoptée par tous les groupes soucieux de leur sécurité ne peut évidemment se pratiquer que sur des routes suffisamment larges et droites. Sur petite route viroleuse, la file indienne s'impose, avec cette fois des distances de sécurité encore allongées.

► **La règle en matière de groupe impose que personne ne vienne rouler à la hauteur d'un autre motard** : en cas de modification de la trajectoire dans un virage, l'autre moto n'aurait pas de marge de manœuvre.

► **En revanche, à l'arrêt à une intersection**, il est judicieux d'abandonner la formation en quinconce et d'avancer vers la moto la plus proche, de façon à réduire la longueur du groupe et de permettre un passage plus rapide.

► **Une autre règle consiste à ne pas doubler**, sauf en cas de nécessité et en prévenant par des appels de phares ou un petit coup de klaxon pour ne pas surprendre le motard qui ne s'attend pas à vous voir près de lui.

► **Convenez de signes de communication** sous forme de gestes qui vous permettront d'indiquer un obstacle à celui qui suit, de la nécessité de vous arrêter ou de vous ravitailler en carburant, mais aussi que tout va bien, entre autre...

## Selon la charge

Avec passager et bagages, votre moto s'alourdit de plusieurs dizaines de kilos, avec d'importantes conséquences sur son comportement : puissance moindre, distances de freinage plus longues, tendance à sortir large des virages, diminution de la maniabilité...

► **Concernant la puissance et le freinage**, une seule chose à faire : anticiper. Le manque de reprise fait qu'il devient plus difficile de doubler sans être bien lancé. Attention à ne pas garder ses anciens réflexes, notamment si vous possédez une moto légère (hors charge). La largeur nouvelle de votre moto et sa plus faible maniabilité obligent à ne pas doubler aussi fréquemment que seul et sans bagages.

► **Concernant le sous-virage**, des trajectoires plus douces permettent de compenser ce problème. D'une manière générale, entraînez-vous à rouler avec les charges du voyage pour vous approprier un peu ce qui doit être considéré comme une nouvelle monture. Rouler avec des bagages nécessite une adaptation de votre mode de conduite, et pas seulement en raison du nouveau comportement d'une moto alourdie.

► **Il faut également penser à sa bagagerie**. Si vous êtes adepte des bagages maison, des sacs arimés par un filet ou des sangles, vous connaissez les risques : il n'est pas rare de perdre un vêtement ou un objet tombé de la selle. Si vous utilisez une bagagerie dure, vous êtes normalement à l'abri, à condition de respecter les limitations de vitesse indiquées par les constructeurs de bagagerie adaptables pour leurs produits.

► **Enfin, si vous roulez avec un sac à dos**, le problème devient moins la moto que vous-même. Car un sac exerce une pression sur votre dos qui peut devenir douloureuse. Il n'améliore pas non plus votre confort au niveau du fessier, souvent mis à mal sur une moto. Enfin, rappelons-le, en cas de chute, le sac à dos représente un risque de blessures supplémentaires.

# SELON LES CONDITIONS

## État de la chaussée

La sécurité à moto dépend en partie de l'état de la chaussée. Celle-ci varie beaucoup selon la météo ou la qualité du revêtement.

► **Si vous devez rouler sur des routes mouillées**, adoptez une conduite sans à-coups, ni en freinage ni en accélération. Privilégiez le sous-régime et ne roulez pas dans les flaques pour éviter l'aquaplanage. Méfiez-vous des marquages au sol (passages piétons, zébras, flèches et autres bandes blanches). Certains sont dits « antidérapants », mais ils sont souvent extrêmement glissants et d'autant plus dangereux que le motard les aborde sur l'angle. Le conseil est également valable pour tout ce qui concerne les regards et plaques de fonte ou d'acier sur la chaussée. Pour la pression des pneus, inutile de faire un réglage particulier pour la pluie.

► **Un autre type d'aléa estival : le goudron fondu qui diminue l'adhérence**, notamment au moment du freinage, et fait faire des « virgules » sur l'angle. Soyez particulièrement attentifs aux réparations bitumeuses que l'on trouve sur les routes prétendues « saines », et les ronds-points dont les lézardes de la chaussée ont été réparées par ces coulées noires, heureusement facilement repérables.

► **A la campagne, méfiez-vous des bouses et de la boue** aux sorties des prés et des fermes. Comptez également sur les engins agricoles pour laisser une partie de leur récolte sur la chaussée et y déposer des paquets de terre tombant de leurs gros pneus.

► **En montagne, la route soumise aux rigueurs climatiques** sera souvent dans un état très inégal, surtout après la fonte des neiges. Attention aussi aux pierres laissées par un éboulement et aux nids-de-poule dans les chaussées endommagées par l'hiver.

► **Les ronds-points et carrefours giratoires** possèdent aussi leur lot de pièges en tout genre. Les traces d'huile et déversements de gazole issus des réservoirs trop pleins y sont plus abondants qu'ailleurs. Il est préférable de les aborder et de les utiliser en évitant l'extérieur de la chaussée car c'est là que les projections sont les plus importantes. De même, les ronds-points et giratoires sont relativement dangereux du fait des changements de direction de dernière minute de certains usagers ou des ralentissements subits qui peuvent se produire sur l'anneau quand des passages piétons existent en sortie. Pour ce qui concerne l'abord de ces zones, prenez garde aux systèmes ralentisseurs qui peuvent vous faire perdre le contrôle de votre machine si vous les traversez trop vite.

► **Indépendamment du type de zone dans laquelle vous circulez**, la qualité du revêtement varie selon son ancienneté, les travaux éventuels (gravillons, trous dans la chaussée, etc.), mais aussi selon les régions. Le changement de revêtement constitue un gros danger qui teste la capacité d'adaptation. Attention au passage d'un sol « granuleux » à un sol lisse, donc moins adhérent.

► **Enfin, prenez garde dans les stations-essence** à ne poser ni vos roues ni vos pieds sur les traces de gazole. Rincez ou nettoyez vos semelles le plus rapidement possible si vous avez posé le pied dans ce type de carburant, sinon la glissade en posant le pied à terre au prochain feu rouge ou stop est quasi garantie.

## Environnement naturel

Le motard en vacances recherche en général les routes pittoresques dans des paysages superbes. Bref, il roule à la campagne, à travers champs et forêts.

► **De nombreux animaux n'hésitent pas à surgir d'un côté de la route** avant de disparaître de l'autre côté... et parfois de s'arrêter en pleine voie, voire de faire demi-tour. Même si les collisions sont finalement assez rares, les motards doivent être vigilants, car l'apparition soudaine d'un animal, même de petite taille, surprend et peut engendrer des réactions dangereuses d'évitement ou de freinage brusque. Il existe des passerelles permettant aux animaux de traverser, mais elles sont cantonnées aux routes à quatre voies et s'avèrent trop peu nombreuses. Méfiez-vous particulièrement de l'aube et du crépuscule, car les animaux se déplacent plus à ces moments de la journée.

► **La traversée d'une forêt peut provoquer des surprises** puisqu'il n'y a pas la visibilité que l'on peut avoir au milieu des champs (méfiance quand même

quand les cultures sont hautes). Elle implique donc une vigilance accrue, une vitesse réduite et éventuellement une trajectoire proche de la bande centrale pour avoir un peu plus le temps de réagir.

► **Pensez enfin aux insectes** qui, comme vous, aiment le beau temps. Leur compagnie « à bord » peut s'avérer fort désagréable ! Il est donc judicieux de s'en protéger en roulant visière baissée et blouson fermé. Si votre cou n'est pas suffisamment protégé par ce dernier, portez une écharpe ou un tour de cou.

## Rouler la nuit

En voyage, il arrive parfois de rouler de nuit, que ce soit par plaisir, en partant avant l'aube pour éviter les bouchons, ou en rentrant plus tard que prévu d'une balade. Rouler la nuit demande une concentration importante, donc fatigante. N'en abusez pas.

► **Une visière propre (et non teintée) et des optiques bien réglées** font partie des premiers impératifs.

► **Les phares au gaz xénon**, plus efficaces mais susceptibles d'éblouir quand ils n'ont pas été homologués avec la moto, sont déconseillés en remplacement de l'équipement d'origine.

► **Alors que les phares adaptatifs sont déjà présents sur certains modèles** (BMW K1600, FJR 1300...), GiroNac, une startup française, propose sous le nom de iZ Night cet équipement sous forme additionnelle à monter sur n'importe quelle machine. Voir [www.gironac.com](http://www.gironac.com)

► **Pour limiter les risques, réduisez la vitesse.** Car même si vos phares ont une intensité et une portée extraordinaires, vous aurez du mal à éviter un obstacle surgissant devant vous.

# TROUVER SES COMPAGNONS DE ROUTE

## Les moto-clubs

Selon vos goûts, vous pouvez rejoindre deux types de moto-clubs (MC) : les généralistes et les thématiques.

## Les clubs généralistes

Pour se faire des amis qui partagent la même passion de la route, le plus simple consiste à rejoindre l'un des nombreux moto-clubs de tourisme. Il y en a des centaines partout en France. Les moto-clubs étaient affiliés à l'origine à la Fédération française de motocyclisme (FFM). Mais des clubs de plus en plus nombreux se créent en dehors du giron de la FFM. Parmi tous ces MC, on trouve facilement celui qui correspond à ses envies, sa façon de rouler et son état d'esprit. Certains apprécient des balades rencontrés, d'autres préfèrent des virées un peu moins tranquilles. Les sorties ne constituent souvent qu'une partie, plus ou moins importante, de l'activité des clubs. Après avoir roulé ensemble, les membres se retrouvent autour d'un verre ou d'un bon repas. En général, les non-adhérents peuvent se joindre ponctuellement à leurs balades moyennant une somme modique si nécessaire.

## Les clubs thématiques

A côté des clubs « généralistes », il existe de nombreux clubs thématiques qui rassemblent de véritables passionnés pour une monture ou une marque fétiche. Ces clubs ont pour but de mettre en commun des conseils techniques et des connaissances et, bien entendu, d'organiser des sorties. Malgré leur attachement à un modèle considéré, les adhérents d'un club sont rarement ségrégationnistes vis-à-vis des autres heureux motards...

## Les forums

Pour rencontrer des compagnons de route qui vous ressemblent, rien de tel que les forums sur Internet. Les échanges permettent de créer une atmosphère conviviale avant le voyage et aussi de trouver les conseils et informations touristiques de motards qui vous ont précédés. Cet outil vous offre également la possibilité de trouver des comités d'accueil bienveillants partout en France, car il est fréquent que des soirées ou balades soient organisées en l'honneur du passage d'un membre dans une région qu'il ne connaît pas. Bien que quelques sites soient uniquement dédiés aux forums, la plupart d'entre eux font partie de sites professionnels consacrés à l'univers de la moto ou constituent l'une des parties des sites web des clubs et des associations.

## L'organisation des balades

### La déclaration en Préfecture

Une fois que le moto-club s'est constitué en association, les démarches auprès des pouvoirs publics ne sont pas terminées. En effet, à partir de 20 participants, le président du club doit théoriquement faire une déclaration écrite à la préfecture de chaque département concerné pour l'informer. Une autorisation est nécessaire uniquement pour les compétitions avec classement. Pour une simple déclaration, indiquez dans le courrier, au moins un mois à l'avance, les dates, parcours et nombre de participants approximatifs. La préfecture informera alors les autorités concernées, comme les sous-préfectures, les communes, la DDE et les pompiers. Vous recevez ensuite un récépissé établissant votre demande.



## Où trouver un moto-club près de chez vous

Voici quelques sites ou pages Web qui répertorient différents moto-clubs en France :

### ► Sites de particuliers

Appel de phare ([www.appeldephare.com](http://www.appeldephare.com)) Le bon Motard ([www.lebonmotard.fr](http://www.lebonmotard.fr)) Andre Harley ([www.andre-harley.com](http://www.andre-harley.com))

### ► Sites spécialisés avec pages dédiées

Le repaire des motards ([www.lerepairedesmotards.com/guides/mc.php](http://www.lerepairedesmotards.com/guides/mc.php)) Le journal des motards (<https://journaldesmotards.com/clubs-18/moto-club>) La moto ([www.lva-moto.fr/](http://www.lva-moto.fr/))

## L'assurance club

De nombreux moto-clubs, et pas seulement les « pirates » (non affiliés à la FFM), ne se préoccupent pas de cette question. Pourtant, un moto-club, association loi 1901, est tenu d'être assuré, même s'il n'y a pas de sanctions prévues en cas de non-assurance. Si le groupe en balade provoque un accident, la responsabilité du président du club peut être invoquée. Une assurance permet donc de couvrir sa responsabilité civile et de fournir éventuellement une assistance légale.

► **L'assurance couvre généralement les dommages corporels** des adhérents et des bénévoles, ainsi que les locaux et les biens du club. Les compagnies d'assurance, pour ce genre de couverture peu commun, reclasseront souvent la demande des moto-clubs selon leur propre classification (exemple : « activité sportive avec utili-

sation de véhicule à moteur »). Les tarifs dépendent surtout du nombre de personnes à assurer, donc de la taille du MC.

► **L'assurance du moto-club ne remplace pas l'assurance personnelle** de chacun des participants. D'ailleurs, la couverture n'englobe pas forcément les motos elles-mêmes. A noter que l'une des exclusions habituelles des assurances individuelles est l'usage de la moto pour une compétition.

► **Vérifiez bien que vous êtes protégé en cas de rallye touristique.** Le mot « rallye » prêtant à confusion, il faut préciser qu'il n'y a pas de notion de vitesse induite.

► **Attention aux assurances qui demandent que les motards du groupe soient identifiés.** Cela exclut de fait les non-adhérents et interdit le prêt de moto.



# S'INFORMER

## Les principales associations et fédérations

Voici quelques-unes des principales associations et fédérations que vous pourrez contacter en France.

### ■ LA.MO.TO – ASSOCIATION DES MOTARDS DE TOURISME

☎ 06 71 96 28 96

[www.adoctra.com/lamoto](http://www.adoctra.com/lamoto)

[president@lamoto.org](mailto:president@lamoto.org)

LA.MO.TO est un club de niveau national né en 1996. Il a pour objet le développement des activités de tourisme ainsi que la défense des intérêts des motards. Il participe notamment aux activités liées aux déplacements motocyclistes, aux rassemblements de masse ou individuels et aux épreuves du championnat de France de tourisme à moto.

### ■ FEMA – FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS MOTOCYCLISTES EUROPÉENNES

Square de Meeüs 18

BRUXELLES – BRUSSEL (BELGIQUE)

☎ +33 6 07 76 2043

[www.fema-online.eu](http://www.fema-online.eu)

[info@fema-online.eu](mailto:info@fema-online.eu)

La Fédération des associations motocyclistes européennes (FEMA) est basée à Bruxelles, en Belgique. Elle a pour objectifs de défendre les intérêts de la moto auprès des instances européennes compétentes. Elle est notamment à l'origine de la fin du bridage des 100 CV en France. La FEMA regroupe vingt-quatre associations réparties dans dix-neuf pays et est notamment en liaison avec la FFM (Fédération française des motards en colère).

### ■ HMS – HANDICAP MOTARDS SOLIDARITÉ

11, avenue du Maréchal-Foch

BURES-SUR-YVETTE

☎ 03 29 39 40 62

[www.handicaps-motards-solidarite.com](http://www.handicaps-motards-solidarite.com)



Cette association créée en 1995 permet aux personnes handicapées physiques de passer ou de régulariser leur permis moto. HMS met à votre disposition moto et side-car école munis d'aménagements interchangeable comblant l'absence de véhicule aménagé dans les moto-écoles.

### ■ AFDM (ASSOCIATION POUR LA FORMATION DES MOTARDS)

AFDM Nationale

8, rue Jean-Jacques-Rousseau

MONTREUIL ☎ 06 63 19 31 67

[www.afdm.org](http://www.afdm.org)

[contact@afdm.org](mailto:contact@afdm.org)

L'AFDM est une association loi 1901. Structure de prévention et de formation à la conduite des deux-roues de la FFM, elle intervient également auprès de l'Assurance mutuelle des motards (AMDM). Au delà de son rôle

de conseil et de ses stage de formation, elle organise également des stages de perfectionnement de 1 ou 2 jours, ainsi que de stages spécialisés (conducteurs de scooters de grosse cylindrée, side-cars, personnes à mobilité réduite en partenariat avec l'association Handicap Motards Solidarité...). Son réseau s'étend sur toute la France.

### ■ FFM – FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE

Secrétariat national

8, rue Jean-Jacques-Rousseau

MONTREUIL ☎ 01 48 18 03 20

[www.ffmc.asso.fr](http://www.ffmc.asso.fr)

Regroupant des motards et autres usagers de deux-roues et trois-roues depuis 1980, la FFM a pour but de promouvoir la pratique de la moto de route en insistant sur la sécurité. Outre leurs actions traditionnelles de défense des motards, les antennes locales organisent des sorties touristiques et des rencontres, à la manière des moto-clubs

### ■ ASSOCIATION CLUB 14

NANTERRE

[www.club14.com](http://www.club14.com)

Club 14 est une association loi 1901 (moto club) créée en 1981 par 3 passionnés de moto. Son objectif était de proposer à ses adhérents des conditions optimales pour la pratique de la moto, dont une assurance abordable et adaptée à leurs besoins. Pour ce faire, Club 14 s'est associé à un acteur du monde de l'assurance « Mutuelles Unies » devenu entre-temps AXA. Club 14 compte aujourd'hui près de 450 000 adhérents et propose de nombreux événements (balades, rallye routier, journées circuit... ) tout au long de l'année.

### ■ FFM – FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

74, avenue Parmentier (11<sup>e</sup>)

PARIS ☎ 01 49 23 77 00

[www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org) – [ffm@ffmoto.com](http://ffm@ffmoto.com)

La FFM, créée en 1913, est la doyenne des organisations moto. Forte de milliers d'adhérents et de nombreux clubs, elle a un champ d'adhérents très large, des cours de pilotage aux compétitions. Elle en organise dans plus de 10 disciplines dont la vitesse, le rallye routier, le moto-cross, l'enduro ou le trial.

### ■ AFMB – ASSOCIATION DES BMISTES FRANCOPHONES

5, Parc Saint-Martin

POMPIGNAC

<http://afmb.fr> – [contact@afmb.fr](mailto:contact@afmb.fr)

Première association indépendante d'Europe avec, à ce jour, plus de 8 000 adhérents, dont les buts sont d'informer sur les produits et services BMW Motorrad et de faire remonter aux importateurs et usines les attentes des adhérents. Vous trouverez là les meilleures informations notamment sur les technologies et produits de la marque.

### ■ CASIM – CHAÎNE D'AMITIÉ POUR LA SÉCURITÉ ET L'INFORMATION DES MOTARDS [casim-france.fr](http://casim-france.fr)

Les objectifs de la Casim sont de former et d'aider d'autres motards à apprendre, entre eux, la sécurité. Créée en 1981 à Sainte-Luce-sur-Loire, près de Nantes, la Casim est régie par la loi 1901 sur les associations. Sous la direction de la Fédération Casim-Ouest de Loire-Atlantique, plusieurs associations ont été créées dans d'autres départements. Chaque association départementale a mis en place des stages de perfectionnement moto, encadrés par des bénévoles compétents. La Casim propose également des sorties, balades et rallies.

## Les agences spécialisées

Pour les grands voyages, de nombreuses agences peuvent vous aider. Souvent spécialisées dans une région ou un pays, elles ont des produits qui ne se limitent pas toujours à la moto. Elles proposent toutes des circuits accompagnés ou non et des itinéraires à la carte, parfois en complète autonomie.

### ■ TWINTOUR

**5, avenue du Parmelan  
ANNECY ☎ 04 56 49 80 30**  
[www.voyage-moto.com](http://www.voyage-moto.com)

Ce spécialiste du voyage en Harley est l'une des rares agences à organiser des formules « Free Ride » qui vous permettent de partir avec votre propre moto sur de nombreuses destinations en France mais aussi en Europe : Sardaigne, Sicile, Portugal, Balkans, Croatie, Monténégro, Albanie, Grèce, Baléares, Irlande, Écosse, Turquie, etc. Les road books sont fournis, l'hébergement en demi-pension et les ferries réservés, vous faites le reste !

### ■ ALL WAYS ON WHEELS

**4, les Hauts-Sauviers  
Chemin des Clops  
BÉDOIN ☎ 04 90 12 86 80**  
[www.allwaysonwheels.com](http://www.allwaysonwheels.com)

Spécialiste du voyage en moto dans le monde entier, l'agence propose plusieurs circuits intéressants à l'étranger mais aussi en France (*Tour de France, Provence, Corse, Châteaux de la Loire, Route nationale 7, Champagne et Normandie*). Circuit en Harley-Davidson, BMW ou Honda GoldWing avec hébergement en hôtels 3, 4 ou 5 étoiles. Le site propose une rubrique destinée aux voyageurs seuls se proposant comme pilote ou passager.

### ■ ROUTES ET MOTARDS

**353, route Couttet-Champion  
CHAMONIX-MONT-BLANC  
☎ 06 60 13 57 41**  
[www.routesetmotards.fr](http://www.routesetmotards.fr)

*Packs en vente par correspondance à partir du site Internet.* Cette petite société implantée à Chamonix a été fondée en 2006 par les frères Malleways. Elle conçoit et met en vente des kits complets qui permettent de concevoir son itinéraire à partir des supports fournis : film vidéo, guide pratique PDF jour par jour (avec cartes, adresses d'hébergements et de restauration, photos, bons plans...), tracés GPS à intégrer dans votre appareil de navigation...

Bref tout ce qui permet de partir n'importe quand et avec qui l'on souhaite. Les kits proposés sous la forme d'un boîtier DVD et d'une clé USB concernent le tour du Mont-Blanc et la Corse, mais également la Sicile et l'Islande.

### ■ ITINÉRAIRES ÉVASION

**61, avenue de la République  
EYBENS**

☎ 04 76 01 08 19

[www.itineraires-evasion.fr](http://www.itineraires-evasion.fr)  
[contact@itineraires-evasion.fr](mailto:contact@itineraires-evasion.fr)

Créateur de voyages moto, Itinéraires Evasion est spécialiste de la France mais aussi de l'Europe. Avec la formule « liberté » vous choisissez vos dates et partez seul, à 2 ou entre amis avec votre moto. Avec la formule « groupe » vous vous joignez à un petit groupe de motards. Une troisième formule, « départs à date fixe », permet éventuellement de partager son voyage avec d'autres motards avec des dates de départ et de retour prédéterminées.

### ■ RIDE IN TOURS

**196, avenue George Sand  
LA VILLE-AUX-DAMES**

☎ 09 84 07 78 56

[www.ride-in-tours.com](http://www.ride-in-tours.com)  
[contact@ride-in-tours.com](mailto:contact@ride-in-tours.com)

Ride In Tours, c'est LE spécialiste du tourisme en moto, depuis 2013, dans toute la France. L'esprit de Ride In Tours est de vous proposer et de vous préparer le séjour adéquat à vos envies : accompagné d'un guide, découvrez des formules pour vous balader en Bretagne, dans le sud ou à travers tout le pays, ou préférez la formule « Liberté » : vous pourrez rouler tranquillement à votre rythme. Des options scooter sont également disponibles.

### ■ AIR MOTO TOURS

**1a, promenade des Angés  
SAINT-CYR-L'ÉCOLE ☎ 01 30 85 09 68**  
[www.airmototours.com](http://www.airmototours.com)  
[contact@airmototours.com](mailto:contact@airmototours.com)

Air Moto Tours propose plusieurs circuits inédits, accompagnés et individuels et très bien conçus à l'étranger (Japon, Afrique du Sud, USA, Norvège), ce qui devrait ravir les amoureux de grands espaces qui souhaitent à la fois l'aventure, des journées équilibrées entre la découverte et le roulage, la sécurité et un budget final sans surprise. Bien en place dans le milieu du voyage depuis plusieurs années, Air Moto Tours pourrait faire apparaître de nouveaux circuits en France et en Europe sur son site Internet dans les mois à venir. Ne pas hésiter à consulter ses pages fréquemment.

### ■ WEST EURO BIKES

**5, rue Président-Kennedy  
SAVENAY**

☎ 02 28 03 15 04

[www.westeurobikes.com](http://www.westeurobikes.com)

Cette agence propose des circuits, accompagnés ou non, avec location possible de moto sur place, en Europe mais aussi bien plus loin, puisque tous les continents sont au programme. Parmi ses différentes offres en France, des circuits en Bretagne, en Corse, sur la Côte d'Azur et en suivant les châteaux de la Loire.



Quand on aime la moto c'est pour la vie



## CLUB14 DAY

PLUSIEURS DATES

Sur différents circuits de France, venez vous perfectionner en participant à nos ateliers en toute sécurité par groupes de niveaux encadrés par des pilotes de renom.

**Pour plus d'infos rendez-vous sur [club14.com](http://club14.com)**  
dans la rubrique «Événements».

■ **WEST FOREVER**  
32, rue du Bassin-d'Austerlitz  
STRASBOURG

☎ 03 88 68 89 00

[www.westforever.com](http://www.westforever.com)  
[courrier@westforever.com](mailto:courrier@westforever.com)

Reine du voyage en Harley-Davidson, West Forever sait quitter l'Ouest américain où elle s'est spécialisée. En France et en Europe, l'agence propose deux tours : Les Couleurs de la Toscane, un tour dédié à l'une des plus belles régions d'Italie avec un départ de Cagnes-Sur-Mer (durée 14 jours/13 nuits) et Le Grand Tour des Alpes, qui, sur 2 700 km, a l'ambition de vous faire découvrir les plus beaux cols et sommets suisses, allemands, autrichiens et slovènes. Le départ à lieu de Strasbourg (durée 14 jours/13 nuits).

■ **ROAD2LUXE**  
ZI Les Estroublans  
24, Avenue de Bruxelles  
VITROLLES

☎ 09 82 59 15 12

[www.road2lux.com](http://www.road2lux.com)  
[info@road2lux.com](mailto:info@road2lux.com)

Road2Luxe est une agence spécialisée dans la location de motos de Grand Tourisme et similaires (Honda Goldwing, BMW K1600, 1200 GS, RT ou RS, Harley Electra Glide, Indian Roadmaster, Ducati Multistrada 1260S, etc.). Elle propose ses modèles à la location ou pour des circuits (individuels ou en groupe) en France et en Europe (BMW Motorrad Days et Toscane) et aux USA.

## Médias

### La presse écrite

La presse en kiosque propose une multitude d'informations liées de près ou de loin au voyage à moto. On retrouve dans la plupart des titres des agendas qui répertorient les différentes manifestations, rassemblements et randonnées organisés par les moto-clubs. De quoi trouver de bonnes occasions de virées à moto. Voici quelques titres. La plupart possèdent un site Internet à consulter sans modération.

■ **DESMO MAGAZINE**  
[www.desmomagazine.fr](http://www.desmomagazine.fr)

Ce magazine est entièrement dédié aux bolides du constructeur italien : Ducati. Il s'adresse donc avant tout aux passionnés de la marque et propose, entre autres, des tests, de l'actualité, des infos sur les expositions, etc.

■ **GENERATION MOTO**

Reportages complets, comparatifs de motos et équipement du motard, le magazine fait la part belle aux photos et aux informations. Il suffit de feuilleter pour trouver l'exclu et faire votre choix en matière de deux-roues, de casque ou simplement de look. Visitez leur page Facebook.

■ **WILD MOTORCYCLES**  
[www.wild-motorcycles.com](http://www.wild-motorcycles.com)

Conçu par des passionnés de Harley Davidson, Wild Motorcycles est un mensuel qui s'adresse avant tout aux

fans du genre. Ces bécanes à l'esthétique si particulière ont fait le tour du monde, le magazine suit leur route en Europe et au-delà. Le magazine est aussi dédié à la Kulture Kustom.

■ **MOTO ET MOTARDS**  
[www.motoetmotards.com](http://www.motoetmotards.com)

Mensuel des motards et de leurs motos avec, dans chaque numéro, des essais accessoires et équipements, des comparatifs, des anecdotes, des conseils, etc., le tout dans un style décalé puisque Moto & Motards se définit lui-même comme « le magazine qui ne se prend pas au sérieux ! ». A découvrir également sur Internet : [www.motoetmotards.com](http://www.motoetmotards.com)

■ **ENDURO MAGAZINE**  
[www.enduromag.fr](http://www.enduromag.fr)

Bimestriel consacré à la moto enduro, aux randonnées tout-terrain et aux rallyes-raids, qui propose à chaque numéro des conseils techniques et pratiques venant des meilleurs professionnels de l'enduro mais également des essais, des raids exotiques...

■ **TRAIL ADVENTURE**

Revue trimestrielle dédiée à la moto tout-terrain avec de nombreuses rubriques : actualité, shopping, tests, guides d'achat, agenda, reportage, culture, etc.

■ **TRIAL MAGAZINE**  
[www.trialmag.fr](http://www.trialmag.fr)

Bimestriel dédié au trial avec diverses rubriques : compétitions, essais, découvertes, classiques...

■ **FREEWAY MAGAZINE**  
[www.6pack.fr/magazine/freeway](http://www.6pack.fr/magazine/freeway)  
[boutique@6packpublishing.fr](mailto:boutique@6packpublishing.fr)

Mensuel de moto consacré tout particulièrement aux Harley-Davidson avec des tests, des essais, des préparations mais aussi le calendrier des manifestations à venir.

■ **ROAD TRIP MAGAZINE**  
[6pack.fr/magazine/road-trip](http://6pack.fr/magazine/road-trip)

Depuis 2010, tous les deux mois, l'équipe de Road Trip invite ses lecteurs à l'évasion avec des reportages sur des destinations en France et à l'étranger. Le contenu permet de voyager, au propre comme au figuré, et les illustrations sont d'excellente qualité.

■ **MOTO VERTE**  
[www.motoverte.com](http://www.motoverte.com)

Mensuel consacré à la moto tout-terrain avec une rubrique essais, des pages pratiques sur le pilotage, les accessoires, les questions d'environnement mais également des reportages tourisme, des pages dédiées au prix du neuf et de l'occasion, des articles sur l'histoire des marques, des portraits et l'actualité de la compétition.

■ **MOTO LÉGENDE**  
[www.moto-legende.fr](http://www.moto-legende.fr)

Mensuel consacré aux motos de légende et de collection avec des essais, des enquêtes, mais aussi chaque mois un rendez-vous avec un pilote, l'étude complète d'une machine et des petites annonces.





# club14

Quand on aime la moto, c'est pour la vie



## CLUB14 DAY

PLUSIEURS DATES

Sur différents circuits de France, venez vous perfectionner en participant à nos ateliers en toute sécurité par groupes de niveaux encadrés par des pilotes de renom.

**Pour plus d'infos rendez-vous sur [club14.com](http://club14.com)**  
dans la rubrique «Événements».

### ■ MOTO REVUE

**www.motorevue.com**

Ce magazine paraît tous les 15 jours et joue la carte du Web. Les nouvelles machines sont passées au crible, régulièrement testées et opposées à leurs principales concurrentes. Le sport moto, national et international, est largement abordé. De nombreuses pages sont enfin consacrées aux dossiers « conso » et aux conseils techniques.

### ■ LA VIE DE LA MOTO

**www.lvm.fr**

Hebdomadaire consacré à l'actualité des motos anciennes et de collection (dossiers, calendrier des manifestations, reportages et petites annonces).

### ■ MOTO JOURNAL

**www.moto-journal.fr**

En kiosque tous les jeudis, l'incontournable hebdomadaire aborde toute l'actualité du monde moto, avec essais et comparatifs. Les inconditionnels de la moto apprécieront la diversité des sujets traités et les nombreuses informations pratiques, tels que les rendez-vous moto à la télévision, suffisamment rares pour être appréciés.

### ■ SPORT BIKES

**www.sport-bikes.fr**

**redaction@sport-bikes-mag.fr**

Bimestriel dédié aux compétitions moto (nationales et internationales) avec des essais, des interviews de pilotes (français et étrangers), des pages techniques mais également des pages loisirs et accessoires, etc.

### ■ AUTO MOTO

**www.auto-moto.com**

**contact@auto-moto.com**

Auto Moto se consacre à l'actualité de l'automobile et de la moto. Le magazine fait le point sur les

nouveautés, donne les résultats d'essais comparatifs, et propose un guide d'achat et des pages pratiques où sont traitées les questions de sécurité et d'équipement.

### ■ MOTO MAGAZINE

**www.motomag.com**

Essais, comparatifs et dossiers « Consomotard » complets sont à l'honneur. Précisons que ce mensuel n'est pas neutre dans ses prises de position, car affilié à la FFMC. Son site Web regorge d'informations touristiques. Chaque année, un hors-série Tourisme propose de belles escapades à moto partout en France.

### ■ CAFE RACER

**www.cafe-racer.fr**

**bertrand@cafe-racer.fr**

Bimestriel haut de gamme sur les motos de compétition et les modèles d'exception. On y retrouve des rencontres avec des passionnés et des spécialistes, des événements mythiques, des essais...

### ■ 125 MAGAZINE

Bimestriel consacré aux 125 cm<sup>3</sup>, des scooters aux motos en passant par les quads, avec des rubriques telles que nouveautés, essais, comparatifs mais également un guide d'achat, des pages accessoires, etc.

### ■ BOX'R MAG

**boxrmagazine.fr**

Bimestriel consacré à l'actualité des motos de la marque BMW, avec les nouveautés, des dossiers, des essais, un agenda mais aussi des petites annonces, des brèves...

### ■ OPTION MOTO

Autre bimestriel grand public sur les motos avec des focus sur les nouveautés, des reportages et toute l'information relative aux courses.







Quand on aime la moto c'est pour la vie

**EXCLUSIVITÉS CLUB14**



**289 €**  
(prix adhérent)

## **GILET AIRBAG**

**à un prix imbattable de 289€ ! (409 € prix public)**

Réalisé en partenariat avec Allshot, véritable complément de protection, celui-ci est relié à la moto par une sangle et se déclenche en cas de chute afin de protéger des chocs et des glissades. Fabrication française, aux normes européennes et certifié SRA.

Rendez-vous sur [boutique.club14.com](http://boutique.club14.com)



Assurance et Banque

15,95 € Prix France



9 782305 031910

**Économiser  
sur le tarif,  
pas sur la  
protection !**

**Assurance Moto**

**jusqu'à 25 %<sup>(1)</sup>  
de réduction**



**Je choisis  
une assurance citoyenne**

(1) Réduction jusqu'à -25% : appliquée sur le tarif d'assurance moto pour toute personne détenant déjà un contrat d'assurance auto, moto ou scooter chez AXA.

**AXA France IARD** - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • **AXA Assurances IARD Mutuelle** - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 - Sièges sociaux : 313, Terrasses de la Roche 92727 Nanterre Cedex. AXA France Iard est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 13004246 (orias.fr) • **AXA Assistance France Assurances** - Société anonyme de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • **Juridica** - la filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 €, RCS Versailles 572 013 350. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • **Club 14** - est une association, déclarée le 4 septembre 1981 sous le numéro 81-1832. Siret 338 866 050 00038. Siège : 87, avenue François Arago - 92022 Nanterre Cedex.