

LA TÊTE DANS LE GUIDON

Pour sensibiliser les motards à la sécurité routière de façon ludique, le spécialiste de l'assurance moto AMV met à la disposition du public un simulateur de pilotage conçu par un ex-pilote de MotoGP. Une expérience grisante.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
MAXIME FONTANIER

Ce simulateur de pilotage permet de travailler les bons réflexes pour améliorer aussi sa sécurité sur route : posture et maintien, appuis, gestion de la respiration et apnées de virage.

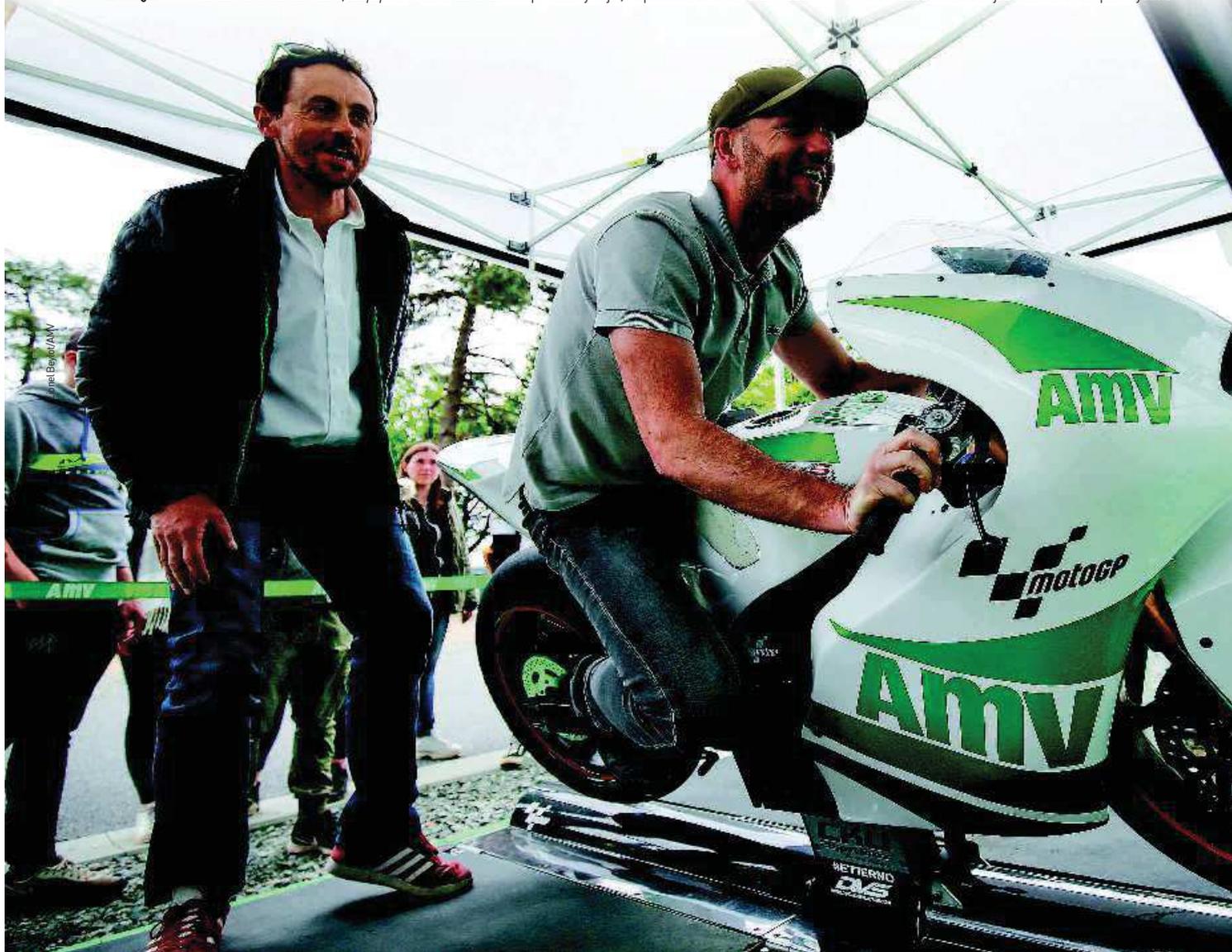
LE MANS - Pas facile d'attirer l'attention des passionnés de motos sur les sujets de sécurité routière... Surtout lorsqu'ils se retrouvent pour filer au Mans applaudir leurs idoles du MotoGP qui roulent à plus de 300 km/h. Pour faire passer les messages, le leader français de l'assurance deux-roues a mis en place une attraction spectaculaire et instructive sur les principaux événements motos organisés en France : un simulateur de pilotage, conçu par le champion du monde de MotoGP (1999), l'Espagnol Alex Crivillé. Lors de sa mise à disposition gratuite auprès du public, durant le dernier Grand Prix de France moto, mi-mai sur le circuit du Mans, L'Équipe a voulu le tester au

cœur de la course. Dans le village « spectateurs », la fête bat son plein. Les motards sont arrivés des quatre coins de France : blousons coqués, « panoplie » de leur équipe préférée et même... quelques déguisements décalés. Au son des moteurs, la queue s'est formée dès l'ouverture du camion simulateur AMV. Beaucoup de jeunes hommes, quelques filles motivées et des vétérans aux cuirs bien tannés. Il faudra être patient avant de pouvoir grimper sur la machine car il ne s'agit pas d'un simple tour de manège.

À la vitesse de Vinales

« L'idée est d'établir un vrai bilan personnalisé pour acquiescer les rudiments du pilotage et surtout, rappeler les bons réflexes afin d'améliorer sa sécurité au quotidien », explique Audrey Pujol, responsable de la communication.

Chaque session sur le simulateur dure donc une bonne dizaine de minutes et s'effectue en deux étapes avec un instructeur qualifié. Avant de s'installer sur la machine, notre coach du jour, David Veillon, pose quelques questions pour établir notre profil. La moto du simulateur, très proche de celle d'une machine de Grand Prix, offre une position de conduite un peu spartiate, très inclinée vers l'avant. À peine installé en selle, David Veillon nous pousse en arrière et déjà, repositionne nos pieds. Face à nous, le grand écran propose une vidéo de trois tours au guidon de la Yamaha MotoGP du pilote espagnol Maverick Vinales, lors de sa pole position au Grand Prix d'Aragon, en 2017 sur le circuit de Motorland (1'47"635). Les images défilent en continu à une vitesse phénoménale. Sans ralentir. Rien à voir avec un jeu vidéo où l'on adapte le rythme



► à sa guise. Il est d'autant moins évident de se mettre dans le bain que la moto penche jusqu'à 60° et se redresse brutalement lorsqu'on tourne la poignée de gaz.

Après cette première prise en mains, David Veillon fait redescendre le pouls: il explique comment respirer et se détendre au guidon. Et c'est reparti pour trois tours à un rythme d'enfer! On commence tout juste à prendre ses marques mais il est difficile de changer d'angle rapidement dans les chicanes. Veillon intervient fréquemment, remplace les bras, la tête et le fessier en arrière. «La tête amène le bras, pas l'inverse...», martèle-t-il.

À la sortie du simulateur, on se sent secoué mais satisfait. Un sentiment partagé par les autres participants. Adrien Boulay pratique la compétition depuis 2015: «La proximité du coach est vraiment intéressante, elle permet de bien cibler le travail sur la position de conduite.» Même enthousiasme chez Damien Wattebled, vingt-trois ans et pilote amateur. «Ça vaut vraiment le coup d'attendre! Les conseils sont pertinents. Je ne pensais pas que le travail des pieds était si important.»

Selon Brian Periche (28ans), «c'est le meilleur simulateur que j'ai pu tester. Ça tire bien sur les cuisses!» Dans sa tenue de lapin rose (!), Emilie Gauthier a apprécié aussi cette expérience unique: «C'est physique mais top! On apprend à bien placer son regard; c'est très utile pour une utilisation sur la route. Mais ça m'a aussi donné envie de faire de la piste en toute sécurité avec ma Triumph Street Triple...»

“Malgré une recherche active, il n'y a, à ce jour, aucun traitement efficace de réparation de la moelle épinière. Il est donc indispensable de prendre toutes les précautions pour la protéger”

Professeur
Gérard SAILLANT

La dorsale, un vrai pare-chocs

La campagne des assurances AMV pour améliorer le port de cette protection est soutenue par le chirurgien Gérard Saillant.

STÉPHANE BARBÉ

Le Professeur Gérard Saillant est chirurgien orthopédique, ancien chef de traumatologie au CHU de la Pitié-Salpêtrière et fondateur de l'Institut du cerveau et de la moelle épinière (ICM): «Mes meilleurs amis motards sont devenus ceux que j'ai opérés! glisse celui qui a soigné de nombreux pilotes de course. En tente ans, on a connu des progrès extraordinaires; pour réparer le "contenant" de la colonne vertébrale, on sait tout faire. Sur la moelle, beaucoup moins! En moto, on se blesse surtout en chutant sur le dos avec des bouts d'os qui pénètrent dans la moelle. La protection dorsale, c'est le pare-chocs. Le risque zéro n'existe pas mais c'est criminel de ne pas le rechercher.»

“Si je marche aujourd'hui, c'est sans doute grâce à la dorsale”

LUC ALPHAND

«Quand j'ai eu mon grave accident enduro à la Rand Auvergne 2009, raconte Luc Alphand, triple vainqueur de la Coupe du monde de descente à ski de 1995 à 1997 et vainqueur du Dakar auto 2006, j'étais équipé et si je marche aujourd'hui, c'est sans doute grâce à cela. J'avais déjà connu l'arrivée des protections dorsales à ski, à 140 km/h en descente. Il faut prendre conscience de la mettre, y compris pour aller au travail, car c'est souvent là que survient l'accident.»

«Répéter est important: la moto est une communauté, les motards se parlent, souligne Franck Allard. Je suis un vieux motard; il y a quarante ans, on ne portait même pas de casque!» Créateur en 1974 de la compagnie spécialisée Assurance moto verte (AMV), ce passionné de moto (voir ci-dessous), de

tout-terrain et de compétition a soutenu financièrement la carrière de Stéphane Peterhansel, sponsorisé Marc Coma... Il aide maintenant le pilote de MotoGP Fabio Quartararo. Ses copains sont Claude Michy, l'organisateur du GP de France moto, et Max Mamers, celui du Trophée Andros. Comme eux, il est tourné vers les valeurs de la prévention.

Au dernier Mondial du deux-roues 2018 puis au Salon de Lyon, AMV a distribué plus de 800 protections dorsales de type 2, aux omoplates plus longues (la plus efficace actuellement pour une centaine d'euros minimum, photo).

La marque a aussi développé un simulateur de conduite (lire ci-contre): «On avait un outil ludique de pilotage sur circuit mis au point par un ancien pilote de GP 500 (Alex Crivillé); on s'est dit pourquoi ne pas en faire un outil pédagogique? On a fait évoluer un peu le discours et l'utilisation...»

«On ne souhaite jamais contraindre mais suggérer une réponse aux risques que l'on a identifiés en tant qu'assureur, poursuit Franck Allard. Les chiffres de port de la dorsale n'existent pas encore. Moi aussi, je préférerais rouler en T-shirt l'été mais en Allemagne, on paie 10% de prime en plus si on ne porte pas le cuir. Quand on enfle son équipement complet de motard, mettre la dorsale ne prend que trois à cinq secondes. Il faut changer les mentalités.» Les ambassadeurs AMV en compétition peuvent y aider. Antoine Méo, cinq fois champion du monde d'enduro (2010-2015) et pilote français du Dakar: «Je viens de la campagne... Petit casque, torse nu... J'ai mis du temps à mettre une dorsale. Mais grâce à un développement en compétition, ce n'est plus un bout de bois. Mon fils est équipé des pieds à la tête!»



45

Le pourcentage de blessés graves en deux-roues sur la route en France, pour seulement 2% du trafic.

« Le sport moto fait passer les messages »

Franck Allard associe sa marque AMV à la compétition pour ancrer son discours parmi les motards qu'il assure.

« Parler de sécurité deux-roues en s'appuyant sur la compétition, c'est l'idée ? »

La passion permet de faire passer des messages; le sport moto est le moyen le plus facile d'y arriver. AMV ne vend pas ses produits d'assurance dans des agences; les événements sur lesquels nous sommes présents permettent de rester au contact de nos clients, un milieu assez communautaire. Sur un circuit, au GP de France par exemple, on va toucher un plus grand nombre de motards, une catégorie d'usagers passionnés avec des roadsters, des machines sportives... Au Trèfle lozérien, on croise nos clients de la moto verte. À la TransAlpes, ce seront les amateurs d'anciennes... Les champions avec nos couleurs s'associent plus aisément aux opérations de prévention, sur le terrain.

Pourquoi toutes ces opérations ?
Simulateur de conduite, distribution

de protections dorsales sur les salons...

Elles offrent de la visibilité à notre marque. Mais elles permettent aussi de réduire les risques de la circulation. Le simulateur de conduite et son instructeur montrent ce qu'il faut faire et ne pas faire. Chaque fois que l'on voit arriver une bonne idée, on essaie de la pousser. On dit aux gens: achetez un airbag (intégré à la prime) et s'il vous arrive quoi que ce soit, on vous le rembourse. Le port des gants obligatoire, c'est fait! Comme pour la ceinture de sécurité en auto, il faut un peu de "gendarmérie" à un moment. Les motards sont sympathiques mais un peu... indisciplinés parfois. Nous essayons d'inciter. C'est le cas des pantalons avec renfort en carbone aux genoux ou de la protection dorsale. En France, il est toujours un peu compliqué d'expliquer qu'il faut s'habiller pour faire de la moto. C'est comme ça... Les gens qui roulent en short ou en petite robe sur la Croisette à Cannes me rendent fou! Mais,

s'il faut commencer à se harnacher comme un cheval de course que l'on selle, installer la dorsale puis mettre la veste par-dessus, il est vrai que c'est un peu difficile. La solution est peut-être que la dorsale soit intégrée au blouson. C'est mon cas: il est un peu dur mais la dorsale y est!»

S. B.



OK