

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

**Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car**

Plaisance

2024 : le Tour de Belle-Île a repris le large



REF. 2001162-0624



DEUX-ROUES

**BEN BLAKE, L'AMÉRIQUE DANS
TOUS SES ÉTATS**



COLLECTION

**HONDA MONKEY - UNE MINI
QUI FAIT LE MAXIMUM**



CAMPING-CAR

**FESTIVAL ROOF TOP TENT : UN FESTIVAL
NOMADE PAS COMME LES AUTRES**

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N°10 - juillet / septembre 2024

Cap'Passion est édité par la société
RUN Services
3 boulevard des Bouvets,
92000 Nanterre

Directeur éditorial :

Yannis Monnet : yannis.monnet@axa.fr

Rédacteur en chef :

Anne-Lise Parlant : annelise.parlant@axa.fr

Rédacteurs :

Floriane Boivin, Arnaud Nemet, Anne-Lise Parlant,
Benjamin Pinier, Thierry Traccan

Maquette et mise en page :

Jérémy Ratrimomananjara et Antoine Boullé

Pilotage du magazine :

Floriane Boivin

Remerciements :

Ben Blake, Laurent Tronnet, Thierry Roger, Philippe Vassard, Joseph Bizard, Jeff Bloyet, Romain Schaffner, Mylène Dorange, Sébastien Debourge, Brigitte Ollier, Véronique Furlani

Crédits photos et visuels :

Ben Blake, Vincent Levrier, Olivier Touron, PHS-Mécanique, AG Pictures - Anthony Guglielmet, Thierry Traccan, Photos DR, Honda France, Philippe Donat, Pierre Kress, La Route des Légendes, Arnaud Pilpré - Studiomarlea, Gauthier Lebec, Audrey Dochler, Bérangère Oppendinger, Mylène Dorange, SNSM, Marc Herbert - HBT Photographie, Morbihan Tourisme, Romain Schaffner, Brigitte Ollier, Sébastien Debourge, Jeff Bloyet, Adobestock

Impression :

Cap'Passion est imprimé en France par
CIA Graphic

Président RUN Services / AXA Passion :

Éric Lemaire

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

JUILLET - SEPTEMBRE 2024



ÉDITO

Synonyme d'évasion et de liberté, l'été est la saison idéale pour se consacrer à nos activités Passions autour du deux-roues, des véhicules de collections, bateaux et autres vans ou camping-cars.

Vous le savez certainement déjà, **notre Club Passion** a été lancé avec succès en avril dernier et a reçu un accueil chaleureux de la part de nos clients. Ce Club propose à nos adhérents des **activités et avantages** toujours plus attractifs et en continu, pour leur permettre de vivre au mieux leur passion au quotidien.

L'actualité d'AXA Passion est également marquée par des partenariats qui nous tiennent à cœur et dont nous sommes fiers : soutien des sauveteurs en mer de la **Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM)**, accompagnement des enfants malades du cancer en collaboration avec le **Rallye du Cœur** et partenaire du **Tour de Belle-Île**, un événement Plaisance incontournable.

C'est déjà la 10^{ième} édition de *Cap'Passion* ! Et pour ce nouveau numéro de notre magazine, vous retrouverez des histoires et des rencontres toujours plus palpitantes, avec toujours avec le même point commun : **des femmes et des hommes qui vont au bout de leur passion et qui sont heureux de nous la faire partager.**

Très bonne lecture à tous et bon été !

Éric Lemaire

Président de RUN Services / AXA Passion

SOMMAIRE

DEUX-ROUES

- 4 **RENCONTRE** : Ben Blake, l'Amérique dans tous ses États
- 12 **INTERVIEW** : Moto PMR, ils remontent en selle par passion
- 17 **AGENDA** : Les prochains événements Deux-roues



12

COLLECTION

- 18 **DOSSIER** : Honda Monkey, une mini qui fait le maximum
- 24 **RENCONTRE** : La Route des Légendes : renouer avec l'esprit du Dakar d'antan
- 30 **AGENDA** : Les prochains événements Collection



18



32

PLAISANCE

- 32 **DOSSIER** : Après 4 ans d'absence, le Tour de Belle-Île a repris le large
- 36 **INTERVIEW** : Joseph Bizard, organisateur du Tour de Belle-Île
- 41 **AGENDA** : Les prochains événements Plaisance



56



42

CAMPING-CAR

- 42 **INTERVIEW** : L'aventure à 90 à l'heure !
- 50 **INTERVIEW** : Festival de la Roof Top Tent : un festival nomade pas comme les autres
- 55 **AGENDA** : Les prochains événements Camping-car

AXA PASSION

- 56 **VOUS ET VOTRE PASSION** : Mylène Dorange, la passion sous toutes ses formes
- 60 **RENCONTRE** : À la rencontre de Sébastien Debourge et Brigitte Ollier, Agents AXA Passion
- 64 L'actu AXA Passion



Rencontre

Ben Blake, l'Amérique dans tous ses États

Rencontre avec le vidéaste aventurier Ben Blake, récemment revenu d'un road trip de deux mois sur la terre promise des motards, les États-Unis. Après avoir parcouru 16 000 kilomètres, visité 21 États, fait 100 pleins d'essence et logé dans d'innombrables motels, Ben Blake en a tiré une série en 3 épisodes : « À travers l'Amérique, j'ai suivi mon pays ». Un long reportage qui permet de prendre conscience de la beauté des paysages américains et de l'immensité du territoire. Lors de cette interview, Ben Blake revient sur son voyage à moto et nous en dit plus sur ses projets.

Par Floriane Boivin et Arnaud Nemet
Visuels : Ben Blake, Vincent Levrier, Olivier Tournon

Pour commencer, pouvez-vous nous parler de la moto qui vous a accompagné lors de ce voyage, une Indian FTR 1200 ?

La FTR 1200 est un modèle peu habituel, beaucoup moins imposant que les autres de la marque : c'est un roadster plutôt « classique » en termes de position et de confort, mais pas une moto conçue pour voyager. Je me suis donc lancé comme défi de l'adapter pour mon road trip aux États-Unis en lui ajoutant un « kit voyage » réalisé sur-mesure, avec des supports sur les côtés pour pouvoir accrocher des sacoches de voyage étanches, un sac à l'arrière, des supports pour les outils de navigation comme le GPS... Bref, tous les équipements dont on a besoin pour réaliser un voyage à moto comme il se doit.

Quel bilan tirez-vous de votre expérience avec ce modèle ?

J'en suis très satisfait et je m'y suis beaucoup attaché, ce qui m'arrive très rarement. C'est une moto américaine mais qui ne tombe pas dans le populaire cliché du gros custom. Elle ne ressemble pas à ce qu'on imagine d'une moto américaine, ce qui a attiré les curieux, car on en voit assez peu là-bas. Avec ses 120 CC, c'est une moto très puissante, parfois même trop !



Pause bien méritée pour Ben Blake et son Indian FTR 1200.



L'heure de faire le plein d'essence sur la mythique Route 66.

« LES CONTACTS NE SONT PAS FORCÉMENT FACILES LÀ-BAS, À CAUSE DES DIFFÉRENCES CULTURELLES, MAIS J'AI CEPENDANT FAIT DES RENCONTRES ASSEZ MARQUANTES, AVEC DES PROFILS ATYPIQUES. »

Comment vous êtes-vous préparé à cette aventure ?

Faute de place, j'avais besoin d'un QG pour préparer la moto et j'ai eu la chance de pouvoir compter sur un copain directeur d'un atelier situé à Sannois (95) : « 90 à l'heure »*. Il fait de l'aménagement de vans, de 4x4 et plus récemment, il s'est lancé dans l'aménagement de conteneurs. Cet endroit rappelle une vieille grange dans laquelle on pourrait trouver les trésors de son grand-père. C'était un véritable cocon.

Pendant un mois et demi, j'ai aussi fait des allers-retours dans un autre atelier près de Rouen, où j'ai fait réaliser les soudures pour le porte-bagage : « Cooperweld's ».

Êtes-vous un passionné de bricolage ou de mécanique ?

Je suis bricoleur : j'ai fait de la menuiserie quand j'étais au lycée et j'aime me débrouiller. Néanmoins, la mécanique n'est pas mon fort. Mais j'ai pour devise que « quelle que soit la manière

dont on s'y prend, on arrivera toujours à aller au bout des choses et tout finira par se faire ».

Le début de votre voyage a été marqué par des conditions météorologiques parfois dantesques...

En effet, pendant les 700 à 800 premiers kilomètres de mon voyage, sur la route de Kansas City dans le Missouri, j'ai dû affronter quatre jours de très forte pluie et des rafales de vent d'une force exceptionnelle, plus loin, dans le Montana.



*Interview en page 42



**« CONTRAIREMENT À LA N7, ELLE (LA ROUTE 66) A SERVI MAINTEES FOIS
POUR DES TOURNAGES, ALORS SELON LES ENDROITS, LA MAGIE OPÈRE, ET
ON ENTRE LITTÉRALEMENT DANS UN DÉCOR DE FILM... »**

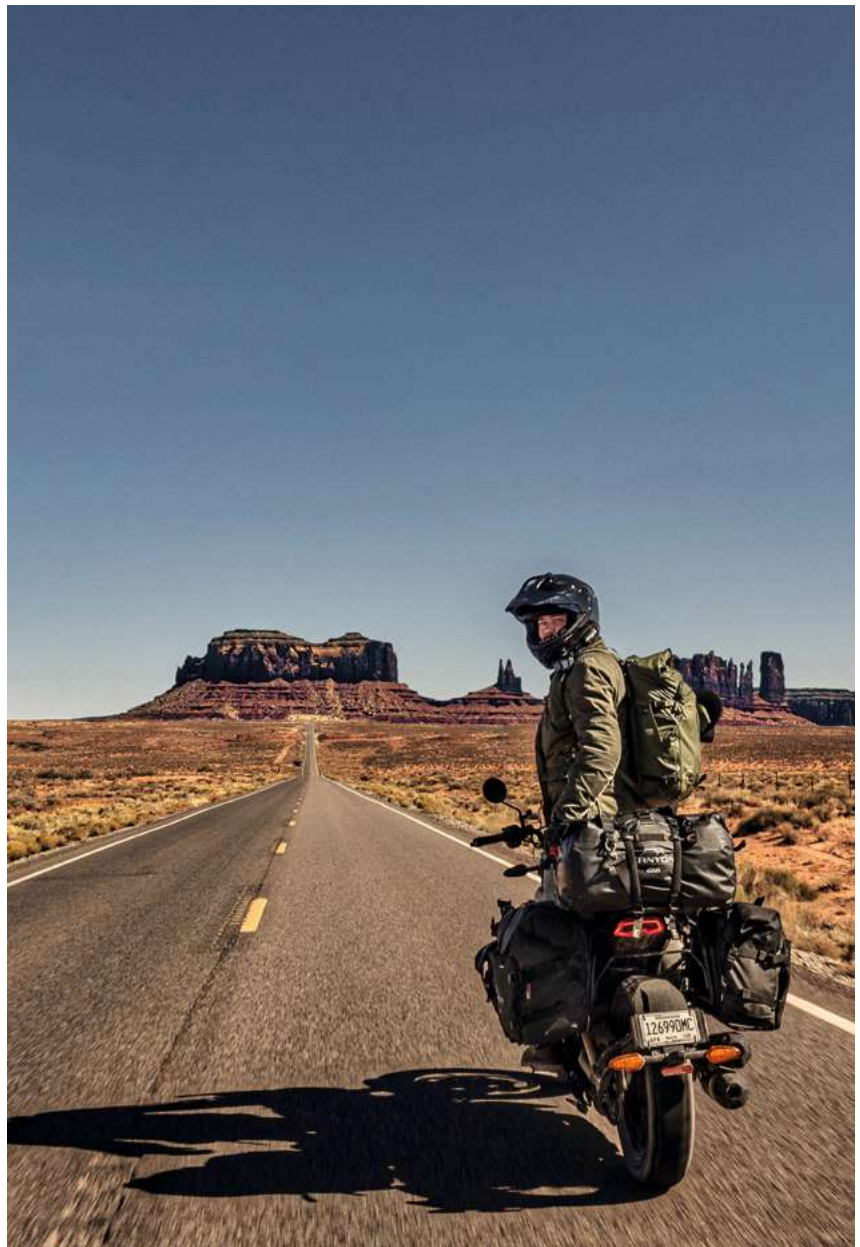


« SI J'EN AI L'OCCASION, J'AIMERAIS RETOURNER EN ALGÉRIE POUR RÉALISER UN REPORTAGE SUR LA COMMUNAUTÉ MOTARDE ET PLUS PRÉCISÉMENT SUR CELUI D'UN CLUB DE HARLEYISTES. »

Il faut savoir que c'est aux États-Unis qu'il y a les tornades les plus meurtrières. Je pense par exemple à la « Tri-State Tornado » (la tornade des trois États), en 1925, qui a tué plus de 700 personnes et a fait plus de 2000 blessés. Heureusement, après Yellowstone, j'ai bénéficié de conditions météo fabuleuses. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il faut savoir rester positif en toutes circonstances et accepter la situation. Il faut aussi adapter constamment son équipement au gré des écarts de température, parfois très importants d'une région à l'autre, ou d'un moment à l'autre de la journée.

Le but de ce road trip aux États-Unis était notamment de sortir des sentiers battus. Avez-vous néanmoins fait une partie de la Route 66 ?

Oui, j'y suis quand même passé en sortant de la route principale quand je prenais la direction de Phoenix, dans l'Arizona, car elle reste un symbole immanquable. J'y ai fait le plein d'essence, me suis rendu dans une boutique de souvenirs et j'ai pris quelques photos. Il faut bien se rendre compte que c'est une route un peu décevante, comme la Nationale 7 en France, avec beaucoup de boutiques abandonnées et de stations-essence défraîchies. Néanmoins, contrairement à la N7, elle a servi maintes fois pour des tournages, alors selon les endroits, la magie opère, et on entre littéralement dans un décor de film.



Vous vouliez également aller à la rencontre de l'Amérique profonde. Pensez-vous avoir atteint votre but ?

Les contacts ne sont pas forcément faciles là-bas, à cause des différences culturelles, mais j'ai cependant fait des rencontres assez marquantes, avec des profils atypiques, notamment à Phoenix, en Arizona. La plus forte reste, je pense, celle que j'ai faite avec un certain Victor, un Canadien anglophone, et William, un vétéran ayant servi en Irak, dans la chambre d'un motel à Barnesville, dans le Minnesota. Ébranlé par son expérience de la guerre, ce vétéran voyage aux États-Unis depuis quinze ans avec son vélo, ou tout simplement à pied.

C'était un moment hors du temps et fort en émotion. Je suis à ce jour encore en contact avec le Canadien, qui s'est d'ailleurs acheté une moto !

Il y a eu ensuite une femme d'une trentaine d'années qui a ouvert son garage de réparation moto. Il faut savoir que là-bas, selon les États, le casque n'est pas obligatoire et que porter des gants l'est encore moins. Grâce à elle, on a pu avoir des images, très « rock'n'roll », qu'on n'aurait pas pu avoir en France, pour des raisons évidentes.

J'ai aussi rencontré et filmé un homme fascinant qui va chercher des vieilles sorties de granges, des motos anciennes

qu'il remet en service pour les revendre. J'ai d'ailleurs découvert qu'il est le four-nisseur de l'acteur, producteur et réalisateur américain Jason Momoa (*connu pour ses rôles dans la série Game of Thrones et le film Aquaman, NDLR*) qui collectionne les motos.

Enfin, j'ai également croisé un retraité, un ancien shérif passionné de moto qui m'a accueilli chez lui et a partagé avec moi de belles histoires. C'est un mordru de figures au lasso et il m'a fait quelques démonstrations, c'était très étonnant.

Quelles sont les régions ou les choses qui vous ont le plus marqué ?

Pendant les 16000 kilomètres parcourus, j'ai essentiellement roulé sur des routes de campagne. Je suis un amateur de ce que j'appelle le « grand vide » : la solitude et les horizons infinis. Et aux États-Unis, on peut dire que j'ai été servi ! Le Montana, au nord du pays, m'a beaucoup plu, car depuis ma moto, je pouvais apercevoir des chevaux sauvages et différents animaux, dans de superbes paysages durant des heures. Sinon, je dirais Monument Valley, à la frontière

entre l'Arizona et l'Utah. J'ai aussi adoré le Nouveau-Mexique, au sud-ouest, beaucoup plus confidentiel. Je suis passé par la ville de Roswell, qui est une ville très particulière, avec tout son folklore autour des OVNI et des extraterrestres.

J'ai eu beaucoup de mal avec la nourriture. Il y a peu d'options là-bas, à part les fast-foods. Le seul État que j'ai visité qui a fait la différence est probablement la Louisiane, avec la cuisine créole. J'ai aussi très bien mangé à Phoenix grâce à un Français, un ancien banquier qui s'est reconverti et a ouvert une boulangerie, « La belle vie ». Il était d'ailleurs très content de voir un autre Français lui rendre visite !

Avez-vous rencontré des problèmes mécaniques durant votre road trip ?

Des problèmes de mécanique pure, non, mais j'ai eu un problème de batterie au milieu de nulle part. C'est aussi ça, l'aventure. Personnellement, j'ai réussi à trouver avec les années du confort dans l'inconfort : régler les problèmes de manière récurrente est presque devenu pour moi un plaisir.

Quel était votre matériel de tournage durant votre voyage ?

J'ai utilisé le même matériel qu'en Algérie : j'avais toujours avec moi au moins 2 à 3 caméras d'action, 2 appareils photo et 2 drones, par sécurité et précaution. J'avais également mon téléphone pour filmer quelques moments de vie plus intimes, plus bruts.

Qu'avez-vous pensé de votre visite à l'Indian Motorcycle Factory & Experience Center, à Spirit Lake, en Iowa ?

Cette visite est arrivée plutôt par hasard : je me trouvais dans un motel à Storm Lake, dans l'Iowa, lorsque j'ai eu connaissance (par le gérant de l'établissement) de cet endroit qui se trouvait à deux heures de route. Le musée Indian n'occupe qu'une petite partie de l'établissement, c'est avant tout une immense usine de fabrication de motos que j'ai eu la chance de visiter. C'est impressionnant et très intéressant, il s'agit de la seule source de production pour tout le territoire américain. Si je ne me trompe pas, il y a trois usines Indian dans le monde, une en Asie, une en Europe et





Sur la route 66, en direction du Grand Canyon, situé en Arizona.

une en Amérique du Nord. Indian a repris une production très importante depuis 2011 : c'est une marque qui a su renaître de ses cendres, devenant le seul véritable concurrent de Harley-Davidson.

Envisagez-vous de retourner aux États-Unis par la suite ?

Oui, car ce voyage était vraiment incroyable ! Même si ça n'a pas toujours été facile, notamment physiquement. Idéalement, j'aimerais partir pendant une année, cette fois-ci pas à moto, mais avec un gros 4x4 aménagé, pour faire tout ce que je n'ai pas pu faire lors de ce premier voyage.

Vous avez lancé récemment votre propre chaîne YouTube, « Ben Blake - Roadtrips ». Pouvez-vous nous en dire plus sur les contenus que vous y publiez ?

C'est une nouvelle aventure pour moi, après mon départ de Motorlive, où je

publiais des contenus depuis plusieurs années. J'ai réalisé une vidéo pour expliquer ce souhait de prendre mon envol. Pour le moment, on peut voir sur ma chaîne YouTube une version longue de mon film *J'ai tout quitté pour l'Algérie*, ainsi que la série *À travers l'Amérique, j'ai suivi mon pays*, avec 3 gros épisodes principaux, puis des versions plus courtes. Si j'en ai l'occasion, j'aimerais retourner en Algérie pour réaliser un reportage sur la communauté motarde et plus précisément sur celui d'un club de « Harleyistes ».

À l'avenir : petits voyages en France ou longs road trips à l'étranger ?

J'ai désormais envie de me concentrer sur autre chose que le format YouTube de « Petits roadtrips entre amis ». En revanche, je n'arrête pas pour autant les tournages en France et j'ai un potentiel projet cette année avec Indian : une série de 4 épisodes tournés en Auvergne à l'auberge du Lac de Guéry. Le but de cette série sera de faire découvrir les routes de

cette région à une personnalité différente à chaque épisode, dont la vie tourne autour d'une passion, mais ce n'est encore qu'un projet pour le moment.

Vous avez aussi le projet de partir tourner un film en Alaska, c'est bien cela ?

Tout à fait ! J'envisage de partir à l'automne 2024 ou au printemps 2025, pendant un mois, pour parcourir une distance de 6 000 kilomètres. J'aimerais remonter de Vancouver sur la côte Ouest, jusqu'à Prudhoe Bay sur la côte à l'extrême nord de l'Alaska. Il y a très peu de routes là-bas mais on y trouve beaucoup de pistes, avec un peu de tout-terrain, ce qui sera un voyage radicalement différent de mon road trip aux États-Unis. L'idée serait de réussir à obtenir une moto à Vancouver et de trouver un point de chute sur la côte nord.



Top 5 des titres à écouter à moto en road trip, selon Ben Blake

- *Dancing in the Dark* - Bruce Springsteen
- *Son of a Lovin' Man* - Buchanan Brothers
- *Fool for Love* - Lord Huron

- *26 Miles (Santa Catalina)* - The Four Preps
- *The Joker* - Steve Miller Band

Découvrez les épisodes du film documentaire *À travers l'Amérique, j'ai suivi mon pays* sur la chaîne YouTube « Ben Blake - Roadtrips » :





Passion

Économisez sur le tarif, pas sur la protection



Assurance Moto



Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

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 • AXA France IARD est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 13004246 (orias.fr) • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • **AXA Assistance France Assurances** - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 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 € - 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • **AXA Banque** - S.A. au capital de 146 017 296 € - 542 016 993 RCS Créteil • **AXA Banque Financement** - S.A. au capital de 33 855 000 € - 348 211 244 RCS Créteil. Sièges Sociaux : 203/205, rue Carnot - 94138 Fontenay-sous-Bois Cedex. Intermédiaires en assurance pour le compte d'AXA France Vie et AXA France IARD - N° ORIAS 07 025 377 et 07 025 368 - orias.fr. Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.



Ref. 969206 06 2022 - crédits photos : gerhard-siebert - Unsplash



Matthieu Lefebvre, avant le départ, lorsque la concentration et la passion se rencontrent.

Interview

Moto PMR : ils remontent en selle par passion

Aider des motards paraplégiques ou amputés à continuer de vivre leur passion, c'est le défi que s'est fixé Planète Handisport. L'association propose des journées d'initiation sur des motos spécifiquement adaptées, principalement sur le circuit d'Alès, dans le Gard. Planète Handisport accompagne également plusieurs pilotes PMR (personnes à mobilité réduite) expérimentés comme Matthieu Lefebvre, vice-champion de France 600 cm³ handisport et Benoit Thibal, multiple champion de France 1000 cm³ handisport. Rencontre avec Laurent Tronnet, responsable de la section Mécanique à Planète Handisport.

Par Arnaud Nemet

Visuels : PHS-Mécanique, AG Pictures - Anthony Guglielmet

Pouvez-vous nous présenter l'association Planète Handisport ?

Planète Handisport a vu le jour en 2008 et compte aujourd'hui plus de 400 membres, toutes sections confondues. L'association était initialement dédiée à la pratique du ski et du ski nautique. Puis une section mécanique a vu le jour en août 2018 à l'initiative d'Emmanuel Senin, le fondateur de l'association, vingt-cinq ans tout juste après son accident de moto. La section Mécanique de Planète Handisport accueille des motards qui ont eu un accident de la vie et qui souhaitent reprendre la moto sur circuit.

Vous êtes vous-même bénévole dans l'association. Pouvez-vous nous en dire plus sur votre parcours et votre passion pour les sports mécaniques ?

J'ai eu un accident de moto en 1996 qui m'a rendu paraplégique. Après cela, j'ai travaillé dans un magasin de motos et de quads où je m'occupais de l'entretien et de la réparation des quads dédiés à la compétition, de la partie électrique



Matthieu Lefebvre, vice-champion de France 600 cm³ handisport, tout sourire, avant le départ.

« PASSÉS LES PREMIERS TOURS DE ROUE, CE N'EST QUE DU BONHEUR ! LE SOIR, EN REPARTANT, ILS ONT LA BANANE, ÇA FAIT VRAIMENT PLAISIR À VOIR : C'EST MAGIQUE ! »

en particulier. C'est là que j'ai rencontré Emmanuel Senin, le fondateur de l'association. J'ai refait ma première initiation à moto en mai 2021, longtemps après mon accident. C'était un grand moment car cela faisait 27 ans que je n'avais pas roulé en deux-roues !

Quel est votre rôle au sein de l'association Planète Handisport ?

Je suis responsable de la section Mécanique qui propose des activités moto et karting adaptées aux personnes à mobilité réduite. Comme je suis passionné de mécanique, c'est moi qui adapte les motos mises à disposition pour l'association par Yamaha France. Je m'occupe également de l'organisation, de la mécanique ainsi que du suivi d'un pilote handi, aujourd'hui engagé dans le championnat de France moto PMR Cup (voir encadré en fin d'article).

Je fais également partie de la commission Handi-moto à la FFM (Fédération

Française de Moto) avec Stéphane Paulus, responsable de l'association Handi Free Riders, où je m'occupe de la réglementation ainsi qu'à la FFSA (Fédération Française de Sport Automobile) pour le Handikart.

Quel est le profil des pratiquants qui viennent rouler avec votre association ?

Ce sont essentiellement des paraplégiques, des plexus brachiaux et des amputés des membres inférieurs. 99% des personnes qui effectuent une initiation moto avec notre association sont des motards accidentés. Grâce à l'association, ils peuvent remonter sur une moto, souvent bien longtemps après leur accident.

Les roulages s'effectuent uniquement sur circuits, pour des raisons de sécurité, de manière très encadrée. Le fait d'avoir déjà été motard est un prérequis. En effet, une mauvaise gestion de l'embrayage

au démarrage pour un pilote PMR est immédiatement sanctionnée par une chute, car nous ne pouvons pas rééquilibrer la machine avec les jambes.

Remonter sur une moto après un accident, c'est un sacré défi. Comment les pilotes parviennent-ils à surmonter leurs appréhensions ?

En effet, l'émotion est forte lorsqu'on remonte sur une moto après tant d'années... La première session est très stressante, on n'a aucune sensation, aucun plaisir. On se pose de nombreuses questions : « Est-ce que je vais réussir à piloter, à gérer à nouveau l'embrayage, à tenir l'équilibre sur la moto... ? ». C'est pourquoi avant le premier roulage, nous prenons du temps pour échanger avec les participants, pour être certains qu'ils seront vraiment prêts le jour du roulage.

Je demande toujours aux participants de venir accompagnés d'un proche car les émotions, ça se partage avec des

copains, des amis, la famille. Lorsque les pilotes arrivent pour une première session de roulage, les visages sont très tendus, les traits tirés... Mais passés les premiers tours de roue, ce n'est que du bonheur ! Le soir, en repartant, ils ont la banane, ça fait vraiment plaisir à voir : c'est magique !

Comment se déroulent les journées de roulage ?

Nous effectuons environ une trentaine de roulages par an au Pôle Mécanique d'Alès-Cévennes, limitées à deux ou trois personnes par jour, à partir du mois de mars. Il y a 3 sessions de roulages de 15 minutes le matin et 3 autres l'après-midi. Le pilote arrive le matin et nous lui fournissons tout l'équipement dont il a besoin, combinaison, bottes, gants, casque, dorsale et moto. Tous les équipements nous sont fournis par notre partenaire Moto-Axxe qui priorise la sécurité et le confort de tous les pratiquants. Deux ou trois bénévoles sont présents pour prendre en charge chaque pilote. Les pilotes sont convoqués au même briefing que les valides et ont un briefing spécifique supplémentaire. Sur la piste, à part un gilet jaune, rien ne nous distingue des autres pilotes.

Quels sont les dispositifs utilisés sur les motos adaptées pour les PMR ?

Les pilotes peuvent être guidés depuis les stands grâce aux intercoms intégrés dans les casques. Pour le calage des pieds, nous utilisons soit des repose-pieds de vélo, de type VTT, soit des aimants sous les bottes. Les cuisses sont attachées ensemble par une sangle, passée au-dessus de la selle, pour éviter qu'elles s'écartent en roulant. Cette sangle est doublée, par sécurité. La principale particularité, pour les PMR, est qu'ils doivent diriger la moto avec le haut du corps.

À droite, la poignée est d'origine, avec un accélérateur et un frein avant. Le frein arrière normalement au pied est déporté sur la poignée gauche du guidon, au pouce ou à l'index selon le matériel. Du même côté, nous installons les boutons du shifter qui commandent le changement des vitesses au guidon. Ce système de passage de vitesses est identique à celui installé sur certaines grosses routières, nous l'avons simplement adapté à nos besoins.

C'est moi qui réalise tous ces aménagements spécifiques. Je laisse tout de

même le sélecteur de vitesse et le frein au pied sur les motos pour que les personnes amputées d'un membre inférieur puissent se servir de leur jambe encore fonctionnelle.

Vous avez aussi mis au point une moto à trois roues spécialement adaptée aux PMR. Pouvez-vous nous présenter ce prototype ?

Nous travaillons sur ce projet de moto adaptée et homologuée sur route pour les PMR depuis l'an dernier, en collaboration avec Ludovic Lazareth.⁽¹⁾ C'est une première mondiale. La moto d'origine est une Yamaha Niken, équipée de 2 roues à l'avant et d'une roue à l'arrière. Cette moto sera également destinée aux nouveaux pilotes en situation de handicap : le but est de leur apprendre à gérer l'embrayage, afin qu'ils puissent par la suite découvrir la conduite sur piste.

Cette moto à 3 roues prend de l'angle comme une moto : la fourche avant s'incline aussi, et pas seulement le châssis. Mais grâce à un système pendulaire unique, la moto reste aussi stable à l'arrêt, sans avoir à poser le pied au sol. Et le système de stabilisa-



⁽¹⁾ Ludovic Lazareth est connu pour avoir créé une moto volante, un quad futuriste et une voiture amphibie. Voir *Cap'Passion* n°5.



**Benoit Thibal, multiple champion de France
1000 cm³ handisport.**



**Un pilote, bien préparé par l'équipe de bénévoles
et la team PHS-M (pôle handisport mécanique),
pour rouler en toute sécurité.**

tion se libère aujourd'hui, par impulsions, lorsque la moto est en mouvement. Nous travaillons pour améliorer encore cette stabilité. Nous œuvrons sur le développement d'un mécanisme qui bloque automatiquement chaque fourche hydraulique, lorsque la moto est quasiment à l'arrêt.

Yamaha France, partenaire de l'association, nous accompagne sur ce projet. Le budget du développement représente un gros investissement, en partie financé grâce au mécénat. Si ce système est agréé, cela demandera de repasser le permis moto pour obtenir une spécification comparable à celle qui existe déjà pour le permis voiture pour véhicules aménagés, avec commandes au volant.

Quelles motos utilisez-vous et sur quels circuits roulez-vous ?

La première moto de l'association était un 450 YZF, fournie par notre partenaire Bonneton deux-roues à Aubenas, que j'avais aménagé en Supermotard. Nous

avons aujourd'hui une R7, deux MT09, une MT10, un Niken et le YZF 450 Supermotard, fournis par Yamaha France.

La majorité des initiations se font au pôle mécanique d'Alès-Cévennes (30) qui nous met un box à disposition et avec l'école de pilotage MGB Moto. Nous roulons aussi lors des Moto-Axxe Days sur le circuit de Bresse (71), de Magny-Cours (58) ou du Mans (72), avec BMC Moto. Cette année, nous nous rendrons également sur les circuits de Dijon (21) et Le Vigeant (86). Le but est de pouvoir toucher un maximum de personnes, dans toute la France. Sur le circuit d'Alès, qui est un circuit court, on monte à 180 km/h, mais on peut monter à 240 km/h à Magny-Cours, par exemple.

Pouvez-vous nous en dire plus sur les activités de compétition de Planète Handisport ?

Nous avons deux pilotes inscrits aux championnats de France PMR : Benoît Thibal en catégorie 1000 cm³ ainsi que, depuis l'an dernier, Matthieu Lefebvre

en catégorie 600 cm³. Et certains pilotes handi de notre association participent à certaines compétitions avec des athlètes valides, dernièrement à Magny-Cours. Il y a deux ans, nous avons fait l'ouverture des 24 Heures de Spa-Francorchamps et nous avons aussi roulé à Misano et Mugello en Italie.

L'histoire de Matthieu Lefebvre est intéressante. Il y a deux ans, ses proches lui ont offert une initiation moto pour ses 40 ans. Il a pris goût à la vitesse et a fait des essais sur la R7 de l'association avant d'acheter sa propre moto. Après un an de roulage en entraînement sur le circuit d'Alès, il est devenu vice-champion de France moto Handisport l'an dernier, pour sa première participation en 600 cm³ !

La section moto fonctionne grâce à l'aide de nombreux bénévoles ?

Oui, nous pouvons compter sur l'appui de 46 bénévoles qui nous apportent une aide précieuse pour encadrer les pilotes handi. Les roulages ont lieu sur

« QUE CE SOIT POUR NOS ACTIVITÉS DE KARTING, DE SKI OU DE MOTO, NOUS SOMMES AVANT TOUT DES SPORTIFS. »

circuit, aux côtés de motards valides, ce qui permet aussi de mieux faire connaître nos activités. Car que ce soit pour nos activités de karting, de ski ou de moto, nous sommes avant tout des sportifs. Nos roulages se déroulent en semaine et les bénévoles qui nous accompagnent, dont la présence est indispensable, doivent souvent prendre sur leurs congés pour être présents.

Quelles sont les perspectives de développement pour Planète Handisport ?

Nous espérons emmener davantage de pilotes rouler, notamment sur des circuits à l'étranger, en Espagne, en Belgique ou en Italie. Nous cherchons aussi de nouvelles perspectives de financement pour développer la section mécanique. Les déplacements sur circuit pour accompagner les pilotes, les hébergements pour les circuits lointains ou la restauration représentent un budget conséquent.

Quel message souhaitez-vous faire passer à ceux qui hésitent encore à vous rejoindre ?

Qu'ils n'hésitent pas à venir rouler avec nous ! Après avoir survécu à un accident grave, nous avons la chance d'avoir une deuxième vie. Il faut la vivre à fond !

Plus d'info sur www.phs.team



Session d'initiation au Pôle Mécanique d'Alès-Cévennes.

Tout savoir sur le Championnat de France Handisport moto

La Fédération Française de Motocyclisme, en partenariat avec Stéphane Paulus (président de l'association Handi-Free Riders), a mis en place en France depuis 2016 une compétition de vitesse pour personnes à mobilité réduite.

L'objectif est de « permettre à des pilotes en situation de handicap (amputés de membres inférieurs ou supérieurs, hémiplegiques ou paraplégiques) de retrouver, pour les plus aguerris, ou de découvrir, pour d'autres, le plaisir de la compétition sur les circuits de vitesse ». Une vingtaine de pilotes s'affrontent dans le Championnat de France Handisport moto / PMR Cup (pour « Pilotes à Mobilité Réduite Cup ») dans deux catégories : 600cc et 1000cc.

Épreuves du Championnat de France 2024 :

- 17-20 avril : Le Mans (ouverture des 24 Heures Motos) ;
- 12-14 juillet : Pau ;
- 2-4 août : Magny-Cours ;
- 30 août-1^{er} septembre : Mugello (Italie).



ALPES AVENTURE MOTO FESTIVAL

DU 6 AU 8 SEPTEMBRE 2024

Plus grand salon dédié à la moto de tourisme de France, l'Alpes Adventure Moto-festival sera de retour en 2024 pour une 8^e édition. Rendez-vous comme toujours dans le parc de la Sapinière de Barcelonnette, au cœur des Alpes-de-Haute-Provence au pied de la plus haute route d'Europe, le col de la Bonette. Un programme toujours aussi riche et varié attend les participants, avec les traditionnelles excursions pour découvrir les paysages de la vallée de l'Ubaye, un grand salon rassemblant tous les métiers du voyage à moto, mais aussi des ateliers de pilotages, des road shows etc.



BOL D'OR

DU 12 AU 15 SEPTEMBRE 2024

Du 12 au 15 septembre 2024, le circuit Paul Ricard vibrera au rythme de la 87^e édition du Bol d'Or, la plus ancienne course de 24 heures moto au monde. Au programme sur la piste, 3 courses principales : le Bol d'Argent à partir de 13h55 le vendredi, le Bol d'Or Classic, réservé aux anciennes et disputé sur deux manches (vendredi 20h, samedi 10h) et le Bol d'Or qui s'élancera à 15h le samedi.

Au-delà de la course, le Bol d'Or est un véritable festival de la moto. Village exposants, shows de stunts, de jet skis ou de fly boards, expositions en tous genres et concert « rock & folk »... Un programme riche et varié attend les spectateurs tout au long du weekend pour une expérience inoubliable.

Partenaire historique de l'événement avec Club 14, AXA Passion sera évidemment présent cette année et vous a réservé de nombreuses surprises. Vous pourrez notamment y participer à la traditionnelle parade et tester vos capacités de pilote sur ce circuit mythique.



La vie en Monkey, c'est une passion que l'on partage en toute décontraction, sous le soleil évidemment.

Dossier

Honda Monkey Une mini qui fait le maximum

Il en va parfois des motos comme des personnes, une impression immédiate qui agrège un sentiment de sympathie dont on mesure qu'il sera à la fois sincère et durable. Pile le cas pour le Honda Monkey. Plus de 60 ans que cette mini-moto fait le bonheur de ses propriétaires et charme tous ceux qui la croisent...

Par Thierry Traccan
Visuels : Honda France, DR

Un singe sexy, pour le moins. Pourtant, si les premiers utilisateurs avaient été français, pas certain que le nom de « Monkey » (qui signifie donc « singe » dans la langue de Shakespeare) eut été celui retenu pour accompagner la dénomination commerciale du Z100 né il y a plus de 60 ans au Japon. Car plus qu'à un « monkey » (ce nom proviendrait du fait que les utilisateurs auraient des allures de singes une fois aux commandes du Z100), depuis notre hexagone c'est bien à un « toad » auquel ressemble son conducteur. Et même « a toad on a matchbox », soit « un crapaud sur une boîte d'allumettes ». Mais attention, pas n'importe quel crapaud, celui des contes de fées, un crapaud propre sur lui et même déjà séduisant dans sa condition de batracien, un crapaud qui se transforme en un joli prince non pas en recevant un baiser comme de coutume, mais en s'installant aux commandes d'un engin tellement mignon qu'il n'a cessé depuis son origine en 1961 de faire chavirer bien des cœurs, et retourner encore plus de têtes sur son passage.



Les préparations ont toujours fait partie intégrante de l'univers Monkey. Ici, un style Café Racer.



Au festival Wheels & Waves, les Monkey ont tenu la vedette en 2023. Voici un modèle Chrome Ltd 1979.



Un univers psychédélique qui sent bon les années 70, même si la base est celle d'un Monkey actuel.

« C'EST À PARTIR DE 1978 QUE LA CONSÉCRATION ARRIVE AVEC UN MODÈLE REDESSINÉ POUR RÉPONDRE AUX EXIGENCES D'UN GIGANTESQUE MARCHÉ AMÉRICAIN. »

Et des passages il y en a eu, et il y en aura encore pendant de longues années tant ce modèle tient une place à part au sein de la production mondiale.

Un exemple de success story rêvé par tous les constructeurs, et pourtant bien loin d'être imaginé par Honda au moment où la marque lance en 1961 une flotte de mini-motos de 50 cm³ portées par des jantes rikiki de 5 pouces pour accompagner les jeunes visiteurs du parc de loisirs Tama-Tech de Tokyo. Un concept inédit, une bouille qui fait mouche et séduit d'emblée les adultes. Très vite, le constructeur japonais décide de l'homologuer avant de l'exporter deux années plus tard vers l'Europe et les États-Unis. Le Monkey est lancé, et bien que d'un gabarit ultra-compact, il commence à prendre de la place dans le paysage motocycliste, d'abord en images, puis

en volume, même s'il faudra attendre encore quelques années – et quelques évolutions du modèle – pour que la « Monkey mania » explose véritablement. Ça s'amorcera par le millésime 1969 qui voit le diamètre de ses roues passer à 8 pouces (ce qui lui confère plus de stabilité), puis continuera en 1970 avec la praticité offerte par une fourche démontable permettant de loger son Monkey dans le coffre d'une voiture, mais c'est vraiment à partir de 1978 que la consécration arrive avec un modèle redessiné pour répondre aux exigences d'un gigantesque marché américain où ses cohortes d'utilisateurs de véhicules de loisirs adoptent immédiatement cette petite moto ludique.

Le Monkey fait mouche, et pas seulement par ses mensurations, mais par son évidence mécanique qui réside dans une boîte trois vitesses à

embrayage centrifuge (pas de levier d'embrayage, il suffit de jouer du sélecteur pour monter ou descendre les rapports sans jamais craindre de caler). Facile à loger, facile à utiliser, fun à piloter, le Monkey devient un incontournable pour des dizaines de milliers d'utilisateurs et une figure reconnaissable pour des millions de visages qui se retourneront à chaque fois sur son passage. Un modèle qui embrasse les foules, attire la sympathie et qui aura pris toute sa part pour faire grandir l'image et la reconnaissance de la moto auprès du grand public. Un pan de l'Histoire du deux-roues motorisé toujours vivant et porté par le modèle actuel commercialisé depuis 2018 (il avait disparu du catalogue international Honda durant une dizaine d'années), mais entretenu aussi par des collectionneurs et des préparateurs passionnés qui font vivre l'esprit Monkey aux quatre coins de la planète. Des associations, des

clubs, des regroupements plus sauvages, des balades, des voyages, et toujours beaucoup de partage, comme lors d'expositions à l'image de celle que vous avez peut-être eu la chance de découvrir lors du dernier salon du 2-Roues de Lyon. Des dizaines de Monkey exposés, rutilants, divers et variés, des modèles rares, choyés, cocoonés, qui témoignent de la passion de leurs propriétaires pour ces petites motos qui finissent par prendre beaucoup de place, au propre comme au figuré, comme en témoigne ce collectionneur qui a souhaité rester anonyme :

« Aujourd'hui j'en possède une trentaine. Je n'aime pas dupliquer, je cherche plutôt à avoir des modèles différents. Et surtout j'aime bien les histoires qui sont derrière. Par exemple, vous avez vu celui où un ours en peluche est installé dessus ? Eh bien

en réalité ça a été vrai pour lui, dans les années 80 une femme qui s'occupait d'un cirque en Allemagne avait dressé un ours qui roulait sur ce Monkey. Un vrai ours, un gros ours. J'ai trouvé ça excellent et j'ai racheté cet exemplaire, bon il y avait pas mal de boulot à refaire dessus, forcément, un ours qui conduit un Monkey, ça laisse des traces... ».

Des histoires, il y en a forcément des tonnes, et des modèles, presque autant. Depuis 1961, Honda, aura décliné une centaine de modèles différents, de quoi offrir à chacun la possibilité de trouver celui qui le touche. Pour notre collectionneur, c'est le Monkey de 1979 :

« Pourquoi c'est celui qui me plaît le plus ? Je ne saurais pas vraiment dire, pour une part peut-être parce que c'est mon année de naissance... Mais bien plus par son esthétique qui me plaît vraiment. Il y a tellement de Monkey que chacun trouve son modèle, on le voit sur les salons. On aime l'esthétique, c'est déjà ce qui séduit. Honda n'a jamais arrêté les séries spéciales, il y en a eu tellement... le millénium, celui en écho à la CB, le Kumamon, le FI pour l'injection etc. Une série spéciale chez Honda c'est entre 2600 et 3000 exemplaires ».

Un engouement qui ne se dément pas, ni quant à la force de proposition du constructeur, ni quant à la capacité d'acceptation des fans de Monkey,

**« FACILE À LOGER,
FACILE À UTILISER,
FUN À PILOTER, LE
MONKEY DEVIENT
UN INCONTOURNABLE POUR
DES DIZAINES
DE MILLIERS
D'UTILISATEURS. »**



Un Monkey 125 Yellow Banana, objet de toutes les fantaisies.

LE HONDA MONKEY EN 10 DATES

1961 : premier Honda Z100 (49 cm³/roues de 5 pouces / 40 kg) destiné aux parcs de loisirs.

1963 : le CZ 100 est la version homologuée. Modèle exporté en Europe et aux États-Unis à partir de cette date.

1967 : présentation du modèle Z50 M (selle escamotable, guidon repliable, et toujours pas de suspensions).

1969 : arrivée du Z50 A (les roues passent en 8 pouces, apparition d'une fourche hydraulique, le moteur reste un 49 cm³ à boîte semi-auto 3 vitesses).

1974 : apparition du Z50 J1 (nouveau cadre, nouveau bras oscillant, deux amortisseurs, selle et réservoir différents).

1978 : version J2 du Z50 (nouvelle selle et nouveau réservoir, ajout d'un porte-bagages arrière). Déclinaison de séries spéciales : Gorilla (réservoir plus important), Z50 R (pour les enfants). L'année 1978 marque aussi le début de la cohabitation de deux mécaniques avec soit des boîtes semi-auto 3 vitesses, soit des boîtes mécaniques 4 vitesses avec embrayage.

1987 : présentation du Monkey R avec cadre périmétrique, freins à disques, mono-amortisseur et boîte mécanique.

1991 : lancement du modèle Baja (qui reprend l'esthétique des Z50 R mais ajoute des clignotants et un double optique de phares).

2009 : Monkey FI qui adopte le système d'injection PGM-FI de la marque (selle et réservoir sont différents des J2).

2018 : Honda ressuscite le Monkey (un modèle 2014 avait été commercialisé uniquement au Japon et dans quelques pays asiatiques) mais cette fois en 125 cm³ injecté, encadré par l'ABS et répondant aux normes d'homologation. Un tribute aux Monkey du passé qui fait perdurer le nom et l'esprit sauvegardé !

à l'image de celle accompagnant la fin de la série J, soit 2 400 exemplaires célébrant le 50^e anniversaire de ce modèle, dont 400 modèles chromés qui seront mis en vente à la loterie et à laquelle 67 000 candidats auront participé... Des motos qui se collectionnent avec beaucoup d'évidence. Déjà la taille, toute petite, un modèle facile à loger que l'on expose sur un comptoir, dans un bar, dans un salon, dans une entrée... Des modèles recherchés par les collectionneurs de préférence avec la certification « brand new » (que l'on peut traduire par flambant neuf), comme nous l'explique notre collectionneur :

« Le Monkey est quelque chose de mignon, et pour beaucoup c'est un objet de déco. Ces personnes-là souhaitent qu'il n'y ait jamais eu d'essence dedans. Brand New signifie tels qu'ils ont été vendus à l'époque. Par exemple, mon modèle 1979 n'a que 1,7 kilomètre, et ce kilomètre et demi a été fait moteur arrêté, en l'emmenant sur des podiums de salons d'expositions. D'ailleurs pour éviter de les kilométrer, je les pousse souvent en marche arrière. On arrive à retrouver des véhicules vieux de 30 ou 40 ans qui sont « brand new », parce que les gens les ont conservé comme ça ».

C'est aussi comme ça qu'ils gardent le plus de valeur. Dans une récente vente aux enchères aux USA, des modèles restés dans leurs caisses d'origines de transport, même pas déballés donc depuis des dizaines d'années, ont été vendus



26 000 \$. Des Monkey qui compléteront des collections privées et rejoindront le Canada, l'Afrique du Sud, le Qatar, la Belgique... Des sommes importantes ici, mais pas besoin d'autant pour entrer dans la famille Monkey :

« Bien sûr qu'il existe des modèles très rares et donc très chers, une personne a proposé, sans succès, 100 000 € à un des possesseurs des trois premiers Monkey fabriqués. Mais ce sont des cas et des situations exceptionnelles, dans la réalité ce n'est pas du tout un univers fermé. Pour débiter, disons qu'il faut entre 1 500 et 3 000 €, tout en sachant que si l'on en prend soin, cet argent ne sera pas perdu. Acheter un Monkey doit d'abord être un plaisir. Personnellement, même si ça représente un vrai investissement, je n'ai aucun objectif de spéculation. C'est juste que je préfère avoir mon argent sous mes yeux plutôt que sur un compte en banque. La moitié de mes Monkey sont dans

« IL Y A TELLEMENT DE MONKEY QUE CHACUN TROUVE SON MODÈLE, ON LE VOIT SUR LES SALONS. »

mon salon, et j'ai vraiment plaisir à les regarder ».

À regarder oui, on l'imagine bien, mais à rouler ? Jamais ? N'est-ce pas là quand même la fonction première de nos motos, fussent-elles entraînées par des roues de 5, 8 ou 12 pouces ?

Et notre collectionneur de chausser son casque pour nous répondre :

« La moitié de mes Monkey sont « brand new », et ceux qui ne sont pas neufs, j'aime beaucoup rouler avec. Ça me procure vraiment du plaisir. Rouler en Monkey c'est super, tu profites d'autres choses, on ne voyage pas de la même manière qu'avec une grosse moto. Faire la route des Grandes Alpes, c'est du régal. Les motos hyper puissantes, trop lourdes, trop hautes, certains n'en veulent plus. Je l'ai constaté au salon de Lyon en discutant avec des gens qui me disaient se régaler avec leur Monkey 125, déjà parce que leurs pieds touchaient facilement par terre ».

Des pieds qui touchent le sol, les jambes repliées, et des bras qui s'allongent pour embrasser tout cet univers... de vraies allures de monkeys en somme.





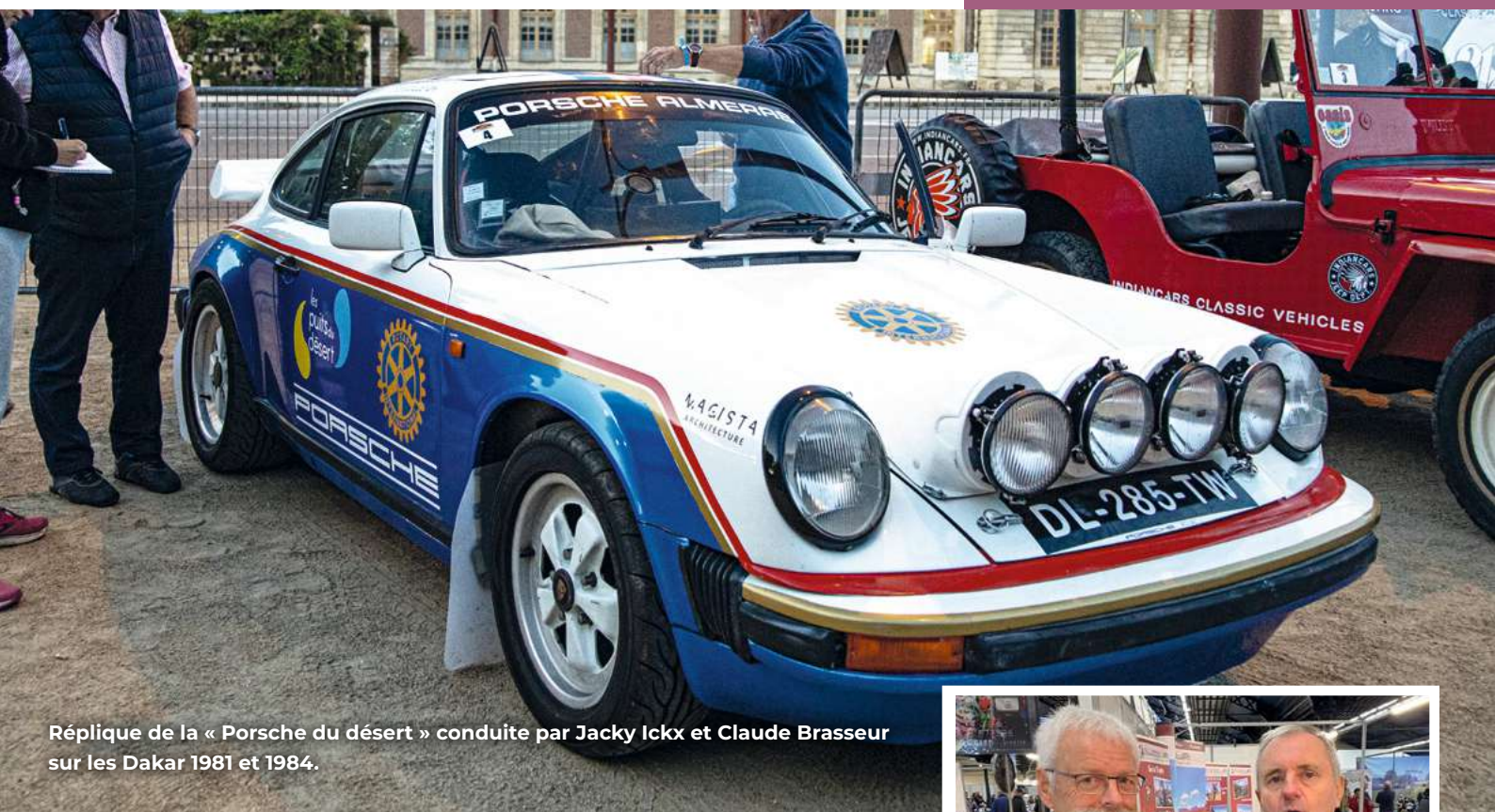
HONDA MONKEY 125 MILLÉSIME 2024

Commercialisé depuis 2018 dans sa livrée 125, conforme aux normes Euro5, le Monkey reste un engin terriblement accessible, même si comparé aux modèles historiques, son gabarit a pris du volume au fil des générations. Délivrant une puissance d'un peu plus de 9 chevaux, le petit monocylindre à air animé par une boîte 5 vitesses se montre volontaire à défaut d'être spectaculaire. Enfin si, il l'est au niveau de sa consommation (moins de 2 litres aux 100 km). Un Monkey gracieux qui mise une nouvelle fois sur sa bouille pour

séduire et ses dimensions pour convaincre : 104 kg en ordre de marche, une hauteur de selle de 775 mm, des jantes de 12 pouces, des suspensions confortables... De quoi rouler en toute liberté, profitant à allure modérée des paysages traversés. Disponible en 3 coloris (bleu, jaune ou rouge), il s'échange contre 4 149 € (LOA possible à partir de 89 € par mois).







Réplique de la « Porsche du désert » conduite par Jacky Ickx et Claude Brasseur sur les Dakar 1981 et 1984.

Rencontre

La Route des Légendes : renouer avec l'esprit du Dakar d'antan

La Route des Légendes s'élancera du 27 au 29 septembre sur le tracé historique des premiers départs du Paris-Dakar (RN20), entre Versailles et Sète. Nul doute que les spectateurs viendront nombreux pour admirer les véhicules emblématiques du célèbre rallye raid. Dédié à la mémoire d'Hubert Auriol et de René Metge, ce rallye historique entend fédérer ceux qui y ont participé et ceux qui en ont rêvé. Rencontre avec les organisateurs, Philippe Vassard, pionnier du Dakar à moto, et Thierry Roger, créateur de l'Enduro Vintage du Touquet et ex-organisateur du Dakar.

Par Floriane Boivin et Arnaud Nemet

Visuels : Philippe Donat, Pierre Kress / La Route des Légendes



LES ORGANISATEURS

THIERRY ROGER (à gauche)

Il est le créateur de l'Enduro Vintage du Touquet, avec Bernard Baudoux. Il a participé à l'organisation du Paris-Dakar à partir de 1985, puis à celle de nombreux rallyes raid comme le Rallye de l'Atlas, la Transorientale ou l'Africa Eco Race.

PHILIPPE VASSARD (à droite)

Ancien pilote moto professionnel en vitesse, endurance, rallyes routiers, rallyes raid et enduro. Il a participé aux deux Rallyes Abidjan-Nice puis à dix Paris-Dakar, dont le 1^{er} au guidon d'une 250 cm³. Il finit 3^e au classement général devant la 1^{ère} auto. Depuis de nombreuses années, il est engagé dans la prévention des risques routiers en entreprises et la sécurité routière, et a notamment assuré la promotion des Airbags Moto.

Comment est née l'idée de ce rallye ?

Philippe Vassard (P.V.) : Après le décès d'Hubert Auriol en 2021, avec un cercle d'amis proches, nous avons pris l'engagement auprès de sa famille d'organiser un rallye à son nom pour lui rendre hommage. Et pour cause, Hubert Auriol est une légende dans le milieu de l'automobile, et bien au-delà. Hubert est le premier pilote à avoir gagné le Paris-Dakar dans les deux catégories (moto et auto). Nous avons décidé de l'organiser en France afin de rappeler l'écho extraordinaire qu'avait le Paris-Dakar dans l'Hexagone. Un rayonnement qu'on a peut-être un peu oublié aujourd'hui, à l'heure où la course s'est éloignée (*voir encadré en fin d'article*).

Une première tentative de recréer ce parcours a eu lieu en 2022. Des anciens du Dakar et autres fans étaient ravis de participer et nous avons constaté une forte adhésion du public. Un engouement confirmé par le gros succès de l'exposition inédite sur le Dakar organisée à Retromobile 2024. Beaucoup de jeunes s'intéressent aux grandes

heures du Dakar et souhaitent en savoir plus : pourquoi il touchait autant de monde, etc.

Vous rendrez également hommage à René Metge, disparu il y a peu ?

Thierry Roger (T.R.) : En effet, nous avons aussi le souci de renouer avec un passé sportif et de marcher sur les traces de grandes vedettes comme Cyril Neveu, Hubert Auriol, Jacky Ickx, Claude Brasseur, Patrick Zaniroli et bien sûr René Metge, dont nous tenons à saluer la mémoire. Il fut l'un de nos plus grands pilotes automobiles de rallye-raid, avant de devenir organisateur d'épreuves comme le Paris-Moscou-Pékin et le Paris-Dakar, qu'il a remporté à trois reprises en catégorie auto.

Quel est l'esprit de La Route des Légendes ?

P.V. : Le but est de retrouver l'esprit du Dakar d'antan et avant tout, de se faire plaisir. Pour éviter les accidents, comme cela arrivait parfois lors des premiers Dakar sur la partie française. Il n'y aura pas de chrono-

« LES PARTICIPANTS SERONT AUSSI BIEN DES ANCIENS DU PARIS-DAKAR, QUE DES JEUNES PASSIONNÉS OU DES JOURNALISTES DE LA PRESSE. »

mètre et les trajets seront accessibles à tous. Les participants seront aussi bien des anciens du Paris-Dakar, que des jeunes passionnés ou des journalistes de la presse. Par ailleurs, nous voulons à travers cet événement rappeler que les liens avec l'Afrique de l'Ouest restent très forts, même s'il est aujourd'hui un peu plus difficile de s'y rendre. Le but est de donner envie à certains participants, plus jeunes, d'aller y rouler, là où c'est encore possible, comme au Maroc ou au Sénégal, par exemple.



Philippe Vassard devant une Honda Africa Twin.

Pouvez-vous nous parler de l'organisation de l'événement ?

T.R. : Le rallye se déroule exclusivement en France sur la RN20. Nous avons un statut associatif. Une vingtaine de bénévoles travaillent avec nous sur l'événement, pour la plupart des jeunes passionnés par l'histoire du Paris-Dakar, que nous avons rencontrés à Rétromobile. Pour relayer l'événement, nous nous appuyons sur la presse quotidienne régionale, la presse spécialisée auto et moto et nous mettons en place un partenariat radio. Nous avons aussi un partenariat avec le site Dakar D'antan, consacré à l'histoire des 8 premiers Dakar, qui compte plus de 25 000 abonnés. Plusieurs marques sont aussi partenaires de l'opération, dont Yamaha, Honda et Motul.

Vous avez aussi prévu des parcours tout-terrain ?

T.R. : En effet, cela nous a semblé important, pour remplacer les spéciales de l'époque. Nous avons donc ajouté deux épreuves tout-terrain facultatives, une près d'Orléans et une autre sur le circuit tout-terrain de Compreignac en Haute-Vienne (87), chez Christophe Meillat, un ancien pilote moto du Dakar. ⁽¹⁾

Combien espérez-vous de participants pour cette première édition ?

P.V. : Nous avons déjà environ 40 inscrits en moto et 20 en automobile 4x4 et nous tablons sur une centaine de véhicules maximum afin que cela reste convivial. Nous sommes confiants sur

l'engouement que ce rallye devrait susciter. Le vintage est à la mode, il n'y a qu'à voir le succès de l'Enduro Vintage du Touquet, qui attire chaque année plus de 700 participants.

Quels sont les véhicules les plus remarquables qui seront présents ?

P.V. : Nous espérons avoir des véhicules mythiques comme la Jeep Wagoneer du Dakar 1979 ; la 4L des Dakar 1979-80 et la R20 des frères Marreau (Dakar 1981-82) ; le Range Rover VSD n°212 qui était piloté en 1981 par René Metge ; la Citroën CX et la Porsche 911 type 953 de Jacky Ickx et Claude Brasseur (engagée en 1981 et 1984) ; ou le Toyota n°189 du Dakar 1981. La Citroën Traction Avant de Marc Joineau, qui était pilotée par Diane Thierry-Mieg, ex-épouse



LES GRANDES DATES DU DAKAR

1978. Le premier Paris-Dakar

En 1977, Thierry Sabine se perd à moto dans le désert de Libye au cours du rallye Abidjan-Nice. Sauvé des sables in extremis, il rentre fasciné par les paysages qu'il a découverts. Il imagine alors un parcours partant d'Europe, passant par Alger, Agadez puis Dakar. La devise de ce projet est : « Un défi pour ceux qui partent. Du rêve pour ceux qui restent. »

1978. Île-de-France

182 véhicules sont présents sur la place du Trocadéro pour un périple de 10 000 km vers l'inconnu, direction Dakar. Parmi les 74 pionniers qui atteignent la capitale sénégalaise, Cyril Neveu, au guidon d'une Yamaha 500 XT, ouvre le palmarès du plus grand rallye du monde. Puis le départ est transféré à Versailles à partir de 1981. Le prologue Versailles-Sète aura lieu sept fois.

2009. Départ de Buenos Aires

Suite à l'assassinat de quatre Français et de trois militaires Mauritaniens dans les jours précédant le départ du rallye, et face à des menaces terroristes, l'édition 2008 du Paris-Dakar est annulée à la veille du départ. Le Dakar renaît l'année suivante de l'autre côté de l'Océan Atlantique. Sur les somptueux territoires d'Argentine et du Chili, les pilotes sont encouragés par 4 millions de spectateurs lors de la première édition du Dakar transférée en Amérique du Sud.

2020. Cap sur l'Orient

Le Dakar prend ses quartiers dans la péninsule arabique. L'Arabie Saoudite s'étend sur un territoire vaste comme quatre fois la France. Les pilotes traversent des étendues désertiques de tous types : dunes, régions plus montagneuses...



La Traction Avant de Marc Joineau, un modèle des années 1950.



Le Range Rover VSD, réplique de celui piloté par René Metge sur le Dakar 1981.

de Thierry Sabine ⁽²⁾ en 1982, devrait être là aussi. Coté deux-roues, le Club Ténéré sera présent avec vingt motos, ma DKV 750 Quattro (une Kawasaki 4 cylindres engagée sur le Dakar 1985), la 400 KZ Kawasaki de Fenouil et des Honda Africa Twin d'époque.

T.R. : Précisons que la plupart sont des véhicules répliques, car les rares originaux conservés sont exposés dans des musées, ou aux mains de spéculateurs qui ne les sortent pas. Beaucoup de nostalgiques ont conservé des véhicules mais la plupart des voitures, qui étaient souvent entreposées dans des granges, ont mal vieilli.

Les municipalités des villes étapes ont-elles accueilli favorablement le passage de votre rallye ?

T.R. : Oui, les mairies sont ravies de l'effervescence et de l'animation que va générer notre événement. La ville de Versailles nous autorise à disposer de la grande place située devant le château et les maires de Brive-la-Gaillarde et Montauban nous accueillent en centre-ville. À Sète, nous avons déjà un préaccord favorable. À Orléans, Limoges et Toulouse, nous serons accueillis sur des terrains privés.

Quels sont les anciens concurrents du Dakar qui participeront ou seront invités ?

P.V. : Cyril Neveu (cinq fois vainqueur du Paris-Dakar entre 1979 et 1987)



La R20 des frères Bernard et Claude Marreau, victorieuse de l'édition 1982 du Paris-Dakar.

devrait être présent au départ à Versailles, ainsi que Jean-Pierre Fontenay (pilote automobile vainqueur du Rallye Dakar 1998) et Raymond Loizeaux (22 Dakar à son actif en moto) à Brive, et Serge Bacou (engagé sur le Dakar en moto entre 1981 et 1987) à Montauban. Le vendredi soir, un dîner réunira des anciens du Dakar à Versailles.

Philippe, vous avez participé au Paris-Dakar à moto de 1979 à 1988, quels sont vos souvenirs de l'étape française ?

P.V. : L'accueil était formidable. Dès la deuxième édition, nous partions le jour du Nouvel An, ce qui s'est avéré un excellent choix de date : 50 000 à 300 000 personnes se pressaient au

départ sur la place du Trocadéro ! Puis nous partions du château de Versailles et 350 000 personnes nous attendaient à chaque fois ! C'est l'équivalent du public présent aujourd'hui à l'Enduropale du Touquet, mais qui y est réparti sur 15 kilomètres...

Ensuite nous empruntons la Nationale 20 où plusieurs centaines de milliers de personnes nous attendaient tout le long du parcours. Le trajet jusqu'à Sète s'effectuait alors sur une journée, avec une partie en nocturne. Nous roulions à partir de 7 heures du matin, sous la neige ou la pluie. À chaque contrôle de passage, il y avait du monde. Des spéciales avaient lieu sur des terrains militaires, à Orléans ou aux Garrigues (près de Nîmes). Avec le Rallye des



Une Jeep reconditionnée pour la circonstance, ayant appartenue au pilote Jean-Fred Prost lors du 1^{er} Paris-Dakar.

Légendes, nous espérons retrouver un peu de l'ambiance de l'époque et revivre cette ferveur populaire, notamment lors de l'arrivée à Brive-La-Gaillarde et à Sète.

Concernant la moto, on constate aujourd'hui un grand retour du trail. Que signifie cette tendance, d'après vous ?

P.V. : Ce retour du trail montre qu'il y a une forte envie d'évasion dans la moto actuellement. Même si tout le monde ne peut pas se rendre en Afrique, on peut aussi s'évader sur les routes de France. La BMW GS 1200 est dérivée des victoires d'Hubert Auriol et de Gaston Rahier. L'Africa Twin de Honda a aussi toujours le vent en poupe, tout comme la Yamaha Ténéré qui continue d'évoluer après 40 ans d'existence. On peut aussi citer KTM qui a inscrit plus de 20 victoires au Dakar.

Vous avez croisé de nombreuses personnalités lors du Dakar. Étaient-elles facilement accessibles ?

P.V. : En tant que pionnier du Dakar, j'ai bien sûr rencontré Thierry Sabine, Daniel Balavoine, mais aussi des per-



Le Mitsubishi Pajero inscrit au Dakar de 1999, parti de Barcelone et inscrit en catégorie Marathon.

sonnalités comme Mark Thatcher (le fils de Margaret Thatcher qui participa en 1982), l'actrice Chantal Nobel, la présentatrice Évelyne Dhéliat, Gérard Lenormand ou Johnny Hallyday. Dans le désert, il n'y a pas de vedettes. De manière générale, toutes les personnalités deviennent beaucoup plus simples et très accessibles lorsqu'elles sont sur le terrain, en rallye.

T.R. : Hubert Auriol était très différent lorsqu'il planifiait l'organisation du rallye avec ASO (Amaury Sport Organisation) et lorsqu'il était sur le terrain, où il était toujours à l'écoute des petits pro-

blèmes que pouvaient rencontrer les concurrents. René Metge était pareil. À l'époque, la pression de l'argent était moins forte.

^[1] Christophe Meillat compte 43 rallyes africains dont 10 Dakar au compteur, ainsi que 20 participations à l'Enduropale du Touquet.

^[2] Thierry Sabine : pilote de rallye français, fondateur du Rallye Paris-Dakar et de l'Enduro du Touquet. Il décède dans un accident d'hélicoptère le 14 janvier 1986 au Mali, lors du Paris-Dakar.

TOUT SAVOIR SUR LA ROUTE DES LÉGENDES



La Route des Légendes est un rallye touristique moto, auto et camion, ouvert aux véhicules produits jusqu'en 1997. Il reprend le parcours qu'empruntait le rallye à partir de 1981. Le trajet suit la RN20, à la découverte de villages pittoresques et de panoramas à couper le souffle, à travers forêts, routes sinueuses et vallonnées ou routes côtières. Une première tentative de recréer ce parcours en 2022, la Hubert Auriol Classic, rassembla une cinquantaine de véhicules.

Pour cette édition 2024, les participants utiliseront un roadbook pour suivre un itinéraire défini. Un équilibre entre

découverte des paysages et concentration sur le parcours sera nécessaire pour maintenir une moyenne correcte pour arriver à temps à chaque point de contrôle sur ce trajet long de 970 km. Des CH (contrôles horaires) et des CP (contrôles de passages) seront situés à Versailles, Orléans, Châteauroux, Combreignac, Brive-la-Gaillarde, Montauban, Toulouse et Sète. Un Prix de participation sera remis à tous les participants et un Prix de l'esprit d'équipe récompensera le meilleur. Deux arrêts off road facultatifs auront lieu : le 1^{er} dans un centre de pilotage à Sougy, près d'Orléans, et le 2^e au circuit tout-terrain de Combreignac, près de Limoges. À noter que 20 € seront récoltés par participant puis redistribués à l'association Les Puits du Désert (qui creuse des puits au Sénégal et au Sahel) afin de créer un puit au nom d'Hubert Auriol.

INFOS PRATIQUES : LA ROUTE DES LÉGENDES 2024

DATES : Du 27 au 29 septembre 2024

TARIFS :

Inscription catégorie « AUTO »

- **Option 1 :** Versailles - Sète (2 jours) - 28 & 29/09/2024 (2 pers.) : 550 €
- **Option 2 :** Versailles - Brive-La-Gaillarde (1 jour) - 28/09/2024 (2 pers.) : 400 €
- **Option 3 :** Brive-La-Gaillarde - Sète (1 jour) - 29/09/2024 (2 pers.) : 400 €

Personne(s) supplémentaire(s) : 100 € / personne.

Inscription catégorie « MOTO »

- **Option 1 :** Versailles - Sète (2 jours) - 28 & 29/09/2024 (1 pers.) : 250 €
- **Option 2 :** Versailles - Brive-La-Gaillarde (1 jour) - 28/09/2024 (1 pers.) : 200 €
- **Option 3 :** Brive-La-Gaillarde - Sète (1 jour) - 29/09/2024 (1 pers.) : 200 €

Personne(s) supplémentaire(s) : 100 € / personne.

RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTION :

route.legendes@gmail.com

Thierry Roger : 06 08 53 64 63 / Philippe Vassard : 06 07 15 31 10.

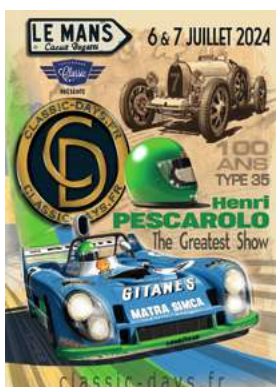




TRAVERSÉE DE PARIS ESTIVALE, SAINT-CLOUD/MEUDON

30 JUIN

Près de 700 véhicules de plus de 30 ans sont attendus sur cette 17^e édition de la Traversée de Paris estivale, organisée par Vincennes en Anciennes, le plus grand club multimarque de France. Autos, motos, vélos, bus, utilitaires légers et tracteurs formeront un joyeux rassemblement de ce que le patrimoine roulant compte de plus varié. Sur place, des modèles rares de marques parfois disparues seront présents, avec des équipages venus de tous horizons. Cette année, le circuit débutera du Domaine national de Saint-Cloud suivi d'un parcours en Vallée de Chevreuse, avant leur arrivée à l'Observatoire de Meudon. Deux parcours seront prévus : un premier circuit de 30 kilomètres pour les vélos et les vélomoteurs ; et un second, de 80 kilomètres, réservé aux voitures.



CLASSIC DAYS, CIRCUIT LE MANS BUGATTI

DU 6 AU 7 JUILLET

En attendant le retour du Mans Classic l'année prochaine, rendez-vous aux Classic Days, les samedi 6 et dimanche 7 juillet, sur le mythique circuit Bugatti du Mans. Deux journées durant lesquelles les passionnés de véhicules anciens, répartis en plusieurs plateaux (avant-guerre, Formule 1, monoplaces ou GT), pourront profiter de séances de roulage libre sur le fameux circuit nivernais. Au programme également, séances de dédicaces, expositions de voitures de collection et d'exception, bourse d'échange auto et moto ou encore parades. L'invité d'honneur sera cette année le pilote Henri Pescarolo, recordman de participations du double tour d'horloge et habitué du Mans. Un musée éphémère lui rendra hommage.



CIRCUIT DES REMPARTS, ANGOULÊME

DU 13 AU 15 SEPTEMBRE

Chaque année, pendant trois jours, la ville d'Angoulême vit au rythme des moteurs des voitures anciennes. La 52^e édition aura lieu du 13 au 15 septembre. Plusieurs centaines de véhicules s'affronteront sur un circuit fermé et se retrouveront sur des rallyes, lors d'un concours d'élégance ou encore lors d'un concours d'État. Organisé depuis quatre-vingts ans, l'événement affiche déjà plus de 50 éditions au compteur. L'an dernier, le Circuit des Remparts a accueilli 11 000 personnes dans l'enceinte payante du circuit.



Passion

Vivre ma passion avec sérénité



Assurance Véhicules de Collection

Avec AXA Passion, vivez votre passion en toute sérénité : expertise du véhicule valable 5 ans, rapatriement du véhicule au domicile (assistance passion), dommages sur circuit lors des Journées Club⁽¹⁾.

Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

⁽¹⁾ Selon clauses et conditions du contrat

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 Assistance France Assurances - S.A. au capital de 24 099 560,20 € - 451 392 724 RCS Nanterre - Siège social : 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 € - 572 079 150 RCS Versailles - Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. Entreprises régies par le Code des assurances. • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles sur le site axa.fr.



Ref. 969204-A 06 2022 - Crédits photos : Bruno Bergher on Unsplash, Y. Larayedh - Graine du désert



Dossier

Après 4 ans d'absence, le Tour de Belle-Île a repris le large

Le Tour de Belle-Île a été créé en 2008 avec un objectif bien précis : rassembler le plus grand nombre de passionnés de plaisance pour leur offrir une journée de régate authentique, dans une ambiance des plus conviviales. Un concept novateur qui a vite trouvé le succès, en devenant dès 2011, la plus grande course à la voile de France en nombre de participants. Du 3 au 5 mai dernier, pour son grand retour après 4 ans d'absence, un nouveau partenaire de taille mettait les voiles aux côtés du Tour de Belle-Île : AXA Passion. Focus sur cette course 100 % bretonne qui a le vent en poupe.

Par Floriane Boivin et Anne-Lise Parlant

Visuels : Arnaud Pilpré - Studiomarlea / Gauthier Lebec

La réédition d'un événement historique

L'événement est une réédition de l'historique Tour de Belle-Île, créé dans les années 1950. Il s'agissait à l'époque d'une régate qui a vu passer des grands noms de la navigation, comme Guy et Éric Tabarly, membres de l'équipage du *Danycan* sur l'édition de 1954.

Après un arrêt de l'événement, la société EOL organise en 2008 la réédition de cette course, sous un format qui diffère un peu : il s'agit désormais d'une course-croisière, qui s'ouvre aux voiliers de plus de 6 mètres.

Si le terrain de jeu reste le même que lors des toutes premières courses (La Trinité-sur-Mer, la baie de Quiberon et Belle-Île-en-Mer), cette réédition propose un concept un peu différent de la régate initiale en offrant la possibilité à des équipages purement amateurs de venir se confronter aux meilleurs marins du moment, présents dans la plupart des grandes courses sur des bateaux comme les ULTIMS, les IMOCA, les CLASS40... ceux qu'on retrouve sur les grandes traversées transatlantiques et les tours du monde. Tous les types de bateaux sont invités à participer, qu'ils aient une, deux ou trois coques.

En seulement quatre ans, l'événement était devenu la première course de voile de France en nombre de voiliers participants, devant deux mastodontes : le Spi Ouest-France et les Voiles de Saint-Tropez. Et pour cause, le Tour de Belle-Île a su réunir chaque année plus de participants : 5 bateaux en 1953, 15 en 1954, 124 en 2008, 280 en 2009, 330 en 2010, 486 en 2011 et 502 en 2012. L'année 2014 a battu tous les records avec 517 bateaux inscrits.

Le record du Tour de Belle-Île est détenu depuis 2011 par Sébastien Josse sur *Citana 11* en 2 heures et 24 minutes, et a été égalé par le *MOD70 Edmond de Rothschild*, faisant partie de la même écurie.

Initialement programmées annuellement, des aléas extérieurs ont entraîné l'annulation de certaines éditions de la course. En 2016 par exemple, l'événement se voit repoussé au profit de l'Armen Race*, puis déprogrammé pour manque de participants. Quatre ans plus tard, c'est la crise sanitaire qui empêche la tenue de l'événement,

qui ne fera son grand retour que pour cette édition 2024, très attendue par les passionnés.

Une régates pour trois mots-clés : convivialité, simplicité et plaisir (sur l'eau)

Tous ces passionnés, professionnels comme amateurs, courent sur un format certes sportif et compétitif mais qui reste accessible à tous, grâce à ses règles simples. Au programme de cette année, une seule et même ligne de départ de 3 km pour tous, près de 350 bateaux et 1500 membres d'équipage (un vrai spectacle pour les yeux !) et deux parcours au choix : un P'tit Tour et un Grand Tour. Le P'tit Tour propose un parcours d'environ 37 milles nautiques en Baie de Quiberon : passage par le chenal de la Teignouze, traversée de la bouée du Tour de Belle-Île devant Sauzon, avant de revenir en longeant Belle-Île. Le Grand Tour est, quant à lui, réservé aux bateaux armés en semi-hauturier. Au départ de La Trinité-sur-Mer, ce parcours d'environ 42 milles nautiques fait un tour complet de Belle-Île.

L'ambiance conviviale reste au cœur de cet événement qui se veut familial et festif. Pour cela, tous les éléments sont réunis pour profiter pleinement de la passion de la plaisance autour de la magnifique baie de Quiberon. Sur terre, on retrouve notamment un village de course installé sur les quais du port de La Trinité-sur-Mer où skippers impatientes, visiteurs curieux et passionnés de voile se retrouvent pour partager cette expérience unique, entre discussions animées et derniers préparatifs. Au sein du village, 1000 mètres carrés regroupent pour le temps d'un week-end stands, bars chaleureux, scène musicale et food-trucks alléchants.

Fidèle au concept de départ qui a fait le succès de l'événement, le Tour de Belle-Île a clôturé en mai dernier son édition 2024 dans une ambiance des plus festives. Et pour le grand retour de l'événement, la météo très pluvieuse et venteuse a contraint la société organisatrice à annuler le Grand Tour en dernière minute. Seuls les bateaux de plus de 8,5 mètres ont eu le droit de s'élancer, tous, sur le P'tit Tour, plus facile et plus accessible.



Yellow Impact Sailing, gardant le sourire malgré les conditions météorologiques.



Un soir de fête, après une journée sur les flots.



L'Orma 60.

* L'Armen Race est une course à la voile côtière, organisée à chaque printemps par la Société Nautique de La Trinité-sur-Mer.

« EN SEULEMENT QUATRE ANS, L'ÉVÉNEMENT EST DEvenu LA PREMIÈRE COURSE DE VOILE DE FRANCE EN NOMBRE DE VOILIERS PARTICIPANTS. »



La grâce des voiliers First 31.7 sous l'objectif.

Un aléa climatique qui n'a rien enlevé au charme et au succès de l'événement, comme le précise son organisateur dans l'interview qui suit.

Toute une équipe mobilisée pour contribuer à sa réussite

Autre nouveauté de cette édition 2024, l'événement est désormais organisé par OC Sport Pen Duick*, une filiale du groupe Télégramme employant une vingtaine de personnes, chargée des événements voile.

Pour ce faire, OC Sport Pen Duick peut compter sur une équipe projet dédiée à cette course, travaillant en collaboration avec une équipe de communication et de partenariats dédiée. Le Tour de Belle-Île s'appuie aussi sur l'aide d'une cinquantaine de bénévoles sur terre et en mer, d'une vingtaine de prestataires et d'un corps arbitral de la Fédération Française de Voile, qui veille au bon déroulement de la course.

Environ 70 personnes travaillent pendant 3 jours pour faire de cet événement un véritable succès.

Une course 100% bretonne, solidaire et engagée

Soucieux des questions environnementales qui touchent notamment l'univers de la plaisance, le Tour de Belle-Île a à cœur de valoriser les acteurs locaux de la région en travaillant main dans la main avec eux et en soutenant des causes caritatives. Certains équipages sont effectivement profondément engagés et courent pour une cause lors de cet événement. Cette année, l'association et l'équipage Neptune - *Gagner avec Parkinson*, revenue de l'Océan Globe Race (Tour du monde en équipage), a soutenu la maladie de Parkinson afin de sensibiliser le plus grand nombre et de faire changer de regard sur ce trouble neurologique.

L'écoresponsabilité raisonne également comme une priorité essentielle de l'événement. Le Tour de Belle-Île a instauré des actions concrètes pour minimiser son impact carbone. L'organisateur, OC Sport Pen Duick, a notamment souhaité réduire les émissions liées aux déplacements, en favorisant les modes de transport durables, et a mis en place des initiatives au sein du village, notamment dans le secteur de la restauration alimentaire. Ce dernier a aussi voulu se concentrer sur la réduction des déchets via un système de tri plus efficace et travaille en étroite collaboration avec ses partenaires pour garantir un événement durable.

Et pour le grand retour du Tour de Belle-Île, AXA Passion a mis les voiles à ses côtés en devenant partenaire officiel de l'événement. Un partenariat qui devrait continuer dans les années à suivre...

Le Tour de Belle-Île, c'est...

- 1 Un rassemblement d'amateurs, de passionnés et de professionnels de la voile en quête de nouvelles sensations.
- 2 Une fête conviviale pendant 3 jours à la Trinité-sur-Mer avec des célébrations et des exposants.
- 3 Une destination touristique incontournable pour ceux qui recherchent une expérience unique en France.



Team Actual, l'heureux équipage gagnant de cette édition 2024.



« AU PROGRAMME, UNE SEULE ET MÊME LIGNE DE DÉPART DE 3 KM POUR TOUS, PRÈS DE 350 BATEAUX ET 1500 MEMBRES D'ÉQUIPAGE : UN VRAI SPECTACLE POUR LES YEUX ! »

*** L'organisateur derrière le Tour de Belle-Île : un acteur incontournable de la voile professionnelle**

OC Sport Pen Duick est une filiale du groupe Télégramme, l'un des plus grands groupes de presse régionale en France. Il y a 20 ans, Télégramme a décidé de diversifier ses activités en rachetant la société d'organisation d'événements de voile Pen Duick, dirigée à ce moment-là par le navigateur français Éric Tabarly depuis sa création en 1973.

Ces deux entités ont fusionné pour devenir un grand groupe d'événements sportifs : OC Sport. Le groupe a une filiale spécialisée dans la voile : OC Sport Pen Duick, désormais leader dans l'organisation de grands événements de voile en France et à l'international. Il organise 6 des grandes courses qui jalonnent le calendrier de la voile sportive : la Route du Rhum, la Transat CIC, la transat Paprec, la Solitaire Du Figaro Paprec, l'Arkéa Ultime Challenge Brest et depuis l'année dernière, le Tour de Belle-Île.





Interview

10 questions à Joseph Bizard, Directeur Général d'OC Sport, organisateur du Tour de Belle-Île

Après des études à l'école de commerce Audencia à Nantes et une expérience professionnelle de presque 10 ans dans le Marketing chez Mc Donald's France, Joseph Bizard a décidé il y a 9 ans de changer de cap. Son souhait profond ? Se réorienter pour suivre sa passion : la voile et la course au large. Après une dizaine d'années passées chez OC Sport Pen Duick, il est désormais le directeur général du groupe OC Sport depuis le 1^{er} juin 2024.

Par Floriane Boivin

Visuels : Arnaud Pilpré - Studiomarlea / Gauthier Lebec

Joseph a accepté de partager avec nous son retour d'expérience sur l'édition 2024 du Tour de Belle-Île.

Le Tour de Belle-Île est revenu après 4 ans d'absence. Quelles sont les raisons de cette pause ?

La course n'avait pas pu avoir lieu depuis la crise sanitaire de 2020. Une absence trop longue de près de 4 ans, pour cette course devenue une classique de la voile. Nous avons ainsi repris l'organisation de l'événement en 2023 et relancé l'épreuve en 2024. Un vrai challenge ! Et pour cause, nous avons constaté avec joie que l'événement n'a pas perdu de sa superbe. Un succès qui s'explique notamment grâce à son ancrage historique profond et durable dans le panorama des événements Plaisance.

Quels étaient cette année les deux parcours proposés aux bateaux ?

Le Tour de Belle-Île comporte deux parcours distincts : un P'tit et un Grand Tour, débutant tous



les deux dans la Baie bien protégée de Quiberon, près de la Trinité-sur-Mer.

Le P'tit Tour fait 37 milles nautiques: c'est un parcours plutôt simple et facile d'accès, ouvert à tous les voiliers de plus de 6 mètres équipés en côtier. Les eaux y sont plutôt calmes et font le bonheur des bateaux moins habitués à la régate.

Le Grand Tour, lui, fait 43 milles nautiques et fait le Tour de Belle-Île par l'extérieur. Il est ouvert à tous les voiliers de plus de 9 mètres, armés en équipement semi-hauturier. Plus exigeant, il s'adresse aux navigateurs plus chevronnés.

Avec ces deux parcours, la course est alignée avec sa promesse initiale: proposer une régate conviviale et ouverte à tous les types de bateaux, de navigateurs et de plaisanciers.

Avez-vous rencontré des problèmes particuliers durant l'événement ?

Les conditions météorologiques ont été assez musclées. Nous avons donc décidé avec le directeur de course d'ajuster le dispositif en conséquence: rediriger les bateaux du Grand Tour vers le P'tit Tour dans la Baie, bien protégée par Belle-Île et Quiberon. Le volume de participants a été réduit avec la suppression de petits

bateaux ayant une taille inférieure à 8 mètres 50, trop à risques dans ces conditions. Une décision bien accueillie par les marins.

Rappelons-le, le Tour de Belle-Île est d'abord une course placée sous le signe de la convivialité. Nous voulions en priorité que tout le monde s'amuse, garde des bons souvenirs de cette édition et que la course soit belle.

Quelles embarcations se sont différenciées sur les flots ?

Nous voulions réunir sur l'eau tous types d'embarcations, naviguant plus ou moins vite. Il y avait aussi bien les bateaux de plaisance de navigateurs chevronnés de la côte Atlantique, des multicoques, des monocoques, des bateaux de tradition et des bateaux plutôt classiques. Nous avons par ailleurs, et c'est l'une des particularités du Tour de Belle-Île, des grands bateaux de course, habitués aux épreuves océaniques.

Nous devons ainsi assister au grand retour d'*Hydroptère*, un bateau expérimental créé il y a une vingtaine d'années, qui avait été l'un des premiers bateaux à battre les records de vitesse sur 1 mille nautique. Il n'a finalement

pas pris le départ suite aux conditions météorologiques.

Il y avait cependant la présence du bateau *ULTIM* de l'équipage « Team Actual », d'ailleurs gagnant de cette édition: un grand trimaran de 32 mètres de long et 23 mètres de large. Ce bateau fait partie aujourd'hui des plus grands bateaux de course au monde et s'est illustré notamment sur le dernier tour du monde en solitaire, l'ARKEA ULTIM CHALLENGE-Brest.

En revanche, le record détenu par le *MOD70 Edmond de Rothschild* depuis la 8^e édition du Tour de Belle-Île (2 heures et 24 minutes) n'a pas été battu !

Sur terre, quelles ont été les animations prévues pendant ces 3 jours de fête ?

Nous avons un village ouvert du vendredi matin au dimanche soir, qui comprenait une grande tente d'accueil, un lieu de présentation avec une scène (pour diffuser les images de la course) et un bar pour se restaurer. Nous avons aussi d'autres tentes destinées aux inscriptions et aux partenaires. Une véritable ambiance de village régnait sur le lieu qui était assez spacieux pour accueillir tous les participants et leur famille.



Chiffres clés 2024

3 jours de village

1500 participants

Près de **350** bateaux

900 m² dédiés aux exposants



Découvrez le classement 2024 par catégorie



Des concerts y étaient organisés chaque soir. Le dimanche, il y a eu la remise des prix et une animation sur la Fresque du Climat. Un sujet sur lequel les équipes OC Sport s'engagent à l'occasion des grandes épreuves.

Quelles sont vos plus grandes fiertés de cette édition 2024 ?

Notre plus grande fierté est collective : c'est celle d'avoir réuni près 350 bateaux et d'avoir pu compter sur la fidélité des participants. C'est une grande satisfaction de savoir que le Tour de Belle-Île figure parmi les plus grandes courses de bateaux en nombre de participants en France. C'est un événement très attendu.

Nous sommes aussi fiers d'avoir réussi à remobiliser des acteurs locaux pour pouvoir donner l'impulsion de cette nouvelle course : la Société Nautique de la Trinité-sur-Mer, les yacht-clubs de la baie de Quiberon et notamment le YCCA*, la ville de la Trinité-sur-Mer, la société des Ports du Morbihan et le Port de la Trinité-sur-Mer. Sans oublier des partenaires privés comme AXA Passion, qui s'engagent dans cet événement historique. La dernière fierté concerne l'ensemble du travail fourni en marketing / communication / événementiel qui a permis de

reconstruire l'état d'esprit original de la course : convivial, simple et joyeux !

Avez-vous eu des réactions suite à cette édition ?

Nous avons eu un retour unanimement positif de la part des coureurs. Ils ont reconnu que la course a, certes, parfois été âpre à cause des conditions météorologiques, mais fantastique pour autant. Certains nous ont dit qu'ils avaient hâte de revenir l'année prochaine. Pour être honnête, c'est un sentiment que nous partageons également car nous ne savions pas si le pari allait être gagné. Nous nous projetons avec beaucoup d'impatience dans la prochaine édition !

Les avis de nos partenaires, essentiels pour déployer la course, mais aussi des équipes, des jurys et membres du corps arbitral sont aussi très importants pour nous. Comme le dit l'adage : « vous n'aurez pas deux fois l'occasion de faire une première bonne impression » !

Pouvez-vous dire que vos objectifs ont été atteints ?

Absolument, à 100 % ! Nous pouvons nous féliciter de la relance de cet événement, qui possédait dès le départ

un grand potentiel. Il fallait aussi que le public soit nombreux car la promesse était aussi de réunir beaucoup de monde sur le départ. Nous avons eu plus de 1500 participants, ce qui reste sensiblement comparable aux statistiques de la dernière édition en 2019.

Le prochain Tour de Belle-Île est bel et bien prévu au printemps 2025. Nous avons un an devant nous pour le préparer et pour le rendre une nouvelle fois mémorable.

Merci beaucoup Joseph pour cette interview. Que pouvons-nous vous souhaiter pour les futures éditions ?

La plus belle des récompenses pour le Tour de Belle-Île est de réunir le plus grand nombre de passionnés de nautisme le temps d'un week-end sportif et convivial. Nous avons l'ambition d'en faire le plus grand événement de voile en France.

Pour les 10 prochaines années, on se souhaite aussi de continuer à partager cela avec tous ceux qui ont été à nos côtés sur cette édition de relance, dont AXA Passion, et à construire la suite de cette belle aventure main dans la main.

« NOUS VOULIONS EN PRIORITÉ QUE TOUT LE MONDE S'AMUSE, GARDE DES BONS SOUVENIRS DE CETTE ÉDITION ET QUE LA COURSE SOIT BELLE. »





TROPHÉE BAILLI DE SUFFREN, SAINT TROPEZ

DU 22 JUIN AU 6 JUILLET

Le vingt-quatrième Trophée Bailli De Suffren revient bientôt pour une nouvelle édition avec pour parcours : Saint-Tropez, Alghero et Carloforte (Sardaigne), Bizerte (Tunisie) et La Valette (Malte), comme arrivée. Cet événement est organisé par la Société Nautique de Saint-Tropez, le Yacht Club d'Alghero, la Lega Navale Italiano, le Club Nautique de Bizerte, le Royal Malta Yacht Club et le Yachting Malta, sous la coordination du Marenostrium Racing Club de Saint-Tropez. Le projet de cette course-croisière est d'offrir à Malte la statue de Pierre-André de Suffren, dit « le Bailli de Suffren », Vice-Amiral de la Marine Royale sous Louis XVI, Capitaine de la flotte et ambassadeur de l'Ordre Souverain de Malte, tout en rendant hommage à ce dernier. Qui sera le prochain Chevalier Corsaire du Bailli ?



FÊTES MARITIMES DE BREST

DU 12 AU 17 JUILLET

La huitième édition approche pour cette célébration où plus d'un millier de bateaux d'hier, d'aujourd'hui et de demain, venus du monde entier, se rassembleront pendant plusieurs jours : bateaux du patrimoine, navires d'États, bateaux scientifiques, flottilles traditionnelles étrangères, belles plaisances, bateaux de la course au large etc. Les Fêtes Maritimes de Brest rendent hommage à la mer – patrimoine commun de l'humanité – comme espace de découverte, d'exploration de liberté et d'imaginaire, ce trait d'union entre les peuples et leur culture. Amoureux de la mer ? Ne manquez pas cet événement festif, point de repère de 9000 grands marins.



SALON CANNES YACHTING FESTIVAL

DU 10 AU 15 SEPTEMBRE

Numéro un au monde pour les grands voiliers, le Cannes Yachting Festival est le premier salon nautique à flot d'Europe, baigné dans une ambiance luxueuse et élégante. Chaque année en septembre et depuis sa création en 1977, ce salon réunit les acteurs de la plaisance qui exposent leurs nombreuses nouveautés et dernières innovations en avant-première. Une nouveauté verra le jour en 2024 : le lancement d'un nouvel espace entièrement dédié aux bateaux à moteur neufs, à partir de 8 à 12 mètres. Côté chiffres, 55000 visiteurs et 610 exposants seront présents, ainsi que plus de 700 bateaux, de 5 à 50 mètres, à terre ou à flot. Ces bateaux sont à voile ou à moteur, monocoques ou multicoques, à coque dure ou semi-rigide.



LES VOILES DE SAINT-TROPEZ

DU 28 SEPTEMBRE AU 6 OCTOBRE

Premier événement de voile de la façade Méditerranéenne, les Voiles de Saint-Tropez, héritières de la Nioulargue, ont été organisées pour la première fois en 1999, par la Société Nautique de Saint-Tropez (Club Nautique depuis 1862). Environ 250 bateaux sont attendus lors de cette édition : des bateaux classiques, parfois centenaires, des maxis yachts et des bateaux modernes, parmi les plus beaux du monde. À l'aube de ses vingt-cinq ans, cet événement est l'alliance parfaite entre plaisir de naviguer et sens de la fête.



Romain Schaffner, fondateur de 90 à l'heure.

Interview

L'aventure à 90 à l'heure !

Romain Schaffner, le fondateur de 90 à l'heure, donne une seconde vie à de vieux véhicules qui n'attendent qu'une chose : reprendre du service ! Spécialisé dans l'aménagement de combis, camping-cars et vans sur-mesure, 90 à l'heure permet de réaliser tous projets passion, sur tous modèles et toutes marques confondues, dans le but de créer de nouvelles expériences nomades inoubliables. Décryptage d'un concept qui allie dépaysements et liberté, avec des véhicules 100 % sur-mesure.

Par Floriane Boivin et Benjamin Pinier
Visuels : Romain Schaffner, DR

Bonjour Romain, d'où vient cette passion de véhicules vintage et de mécanique ?

J'ai toujours été bercé dans l'univers des voitures par mon père : quand j'étais enfant, il m'offrait souvent des petites voitures Majorette. Plus tard, j'ai travaillé dans l'automobile chez Renault puis chez Tesla. Pendant quelques années, j'ai participé au développement commercial de Tesla quand la marque est arrivée en France en 2016. C'était l'époque où personne ne croyait en Tesla, car il était très difficile de vendre des voitures à 150 000 € avec 220 kilomètres d'autonomie, sans « super chargeur » et sans zone de recharge. C'était un vrai challenge pour moi.

Je suis très sensible au fait de redonner vie à des vieux véhicules, de leur redonner une âme. Quand on entre dans un véhicule, on ressent quelque chose de fort, on se l'approprie et on finit même parfois par lui donner un nom. Avec le temps, le véhicule devient un membre de la famille, on s'y attache.



Bienvenue au sein des ateliers de 90 à l'heure,
à Sannois (95) !



Un 4x4 Land Rover aménagé sur-mesure,
équipé d'une tente de toit.



Deux combis colorés, prêts pour l'aventure.

« QUAND ON ENTRE DANS UN VÉHICULE, ON RESSENT QUELQUE CHOSE DE FORT, ON SE L'APPROPRIE ET ON FINIT MÊME PARFOIS PAR LUI DONNER UN NOM. »

Pouvez-vous nous raconter l'histoire de la création de 90 à l'heure ?

J'ai créé 90 à l'heure il y a maintenant 4 ans. Avant cela, j'ai principalement travaillé dans le secteur automobile, en Irlande notamment. Une fois rentré en France, j'ai appelé un voisin de mes parents, Jean, qui avait une ancienne menuiserie. Grâce à lui, j'ai pu obtenir un garage de 30 m² qui m'a permis de commencer à bricoler, tout en postant quelques stories sur Instagram. Même si je n'y croyais pas vraiment à l'époque, cela a commencé à porter ses fruits, grâce aux réseaux sociaux.

90 à l'heure est située au 11 rue Carnot, à Sannois (95). C'est une très vieille menuiserie dans un vieux local de 1875, tout en bois. Il y avait de très vieilles machines que nous avons remises aux normes et restaurées. Nous avons réaménagé l'espace et aujourd'hui, la superficie est d'environ 400 m², sur

2 niveaux. Cela nous permet d'avoir un espace d'aménagement, un endroit menuiserie, des bureaux et des zones de stockage, avec quelques places devant pour pouvoir garer les véhicules.

Quels principaux services proposez-vous et quelles sont vos spécialités ?

Pour le moment, notre cœur de métier est l'aménagement, la réparation et l'optimisation de véhicules. Si un client souhaite devenir complètement autonome, nous sommes capables d'installer un panneau solaire sur son véhicule. Nous savons dimensionner, conseiller et installer ce genre d'équipements. De même pour tout ce qui concerne le chauffage, l'eau et l'électricité.

Nous faisons aussi de l'aménagement sur-mesure, de A à Z. Nous guidons au mieux nos clients en fonction de leurs besoins, de leurs projets et de

ce qui s'accorde avec leur véhicule. Aujourd'hui, nous comptons une quarantaine de restaurations et d'aménagements de véhicules.

Enfin, nous avons un service de location de véhicules dédié aux professionnels, sur des périodes estivales ou des week-ends, avec des parcours plus ou moins définis, que nous avons expérimentés en amont.

Travaillez-vous seul ou avez-vous une équipe à vos côtés ?

Nous sommes 4 employés à temps plein au sein de la menuiserie. Jérôme, qui est chef d'atelier menuiserie avec 25 ans d'expérience à son actif ; Guillaume, qui s'occupe de l'aménagement électrique, de la plomberie, des panneaux solaires et de tous les équipements et accessoires et Mathieu, apprenti en menuiserie. Nous avons aussi une stagiaire en Community



Management, arrivée en mai dernier. Nous travaillons dans une ambiance conviviale, détendue et chaleureuse, tout en restant professionnels. L'ambiance est aussi liée à cet endroit atypique, bucolique et fleuri où l'on se sent bien pour travailler.

Nous travaillons dans une vraie optique d'optimisation et de recherche de solutions pour les aménagements. Nous mettons un point d'honneur sur l'artisanat tout en restant dans une démarche de constante amélioration. À ce jour, nous n'avons aucune machine numérique, nous faisons tout à la main !

Existe-t-il beaucoup de concurrence dans votre secteur d'activité ?

Oui, nous sommes sur un marché très concurrentiel, surtout depuis la crise sanitaire. Il y a une véritable effervescence et une hausse des volumes de vente des véhicules de loisirs, malgré la législation des municipalités et l'augmentation des restrictions envers les fourgons, camping-cars etc.

Il y a deux écoles : ceux qui vont travailler à la main et ceux qui vont plutôt choisir de la découpe numérique pour une meilleure rentabilité et un placement tarifaire beaucoup plus intéressant.



Vue de l'intérieur du van Mojito.



Quelle est votre clientèle habituelle ?

Notre clientèle est plutôt éclectique. L'âge moyen est de 30 à 40 ans, mais nous avons aussi des clients de plus de 50 ans, voulant se faire plaisir en prévision de leur retraite. Pour la location, nos clients ont plutôt la vingtaine et une véritable appétence pour les véhicules des années 70, très intemporels.

Récemment, nous avons eu des clients, originaires du Gabon, qui sont partis faire le tour de l'Afrique avec un Land Rover Defender que nous avons refait. Malheureusement je ne voyage plus physiquement, mais je peux dire que je voyage désormais à travers mes clients !

Comme nous sommes à côté de Paris, nous avons une clientèle urbaine, intéressée par la location de combis pour s'échapper le week-end. Pour l'aménagement en revanche, nos clients peuvent venir de plus loin.

Quelles sont les différentes étapes de restauration d'un van sur-mesure et combien de temps cela prend-il ?

Dans le cas des vans sur-mesure, nous avons deux types de clients : ceux venant avec leur propre véhicule et ceux pour qui nous devons le trouver. Dans la deuxième situation, les étapes pour l'aménager sont les suivantes : une fois les ouvertures pour les fenêtres faites, nous nous occupons de l'isolation du sol, du plafond et des parois. Viennent ensuite l'installation électrique, le chauffage, la plomberie et la menuiserie. Notre expertise permet de conseiller au



Prise de mesures d'une banquette pour une parfaite intégration dans le véhicule.

mieux le client sur les choses essentielles à avoir dans son véhicule et d'optimiser son confort à bord. Tous les projets sont différents, mais nous comptons en moyenne 2 mois pour un van classique.

Comment évaluez-vous l'état d'un véhicule avant de le restaurer ?

Nous allons vérifier dans un premier temps le châssis, la partie technique et mécanique. Nous constatons s'il y a de la rouille, et si c'est le cas, voir si elle est perforante ou non. Nous allons aussi nous assurer de l'état du moteur, si des révisions ont été faites et si les trains avant et arrière ont été entretenus. Ces étapes vont nous permettre de chiffrer une restauration de la partie mécanique et de la carrosserie. Pour la carrosserie, le client va aussi pouvoir choisir la couleur de son combi selon ses envies.

Avez-vous déjà travaillé sur des projets atypiques ou insolites ?

Tout à fait ! Pour une cliente ancienne danseuse professionnelle, nous avons créé un des plus petits vans du monde



Un Piaggio Porter, minuscule véhicule, en pleine rénovation.



un Piaggio Porter. C'est un véhicule minuscule, d'à peine 3 mètres sur 1,42 mètre de large, qui sert principalement pour l'entretien des espaces verts. Le challenge était que l'on puisse y dormir, y mettre une cuisine, de l'eau et une planche de surf au plafond. Le pari a été réussi : nous avons réalisé un petit van vraiment cosy, au look surfeur, tout en bois avec du chêne et du lambris blanc. C'était un sacré défi !

Quel a été votre plus gros challenge à ce jour, que ce soit dans la rénovation ou l'aménagement d'un véhicule ?

L'un de nos plus gros challenges actuels est de pouvoir livrer les commandes dans les délais, car nous n'avons pas internalisé la partie mécanique et carrosserie. Sinon, je pense à la création d'un appartement dans un conteneur pour des voisins à la recherche d'un espace à vivre en plus. La nature de cette demande se situait entre la maison et le combi, avec

des matériaux que l'on retrouve dans l'aménagement de fourgons. Le tout, avec les normes d'une maison.

Quels sont les principaux matériaux utilisés et leurs avantages en termes de durabilité et de confort ?

Comme première couche d'isolant thermique, nous utilisons de la laine de vêtements recyclée et du liège projeté. Le bois pouvant peser lourd, nous utilisons des alternatives, avec du bois contreplaqué, comme le bouleau et le peuplier.

Pour s'inscrire davantage dans un projet de durabilité, d'écologie et de renouvellement, nous utilisons aussi des bois exotiques d'Indonésie, qui ont l'avantage d'être plus légers. Ces bois bénéficient d'excellentes propriétés en termes de résistance à l'humidité et permettent de réduire la pose de vernis chimique polyuréthane. Avec ce bois-là, nous pouvons compter aux environs de 100 kg pour l'aménagement d'un combi, ce qui reste plutôt faible.

Proposez-vous des options d'énergie alternative pour alimenter les équipements à l'intérieur du véhicule ?

L'idée est que le véhicule soit complètement autonome sur la partie électrique. Nous pouvons y installer des batteries secondaires, en fonction de la demande énergétique du véhicule et de sa taille. Ensuite, nous dimensionnons le parc électrique en fonction de l'autonomie souhaitée par le client. Nous installons les panneaux solaires adaptés au parc énergétique pendant les étapes et lorsque vous roulez, le coupleur séparateur va pouvoir recharger les batteries.

Nous avons vu que le sujet du « slow tourism / travel » vous tient à cœur. Qu'est-ce que cela signifie pour vous ?

Alors déjà, on ne prend pas l'autoroute ! On prend le temps de voyager. On fait le choix d'aller découvrir, d'apprécier ce qui nous entoure et même parfois les problèmes que l'on va rencontrer sur la route. Le « slow tourism », c'est laisser plus de place à la spontanéité, au lâcher prise et ne rien prévoir si ce n'est la destination. C'est une philosophie qui permet de faire davantage de rencontres.

Avez-vous des conseils à donner à nos lecteurs dans le cadre de l'aménagement d'un van / camping-car ?

Le principal conseil, c'est de bien identifier leurs besoins, en se posant les bonnes questions, pour savoir ce qui leur conviendrait réellement sur le long terme : « Où est-ce que je veux aller ? », « qu'est-ce que je vais faire avec mon véhicule ? »... etc.

Un des meilleurs conseils est de louer et de tester pour savoir si le véhicule nous correspond vraiment. Il y aura toujours des concessions à faire mais en règle générale, il ne faut pas oublier que « moins on en a, moins on rencontre de problèmes à bord du véhicule ».

« JE SUIS TRÈS SENSIBLE AU FAIT DE REDONNER VIE À DES VIEUX VÉHICULES, DE LEUR REDONNER UNE ÂME. »

Y a-t-il des tendances qui se dégagent cette année ?

Ce qui plaît beaucoup en ce moment, ce sont les kits d'aménagement. Avec un kit, vous allez pouvoir transformer votre voiture du quotidien en un petit camping-car : y mettre une tente de toit, une galerie, un point d'eau, un réchaud, 2 ou 3 petits rangements et potentiellement, un lit dépliant. Vous pouvez transformer votre voiture pour un budget de 5 000 à 6 000 €. Je pense à des marques comme « Tchao Tchao »* et « Exokit ». C'est une alternative pratique qui peut se ranger facilement dans votre garage.

Quelles sont vos ambitions et vos projets pour les prochains mois à venir ?

À terme, nous avons le projet de faire des ateliers participatifs. Le concept serait de permettre aux gens de venir faire « leur propre décoration et leur propre véhicule », avec un encadrement professionnel. Cela se déroulerait via des modules de formation, sur les parties menuiserie, aménagement, plomberie, électricité et autonomie.



Transformation complète pour l'intérieur du Piaggio Porter.

*voir interview dans notre Cap' Passion 8, NDLR

« À TERME, NOUS AVONS LE PROJET DE FAIRE DES ATELIERS PARTICIPATIFS. LE CONCEPT SERAIT DE PERMETTRE AUX GENS DE VENIR FAIRE **LEUR PROPRE DÉCORATION ET LEUR PROPRE VÉHICULE**, AVEC UN ENCADREMENT PROFESSIONNEL. »



J'ai aussi le souhait d'agrandir *90 à l'heure*, d'ouvrir la société à des potentiels investisseurs pour nous permettre de nous positionner sur un marché qui correspond plus à la demande. Je pense également aux kits d'aménagement et à de nouvelles machines plus performantes, qui nous permettraient de réduire le temps de production.

Pour terminer, avez-vous le rêve de retaper un modèle de van en particulier ?

On pensait à un « Schoolbus » du Canada pour y créer un petit appartement. Malheureusement, à cause de l'infrastructure des routes en France, il est très rare d'en croiser. Plus insolite : je dirais aussi une péniche, vu que nous sommes spécialisés dans l'habitat alternatif.



Une cuisine sur-mesure prête à l'emploi pour ce 4x4 tout-terrain.



Plus d'infos sur le site de *90 à l'heure* :



Passion

Voyagez en toute tranquillité



Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

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 Assistance France Assurances** - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 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 €, 572 079 150 RCS Versailles, Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.



Jeff Bloyet, fondateur du Festival de la Roof Top Tent.

Interview

Festival de la Roof Top Tent : un festival nomade pas comme les autres

Existant depuis 3 ans, le Festival de la Roof Top Tent revient pour une nouvelle édition pleine de promesses du 13 au 15 septembre 2024, en Bretagne. Les passionnés de tente de toit se donneront rendez-vous au camping du Roch Vétür, situé à 20 minutes de Vannes, dans le Morbihan (56). Le directeur et aventurier Jeff Bloyet nous livre une interview empreinte d'humanité sur cet événement festif et solidaire très attendu.

Par Floriane Boivin et Benjamin Pinier

Visuels : Jeff Bloyet / HBT Photographie (Marc Herbert) / Morbihan Tourisme / Bérangère Oppendinger

Le Festival de la Roof Top Tent

Comment est né ce festival ?

Après avoir rencontré un souci de santé d'ordre neurologique qui a profondément questionné ma vie personnelle, j'ai ressenti un fort désir de voyager. J'ai donc quitté mon appartement et installé une tente sur le toit de ma voiture pour en faire mon mode de vie pendant 2 ans et demi. En septembre 2021, je suis parti faire le tour de l'Europe en tente de toit. J'ai traversé 17 pays, du sud de l'Europe jusqu'aux pays Nordiques. J'ai relayé ce voyage sur les réseaux sociaux où de nombreux adeptes souhaitaient l'existence d'un « rassemblement » entre passionnés. Cette aventure a été le véritable point de départ de la création du festival, avec une première édition en septembre 2022.

L'authenticité, la responsabilité environnementale, l'accessibilité et l'humain sont nos valeurs principales. Le cœur de notre festival, ce sont véritablement nos festivaliers.



Un festivalier bien installé lors de l'édition 2022.



L'ambiance chaleureuse et conviviale toujours présente une fois la nuit tombée.



La magnifique Coccinelle d'un couple de jeunes mariés en 2023.

« NOTRE FORCE PRINCIPALE C'EST L'AUTHENTICITÉ. LE FAIT D'ÊTRE RESTÉ NOUS-MÊME, DE RESPECTER NOS VALEURS ET D'AVOIR TISSÉ DES LIENS FORTS AVEC NOS PARTICIPANTS. »

Quel était votre objectif à la création de cet événement ?

L'objectif principal était de rassembler, d'échanger et de faire vivre une communauté jusqu'alors dormante. La première édition s'est déroulée dans un camping dans le Centre de la France, à Huriel dans l'Allier. Un lieu stratégique puisqu'il est facilement accessible depuis tout l'Hexagone. On a eu 19 exposants, 4 groupes de musique et environ 80 véhicules, ce qui était déjà prometteur. Cette année, nous attendons une soixantaine d'exposants, presque le double de 2023, 150 véhicules festivaliers et environ 5 000 visiteurs.

Comment décririez-vous l'expérience des participants lors de ce festival ?

Conviviale avant tout ! Les festivaliers viennent de France, d'Angleterre, de

Suisse et de Belgique. Ils sont très heureux de pouvoir se retrouver chaque année et de voir les enfants de chacun grandir. Il y a même des groupes qui se forment sur les réseaux sociaux. Il y a aussi de nombreux échanges d'astuces et de conseils. Les sourires et les émotions à la fin de chaque édition nous touchent beaucoup.

Des anecdotes à partager au sujet des aménagements dont vous avez été témoin ?

J'en ai une plutôt amusante : nous avons eu en 2023 une magnifique Coccinelle, équipée d'une tente de toit, qui a fait sensation. La particularité de ses propriétaires ? Le couple terminait son voyage de noces par notre festival ! Nous sommes aussi souvent étonnés par l'inventivité générale de nos festi-

valiers en termes d'aménagement de leur véhicule.

Comment sélectionnez-vous vos exposants et partenaires ?

Certains se manifestent d'eux-mêmes. Il faut toujours qu'il y ait une cohérence entre les exposants et l'ADN du festival, pour conserver une certaine authenticité. La sélection se fait naturellement : 95 % d'entre eux dorment sur leur stand, ce qui traduit beaucoup de convivialité et de proximité avec nos festivaliers. Eux aussi viennent des 4 coins de l'Europe : France, Suisse, Belgique, Pays-Bas et Bulgarie. Bien sûr, on veille également à l'image de nos partenaires et aux valeurs qu'ils partagent.

Nous sommes conscients qu'il faut être ouvert à divers univers d'équipements

« JE TIENS COMPTE AU MAXIMUM DES AVIS DES VISITEURS, DES FESTIVALIERS MAIS ÉGALEMENT AUX ATTENTES DES EXPOSANTS. »

et de véhicules, tout en se fixant des limites : nous souhaitons avant tout nous concentrer sur l'univers de la tente de toit et du camping. Des produits essentiels, accessibles à tous.

Comment sont choisies les destinations des éditions et pourquoi les changer à chaque fois ?

Je prends en compte les retours des festivaliers et de ceux qui désirent l'être. L'idée derrière ce festival était de le rendre nomade, à l'image de nos participants. Nous partons pour un tour de France sur 5 ans pour contenter et rencontrer le maximum d'adeptes de la tente de toit. Toutefois, nous souhaitons garder un festival « à taille humaine » et réduire au maximum notre empreinte carbone. Lors de la nouvelle édition, le samedi 14 septembre 2024, un tirage



Des modèles de tente de toit pour tous les goûts et tous les modèles de véhicules.

au sort sera organisé pour définir les 4 prochaines destinations des futurs événements.

Avez-vous encouragé des initiatives solidaires pour le festival ?

Oui, car j'y suis particulièrement sensible. De manière générale, l'accessibilité des « Personnes à Mobilité Réduite » (PMR) est prise en compte sur les infrastructures du site et le déroulement de l'organisation. Cette année, les allées dans le village exposants feront 5 mètres de large. Dans le questionnaire d'inscription des visiteurs, nous demandons s'ils auront besoin d'un accompagnant

sur place. L'entrée pour toutes les personnes en situation de handicap et leur accompagnateur est gratuite.

Nous aurons un conférencier infirme moteur cérébral (IMC) et grand adepte des tentes de toit. Nous échangeons aussi avec l'ensemble de nos exposants et réfléchissons conjointement aux meilleures solutions à proposer à ce public. Deux de nos exposants présenteront des solutions pour les personnes en situation de handicap dans l'équipement de loisirs.

J'ai également un projet personnel : « Bivouac pour Tous », qui a pour but de proposer des séjours bivouac adaptés aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap.

Que pouvez-vous dire sur la tente de toit dans l'univers des véhicules et équipements de loisirs ?

La tente de toit peut être considérée comme une bonne « porte d'entrée » dans cet univers avec des premiers prix autour de 1500 €. Elle s'adresse à des jeunes étudiants ou des jeunes actifs mais aussi des sportifs : adeptes de vélo, de kayak, d'équitation... qui ont besoin d'une solution de couchage. Nous avons également des passionnés de photographie qui recherchent une solution discrète et



Le Festival de la Roof Top Tent, du côté des exposants.



Temps d'échange et de partage entre deux passionnés de tente de toit.

facile pour leurs déplacements. La tente de toit s'adapte vraiment aux besoins, aux envies et aux moyens financiers de chacun.

Quelles sont les réglementations pour ce genre de dispositif ?

À l'heure actuelle, une voiture avec une tente de toit est considérée comme un véhicule de loisirs uniquement lorsqu'il y a une emprise sur le sol avec l'échelle dépliée. À partir de ce moment-là, la réglementation en vigueur est similaire à celle d'un van.

Il est effectivement très important de connaître les réglementations et de respecter les règles de bonne conduite. Pour cela, il est utile de prendre contact avec la mairie de la ville où l'on souhaite s'installer, pour connaître les éventuelles restrictions en vigueur. On peut aussi demander l'avis aux locaux pour se poser sur un spot en particulier. Évidemment, on ne s'installe pas devant une maison ou en bord de côte !

Certaines applications utiles comme « HomeCamper » permettent de voir l'historique règlementaire d'un spot et donnent la possibilité de faire du camping chez l'habitant.

L'édition 2024

Quelles sont les activités proposées pour l'édition à venir ?

Les activités seront en cohérence avec la région dans laquelle on sera : la Bretagne. Une région dont je suis originaire et qui me tient à cœur. Nous serons précisément dans le Morbihan, à 20 minutes de la plage, sur un lieu magnifique. Pour les enfants, nous pensons à la confection de cerfs-volants et pour les adultes, à des ateliers culinaires, pour apprendre à faire des crêpes traditionnelles. L'idée est de mettre en avant le terroir et les traditions de la région concernée. Les exposants feront des démonstrations de leurs produits et une tombola sera organisée pour tenter de gagner une tente de toit et d'autres surprises.

Qu'est-ce qui différencie cette édition des précédentes ?

Les activités et les infrastructures, dans le but d'avoir un accueil de qualité. La superficie du camping sera aussi plus importante avec le volume de personnes attendu. Autre différence : le changement de statut du festival, qui passe d'Association à Société (Perspectives Valley), pour nous structurer et professionnaliser les postes. Je tiens compte au maximum des avis des visiteurs, des festivaliers mais également aux attentes des exposants. Depuis cette année, nous collaborons aussi avec une agence de communication, qui s'occupe de la refonte de notre site internet, de la campagne de communication ainsi que de la décoration du site du festival.

Aussi, j'aurais à mes côtés Michaël Rontet comme co-organisateur. Il sera en charge de coordonner les différents services et les différentes équipes pendant le festival (restauration, conférenciers, merchandising,

technique scène et équipe « accueil » du festival...). J'ai beaucoup de chance de pouvoir compter sur son organisation, son dynamisme et sa positivité ! Je salue aussi toute l'équipe derrière ce festival.

Quels seront les sujets des conférences prévues au programme ?

En règle générale, je sonde notre communauté sur la page du groupe Facebook « Road-trip en tente de toit (Roof Top Tent) » qui compte presque 15000 utilisateurs de tente de toit, pour savoir si certains d'entre eux aimeraient partager leur expérience. Nous aurons la chance d'avoir à nos côtés 8 conférenciers témoignant sur des thématiques précises : road-trip sur la Panaméricaine, voyager avec un animal ou en famille nombreuse, road-trip en Écosse, voyage caritatif pour la recherche contre la sclérose en plaques etc. Et je n'oublie pas Luigi, infirme moteur cérébral (IMC), qui va raconter ce que la tente de toit lui apporte au quotidien et surtout, nous partager une belle leçon de vie.

À l'avenir, j'imagine aussi une thématique sur la cuisine racontée par des passionnés, pour qu'ils nous partagent leurs meilleures recettes réalisées lors de leurs voyages.

Pour aller plus loin

Quelle est selon vous la recette de votre succès aujourd'hui ?

Notre force principale c'est l'authenticité. Le fait d'être resté nous-même,

de respecter nos valeurs et d'avoir tissé des liens forts avec nos participants. Ensuite, je dirais la passion de l'outdoor qui nous rassemble.

Dans le cas contraire, avez-vous des enseignements à en retirer ?

Avec le recul, j'estime avoir beaucoup appris sur moi et sur ce qu'engendre l'organisation d'un tel événement. De par mon ancien métier de pompier professionnel, j'avais connaissance des notions de sécurité à respecter, ce qui m'a beaucoup aidé. En revanche, côté événementiel, j'ai dû improviser, tester et apprendre de mes erreurs. Le « Camper Van Week-End » est pour moi une belle référence et une grande source d'inspiration. J'ai également dû faire face à une forte concurrence et notamment déloyale, ce qui a été un gros défi pour moi et mon équipe. Des dispositions ont été prises : une avocate fait désormais partie du staff du festival pour cadrer l'aspect juridique.

Je peux vous dire qu'il est plus facile de passer un mois en Norvège en tente de toit à - 25 degrés que de préparer une édition du festival ! *(rires)*

Pourquoi avez-vous choisi de vous ouvrir à l'ensemble des constructeurs automobile orientés véhicules de loisirs et d'aventures ?

En 2023, nous avons eu Dacia France comme partenaire exclusif et officiel du festival. Pour 2024, je souhaitais étendre la notion de « collectif » à l'ensemble des participants, puisque

la tente de toit s'adapte sur n'importe quelle voiture, peu importe sa marque. C'est une bonne opportunité pour eux de présenter leurs véhicules hors des concessions et sous d'autres thématiques (bivouac, vacances & camping). Leurs retours d'expérience nous sont aussi très précieux.

Comment imaginez-vous le Festival de la RTT dans 3 ans à 5 ans ?

Dans 3 ans, nous serons en plein tour de France. Tant que l'authenticité du festival perdure et que les retours des festivaliers sont pris en compte, j'ai foi en notre projet. Au fil des années, l'organisation gagnera aussi en productivité. L'esthétisme sera plus harmonisé dans notre communication et au sein du village des exposants. On souhaite un village beau et attractif aux yeux des exposants et des constructeurs automobiles.

Dans les années à venir, je mets un point d'honneur à ne pas refuser de festivaliers, en fixant un objectif d'accueil de 600 passionnés.

Nous n'avons pas l'ambition d'exporter notre festival à l'étranger, à part peut-être, un rapprochement vers les frontières suisse et belge car les festivaliers venant de ces 2 pays sont nombreux.



Vue aérienne du camping du Roch Vétür, lieu d'accueil de l'édition 2024.

À RETENIR POUR L'ÉDITION 2024

env. 500	Festivaliers (150 véhicules équipés de tente de toit)
60	Exposants
5000	Visiteurs attendus au minimum
1	Site exceptionnel situé à 20 minutes de Vannes en Bretagne

Plus d'infos et inscription à l'événement :





FESTIVAL DE LA ROOF TOP TENT, MORBIHAN

DU 13 AU 15 SEPTEMBRE

Convivial, solidaire et chaleureux, le Festival de la Roof Top Tent ravira tous les adeptes de la tente de toit du 13 au 15 septembre 2024, pour une nouvelle édition qui se veut - cette fois - bretonne. Au sein du camping Le Roch Vétür (56) situé en front de mer, constructeurs automobiles, fabricants de tentes de toit et d'accessoires présenteront leurs produits aux festivaliers venus de France et de l'étranger. Huit conférences présentées par des passionnés, concerts et animations donneront vie à cet événement festif. Diverses surprises attendent les participants et mettront en lumière la région et ses traditions.



SALON VÉHICULE AVENTURE PROVENCE, DRÔME

DU 13 AU 15 SEPTEMBRE

Destiné à tous ceux qui rêvent de partir à l'aventure ou de faire le tour du monde, le Salon Véhicule Aventure Provence aura lieu cette année à Montboucher-Sur-Jabron, dans la Drôme Provençale (26). Organisé par Bénévoles Aventure, cet événement en plein air dédié aux véhicules d'aventures, de voyages, de loisirs et des activités de voyages accueillera une nouvelle fois les éditions de l'A7 Vintage. Sur place, un rassemblement inédit de Motorhomes et de véhicules de loisirs anciens américains & européens.



SALON DES VÉHICULES DE LOISIRS, SEINE-SAINT-DENIS

DU 21 AU 29 SEPTEMBRE

Durant neuf jours, tous les passionnés de véhicules de loisirs pourront se rendre au Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte, de 10h à 19h, pour la 58^e édition du Salon des Véhicules de Loisirs. Spécialisé dans les caravanes, camping-cars, ou encore vans et fourgons aménagés, cet événement est aujourd'hui la plus grande vitrine des véhicules de loisirs de France. Au programme de l'édition 2024 ? Pas moins de cent-cinquante stands pour découvrir en exclusivité les dernières tendances et innovations du secteur, rencontrer les exposants et s'imprégner de cet univers. Diverses animations et conférences organisées par les professionnels auront lieu.



Mylène Dorange et son compagnon Valentin Simonet, fondateurs du média "My Gasoline".

VOUS ET VOTRE PASSION

Mylène Dorange, la passion sous toutes ses formes

Son visage vous est peut-être familier. Et pour cause, cette jeune femme est une figure connue du grand écran et est très active sur les réseaux sociaux. Passionnée de sport mécanique, journaliste sportive et personnalité engagée notamment pour la cause des femmes dans ces milieux masculins, avec un métier gravitant autour de la collection et du deux-roues, et des hobbies liés à la vanlife et à la plaisance... cette cliente AXA Passion ne pouvait qu'avoir sa rubrique dans notre beau magazine ! Nous avons eu la chance de la rencontrer sur plusieurs événements et elle a accepté de se livrer pour les lecteurs de *Cap' Passion*.

Par Benjamin Pinier et Floriane Boivin
Visuels : Mylène Dorange

Une passion pour l'automobile...

Comment est née votre passion pour
l'automobile et pour le sport auto ?

Les gens pensent souvent que je suis passionnée d'automobile et de moto, mais je suis avant tout passionnée de sport mécanique. J'ai toujours été impressionnée par les exploits sportifs des pilotes. J'aime l'automobile, mais j'aime surtout leur histoire. J'adore les voitures qui ont roulé au Mans ou sur des courses mythiques, celles qui ont gagné des courses ou des championnats. J'aime le vécu de ces véhicules : une peinture abîmée, un cuir un peu usé, on peut y lire leur histoire. Je trouve aussi que les vieilles voitures sont des objets d'art. J'ai une attirance sur le côté purement esthétique.

Cette passion est venue d'elle-même dès mon plus jeune âge, sans aucune influence familiale dans ce domaine. J'ai fait mon premier tour à l'arrière

d'une moto vers 10-11 ans. Pour l'automobile, mon voisin m'emmenait à l'école avec les Porsche qu'il possédait, et j'y ai pris goût. Je pense que j'aime les voitures depuis ce moment-là. Dès que je les ai vues, je me suis dit que j'en voudrais une plus tard.

Avez-vous une préférence particulière concernant un modèle de voiture ?

Je vais être obligée de citer ma voiture ! J'ai une Lancia Delta Integrale que j'adore. Je suis une grande passionnée des Delta en rallye. J'ai aussi un petit faible pour la Pagode de Mercedes. Ce n'est pas forcément un modèle que je prendrais, mais esthétiquement, j'aime beaucoup.

Vous êtes aussi une grande adepte de vanlife, avez-vous un souvenir particulier à nous partager ?

Mon conjoint et moi sommes constamment en déplacement professionnel durant l'année. C'est pourquoi on essaie de trouver des destinations plus calmes et isolées durant nos séjours en van, pour nous poser, entendre les bruits de la nature et nous reposer. Par exemple, la

côte basque en plein été ne nous attire pas du tout, nous privilégions les destinations moins prisées comme la Normandie ou la Bretagne. La première anecdote de nos séjours en van qui me vient à l'esprit est un souvenir simple mais qui me tient à cœur : la dégustation d'un smash burger en bord de mer, dans le Cotentin. Un des meilleurs souvenirs de ma vie !

...désormais au cœur de son activité...

En tant que journaliste sportive pour la chaîne télé l'Équipe, on peut dire que votre parcours professionnel est intimement lié à votre passion. Comment en êtes-vous arrivé là ?

J'ai toujours été très curieuse, j'adore aller à la rencontre de nouvelles personnes et découvrir leur personnalité. Cela m'a amené à m'orienter vers le monde du journalisme. J'ai donc commencé mes études dans une école de journalisme, l'ESJ Paris, puis je me suis spécialisée dans le journalisme sportif en travaillant pour divers médias auto, avant d'être contactée par la chaîne télé l'Équipe. Ils recherchaient une personne

experte dans le domaine du sport automobile, connaissant les pilotes, les circuits etc. C'était mon cas : j'avais déjà été reporter sur différents championnats à travers l'Europe. Dans un premier temps, j'étais en charge de couvrir les programmes de la Formule E et les 24 Heures du Mans, puis la moto avec le Bol d'Or, l'Enduropale du Touquet et le Dakar.

Ce qui me plaît dans ce métier, c'est que je suis au cœur de l'action. Pour les 24 Heures du Mans par exemple, je suis sur la ligne de départ pour les interviews et sur la Pit-Lane pour embarquer les gens dans les coulisses de l'événement. On a accès aux box pour présenter les véhicules et leur mécanique, rencontrer les pilotes, voir la façon dont ils récupèrent etc.

Y a-t-il un événement sportif qui vous a particulièrement marqué ?

J'ai toujours dit que j'adorerais faire le Dakar et j'ai eu la chance d'y aller cette année. Je m'attendais à beaucoup de gentillesse de la part des pilotes, mais j'ai quand même été agréablement surprise par la proximité et la convivialité qui



y règne. Je me préparais à ce que ce soit dur physiquement et ça l'a vraiment été. Au niveau professionnel aussi, tout n'a pas été simple : on n'a pas toutes les informations, on ne sait pas ce qu'il se passe en temps réel, les timings etc.

On est perdu au milieu du désert, on ne voit pas la course. C'est comme faire une interview après un match de foot, sans avoir vu le match. Journalistiquement parlant, c'est sûrement l'épreuve la plus difficile que j'ai eue à couvrir.

Vous présentez la Formule E sur L'Equipe. Comment sentez-vous l'engouement autour de cette compétition autour de l'électrique, longtemps boudée par les amateurs de sport auto ?

Je reviens du circuit de Misano, c'était noir de monde ! Il ne faut pas oublier que ce genre de championnats sont des laboratoires. Je m'explique : ce qui est développé pour la Formule E servira ensuite sur nos voitures. C'est aussi dans ce sens-là que c'est intéressant.

On a tendance à penser que le sport auto est réservé aux passionnés d'automobile, alors que pas du tout. Une course de Formule E peut être regardée par n'importe qui. C'est hyper dynamique. J'ai des amis qui ne regardent pas la F1, mais qui regardent la Formule E. C'est deux concepts totalement différents et qui ne sont pas comparables.

Avez-vous déjà eu l'occasion de tester des véhicules retrofités ?

J'avais pu tester une R5 rétrofité, j'ai adoré ! Je pars du principe qu'il est préférable de retrofiter une voiture qui ne pouvait plus fonctionner, que d'en acheter une nouvelle. L'aspect récupération/rénovation me plaît beaucoup.

Au-delà du retrofit, je pense que l'électrique est une technologie hyper intéressante. On oppose souvent les passionnés d'automobile et les adeptes de l'électrique, je ne suis pas d'accord avec ça. On peut très bien avoir un véhicule électrique pour ses déplacements professionnels la semaine et rouler en ancienne le week-end.



Mylène aux 24 Heures du Mans, après la remise de prix.

...exposée avec succès sur les réseaux sociaux...

Au-delà de votre activité journalistique à la TV, vous êtes très présente sur les réseaux sociaux. Comment combinez vous ces deux activités au quotidien ?

J'aurais du mal à vous parler d'une journée « classique ». Aucun jour ni aucune semaine ne se ressemblent. J'ai des activités très différentes selon les saisons. Entre mars et octobre, je suis régulièrement en déplacement sur les circuits. Du jeudi au dimanche, en général. Pour le reste de la semaine, quand je suis chez moi, mon temps se répartit entre la préparation des déplacements et le travail sur le Club que j'ai fondé il y a quelques mois : le *Women's Motor Club*. Si le temps le permet, j'aime bien prendre ma moto, une Honda Dominator (un trail des années 80) pour honorer mes rendez-vous sur Paris.

Votre média My Gasoline, qui parle de moto et de collection, cartonne sur Instagram et TikTok. Pourquoi vous être lancée dans cette aventure ?

J'ai toujours aimé les sports mécaniques, mais avant d'en faire mon métier, j'ai travaillé comme journaliste pour le magazine *ELLE*. J'allais sur les circuits le week-end, mais cela n'intéressait pas mes collègues qui me suivaient sur mon compte perso. Alors, avec mon conjoint, on a décidé de créer cette page pour que nos amis puissent suivre nos aventures. Ça n'avait rien de sérieux au départ, mais au final, ça a tout de suite beaucoup plu aux internautes !

...et engagée pour la rendre accessible au plus grand nombre...

Vous êtes particulièrement engagée pour défendre la place de la femme dans ces milieux plutôt masculins.



Porsche 911 3.2L.



Sur le terrain, au cœur de l'action, lors d'interviews de champions.

« POUR LES FEMMES QUI SOUHAITERAIENT SE LANÇER ET DÉCOUVRIR CET UNIVERS, JE N'AI QU'UNE CHOSE À DIRE : ALLEZ-Y ! »

En tant que femme, avez-vous facilement réussi à trouver votre place dans ce secteur ?

En auto, ça s'est fait très simplement. En moto, c'était un peu plus compliqué. Les mentalités sont un peu plus « old school », mais quel que soit le secteur, je pense qu'on se fait une place en connaissant son sujet. Il ne faut pas arriver en se disant qu'une place nous attend : il faut prendre sa place.

Pour les femmes qui souhaiteraient se lancer et découvrir cet univers, je n'ai qu'une chose à dire : allez-y ! Il ne faut plus se dire qu'en tant que femme, ce n'est pas pour nous. Ce sont des domaines passionnants, vous serez très bien accueillies.

Pouvez-vous nous parler du Women's Motor Club, le club que vous avez créé pour les femmes passionnées d'auto, de moto et d'aviation ?

Cela faisait un moment que j'y pensais pour une raison simple : j'aurais été la

première à y adhérer si ça avait existé. À force de rencontrer des femmes de tous horizons, j'imaginai un lieu où elles pourraient se rencontrer et s'inspirer entre elles.

J'avais limité le nombre d'adhésions à 50 membres la première année pour ne pas être débordée au niveau organisationnel, et l'objectif a vite été atteint. Il y a déjà 25 femmes sur liste d'attente. Il y a eu un engouement auquel je ne m'attendais sincèrement pas. On a ouvert le site fin décembre quand j'étais au Dakar et je voyais les demandes d'adhésion défiler dans ma boîte mail, c'était assez fou ! Je suis surtout étonnée de voir que ce sont principalement des femmes qui ne me connaissent pas et qui voulaient simplement être unies par la passion.

Ce sont des femmes de tous les âges, venant de toute la France et qui ne travaillent pas dans ces secteurs (c'était un souhait de ma part, afin d'avoir des profils les plus diversifiés possibles).

Un dernier message à transmettre à nos lecteurs ?

Il y a des gens qui, aujourd'hui, se sentent mal à l'idée d'exprimer leur passion pour l'automobile, pour des raisons écologiques, notamment. On pointe du doigt ce secteur sans faire forcément la part des choses et beaucoup se retrouvent à en avoir honte, ce qui est dommage.

Pour ma part, je suis passionnée de sport auto et à côté de cela, nous faisons vraiment attention avec mon conjoint à notre production de déchets. De mon point de vue, l'un n'empêche pas l'autre. Je voudrais donc juste leur dire d'assumer leur passion pleinement.





Rencontre

Brigitte Ollier et Sébastien Debourge Agents AXA Passion

Par Benjamin Pinier

Visuels : Brigitte Ollier, Sébastien Debourge, AdobeStock



Avez-vous des affinités particulières avec nos 4 univers ?

Brigitte Ollier : J'ai deux voitures de collection. Une Porsche 911 S/T de 1973 et une Lancia Fulvia de 1970. J'ai fait des rallyes quand j'étais jeune et désormais, je retrouve des amis que j'avais dans le sport auto à l'époque pour faire des rallyes de régularité. Je n'en fais pas aussi souvent que je le voudrais car cela demande du temps, mais j'adore ça !

Par le passé, j'ai eu une Jaguar MK2, un modèle anglais de 1960, avec le volant à droite. Une magnifique voiture, mais compliquée à conduire en compétition.

J'aimerais aussi beaucoup m'acheter une 205 GTI, modèle rallye, évidemment. Ce qui nous intéresse, ce sont surtout les anciens véhicules de compétition, plus que les voitures de collection classiques.

Qu'est-ce qui vous a plongé dans l'univers de la Collection ?

B.O : Je suis entrée dans le sport automobile il y a très longtemps en rencontrant mon mari, qui pratiquait déjà le rallye.

En 1983, j'avais 23 ans et il m'a proposé d'être sa copilote au rallye de Monte-Carlo. Puis, j'ai commencé à moi-même conduire, j'ai acheté une

OÙ RETROUVER B.OLLIER ET S.DEBOURGE ?

Agence AXA Assurance Elne,
Saint-Cyprien et Canet-en-Roussillon.

petite voiture et je me suis à mon tour lancée en compétition. C'est un milieu qui nous plaisait énormément et dans lequel on a toujours baigné. Nous étions aussi membres des instances d'organisation et de direction de course.

Participez-vous ou organisez-vous des événements Collection ?

B.O : Avec la Fédération des Agents Généraux Agéa, la région Occitanie et la région Méditerranée, nous avons créé le Team Agéa qui participe à de grandes compétitions, comme le rallye de Monte-Carlo Historique (auquel j'ai participé deux fois) ou le Tour de Corse Historique.

Pourquoi être devenus Agents Généraux AXA ?

B.O : J'ai commencé l'assurance avec mon mari en 1990. Il était banquier et nous habitions à Saint-Paul-de-Vence, dans les Alpes-Maritimes. À la naissance de nos deux enfants, nous



Lancia Fulvia de 1970.

« NOUS AVONS CRÉÉ LE TEAM AGÉA QUI PARTICIPE À DE GRANDES COMPÉTITIONS, COMME LE RALLYE DE MONTE-CARLO HISTORIQUE OU LE TOUR DE CORSE HISTORIQUE. »



Sébastien Debourge, lors d'une sortie « cohésion d'équipe » avec l'agence de Saint-Cyprien.

voulions un projet commun et nous avons choisi l'assurance. Avec notre écart d'âge, c'était une bonne opportunité car nous pouvions commencer cette nouvelle activité tous les deux et moi, la continuer par la suite.

Nous avons travaillé ensemble 12 ou 13 ans et quand il est parti en retraite, j'ai repris l'agence. J'y suis restée une douzaine d'années, puis, en 2016, nous avons eu l'opportunité avec Sébastien de nous associer. Nous nous connaissions déjà car nous avons fait notre formation ensemble.

Sébastien Debourge : J'ai commencé cette activité il y a exactement 20 ans, au moment où Brigitte récupérait son

portefeuille. J'étais banquier et par les hasards du réseau, j'ai rencontré un inspecteur AXA en recherche de candidats.

Pour la petite histoire, au moment où le mari de Brigitte a décidé de prendre sa retraite, ils disposaient de deux points de vente. Celui d'Elne et un autre à Saint-Cyprien, dans les Pyrénées-Orientales. Son agence a été scindée en deux et deux agents ont été nommés. Brigitte s'est installée comme Agent Général à Elne et j'ai récupéré le second point de vente.

Son mari m'a formé avant son départ, puis Brigitte a pris le relai et a formé ma femme, qui nous a rejoint dans

ce projet. On se connaissait donc depuis 20 ans, sans être associés, et on a fini par le faire en 2016. Depuis, nous avons ouvert une 3^e agence, à Canet-en-Roussillon.

Comment répartissez-vous votre temps entre vos agences ?

S.D : Même si nous circulons régulièrement entre les trois adresses, nous sommes quand même à 80 % présents dans nos agences historiques. Brigitte à Elne, car elle a la connaissance et l'historique de son portefeuille, et moi à Saint-Cyprien, pour les mêmes raisons.

Pouvez-vous nous parler du projet Thor* d'Aurélien Delahaye, un de vos clients, que vous aviez soutenu l'année dernière ?

SD : J'ai la chance d'avoir dans ma clientèle beaucoup de personnes impliquées dans des activités nautiques, parmi lesquelles Aurélien Delahaye, propriétaire d'une base de loisirs. Fin 2022, il avait comme projet d'être le premier à naviguer en e-foil sous les aurores boréales et nous avons eu la chance, comme assureur et partenaire, de le suivre avec son équipe dans ce périple. On les a rejoints sur place, au niveau du spot qu'il avait sélectionné pour suivre la fin de l'aventure. Une superbe expérience !



Photo-souvenir d'un voyage expédition en Norvège avec un client et le staff de l'agence.

* Nous avons interviewé Aurélien Delahaye à son retour d'expédition. Un article à retrouver dans le 4^e numéro de notre magazine.

PORTRAIT CHINOIS : **SI J'ÉTAIS...**

Brigitte Ollier

UNE ANNÉE :



1983 :

C'est l'année de ma première participation au rallye de Monte-Carlo. Quand on est fan de ce genre d'épreuve, c'est un événement exceptionnel.

UN SPORT :



Le sport automobile :

Évidemment. Nous avons la chance d'avoir tous les rallyes du championnat du monde à la télévision et je n'en manque pas un !

UN LIEU :



Saint-Paul-de-Vence :

C'est là que sont nés mes enfants et que nous avons décidé de notre nouvelle vie avec mon mari.

UN ÉVÉNEMENT :



Les grandes compétitions mondiales :

C'est quelque chose qui me passionne. J'en profite pour regarder tous les sports. J'espère qu'on ne va pas les rater cette année car elles me tiennent particulièrement à cœur.

Sébastien Debourg

UNE ANNÉE :



2004 :

Cette interview tombe l'année de nos 20 ans en tant qu'Agents, on ne peut pas passer à côté. On commence d'ailleurs à préparer le départ en retraite de Brigitte dans quelques années et je me rends compte que cette rencontre aura été une très belle histoire.

UN SPORT :



Le Rugby :

Cela fait partie de mon ADN. Je suis un ancien joueur et toujours passionné. Je rattache ça à toutes les valeurs associées à ce sport, à la camaraderie etc.

UN LIEU :



Le littoral :

Je suis de la région bordelaise et mon épouse du Languedoc. Je l'ai rencontrée sur le littoral et quand j'allais la voir à l'époque, je n'imaginais pas le bonheur de travailler un jour en bord de mer. À l'agence de Saint-Cyprien où j'ai mes bureaux, la mer est juste de l'autre côté de la route. Ça suffit à me donner le sentiment d'avoir réussi une bonne partie de mes objectifs de vie.

L'ACTU AXA Passion

Retour sur nos dernières actualités

AXA PASSION LANCE SON CLUB



Nos clients ont été nombreux à le solliciter, nous sommes heureux de pouvoir enfin le présenter. Après des mois de réflexion où nous avons pris le temps d'imaginer et de créer un Club qui se rapproche au plus près des attentes et des besoins de nos clients, **Le Club par AXA Passion** est enfin disponible !

Entièrement pensé pour nos clients, avec comme maîtres-mots le partage et l'émotion, notre Club promet de bénéficier d'avantages et d'expériences uniques, permettant de prolonger votre passion tout au long de l'année.

Participation à des événements d'exception, rencontres exclusives, offres et ventes privées inédites chez nos partenaires (presse spécialisée, équipements, sécurité...), jeux concours et cadeaux mais aussi de nombreuses surprises sont au programme pour toute une communauté de passionnés... Pour que chacun des membres du Club puisse profiter de sa passion comme bon lui semble !

Le Club, créé pour tous les clients AXA Passion

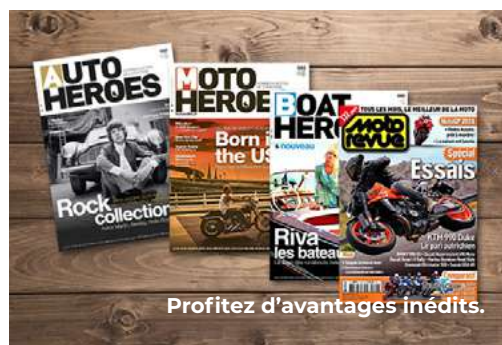
L'inscription au Club est ouverte à tous nos clients Deux-Roues, Collection, Plaisance et Camping-car, qui le souhaitent. Ils peuvent à tout moment devenir adhérent en s'inscrivant via le site internet **passion.axa.fr/club** ou via le **QR ci-dessous**. L'inscription est **gratuite**, sans engagement, et ouvre immédiatement l'accès aux **nombreux avantages** qu'il propose.

L'héritier de Club 14

Enfin, nos clients motards y retrouveront l'esprit de **Club 14** et ce qui en faisait une communauté unique qui les a rassemblés **pendant plus de 40 ans**. En s'ouvrant désormais également à nos clients passionnés de Plaisance, de Collection et de Camping-car, ce sont de nouvelles routes et de nouveaux moments de partages, encore plus riches, qui se profilent avec **le Club par AXA Passion**. Rejoignez le Club dès à présent pour avoir accès à ses avantages.



REJOINDRE LE CLUB



RETOUR SUR **LES ÉVÉNEMENTS D'EXCEPTION DU CLUB**



LA VISITE DES ATELIERS BROUGH SUPERIOR

Depuis sa création en 1919, Brough Superior a toujours porté la qualité de fabrication de ses motos à un niveau exceptionnel. Grâce à son artisanat luxueux, ses innovations mécaniques et ses performances remarquables, Brough Superior s'est imposé comme une marque emblématique.

Le renouveau de Brough Superior en France représente une nouvelle étape dans l'histoire de cette marque prestigieuse, qui s'appuie sur son héritage pour insuffler savoir-faire et inspiration dans la création de motos de luxe françaises. Des chefs-d'œuvre qui sont fabriqués à la main.

En avril dernier, plusieurs membres de notre Club ont eu le privilège de découvrir les coulisses de la prestigieuse marque de moto Brough Superior, dont les ateliers sont situés en périphérie de Toulouse depuis le rachat de la marque par le français Thierry Henriette en 2018.

Lors de deux journées, certains de nos adhérents ont pu visiter les bureaux et ateliers de cette marque mythique, en compagnie de son directeur général, Albert Castaigne et de Thierry Henriette. Au travers de cette journée placée sous le signe de la passion et du partage, ils ont pu y découvrir les modèles d'exception et même faire des tests de conduite sur le modèle de *Lawrence d'Arabie*.

LE BAPTÊME EN VÉHICULES D'ÉPOQUE AU VINTAGE REVIVAL MONTLHÉRY

Le 7^e Revival Montlhéry s'est déroulé en mai dernier, lors d'une édition spéciale pour le Centenaire de l'Autodrome de Linas-Montlhéry. Pour l'occasion, AXA Passion était partenaire de l'événement et a permis à certains des membres de son Club de participer à un baptême en véhicule d'avant-guerre sur le mythique anneau de vitesse.

Un week-end de fête pour les passionnés d'anciennes

Autodrome mythique du sport automobile français, labélisé « Patrimoine du XX^e siècle », le circuit de Linas-Montlhéry a été le théâtre de certains des plus importants records de vitesse de l'entre-deux-guerres. À l'occasion de son 100^e anniversaire, ce lieu chargé d'Histoire accueillait les 11 et 12 mai derniers, la 7^e édition du Vintage Revival Montlhéry.

Pour cette édition anniversaire, l'organisation souhaitait mettre à l'honneur les marques ayant fait les grandes heures du circuit comme *Bugatti*, *SEFAC* ou *Delahaye*. Ce sont plus de 450 véhicules qui se sont relayés sur la piste tout au long du week-end, à travers différents plateaux de course.

AXA Passion partenaire de cette édition anniversaire

Une grande fête de l'automobile ancienne à laquelle AXA Passion se devait de participer. Vous avez été nombreux à venir sur notre stand pour discuter de vos projets avec les Agents Généraux spécialisés en Collection.

Centenaire oblige, AXA Passion offrait à ses adhérents, des entrées VIP et des pass week-end. Une poignée de chanceux ont même eu la chance d'effectuer des tours de piste dans des véhicules d'exception !





L'ÉDITION 2024 DE LA SUNDAY RIDE CLASSIC

Le rendez-vous mythique des passionnés de motos de collection s'est déroulé le week-end du 18 et 19 mai dernier sur le circuit Paul Ricard ! Pendant deux jours, nos clients ont pu vivre la Sunday Ride Classic de l'intérieur avec AXA Passion.

En tant que partenaire principal de la Sunday Ride Classic, AXA Passion était présent sur le Circuit Paul Ricard pour la 15^e édition de cet événement majeur du calendrier moto historique.

Durant deux jours, nos clients membres du Club et passionnés de deux-roues ont eu le privilège de vivre une expérience unique dans une ambiance électrisante.

Au programme ? 1000 motos, 8 expositions à thème, 100 motos à l'essai & de nombreuses surprises attendaient nos clients. Lors d'une parade de deux tours, nos membres du Club ont eu la chance d'emprunter les tracés des plus grands pilotes avec leur moto moderne ou de collection, sur le mythique circuit.

LE RALLYE 2024 AXA PASSION / CLUB 14

Le Rallye AXA Passion / Club 14 2024 s'est déroulé du 9 au 12 mai dernier, dans le cadre séduisant des Gorges du Verdon. Deux journées de roulage, effectuées sous un grand soleil, à découvrir ou redécouvrir en photos et vidéo.

Deux boucles 100% inédites à moto

Les itinéraires, soigneusement élaborés par notre spécialiste en la matière Greg Fayard, moniteur et éducateur sportif moto, ont permis de découvrir les routes sinueuses et les paysages à couper le souffle du plus grand canyon d'Europe. Un programme agrémenté des traditionnelles sessions de prévention et de sécurité, incontournables du rallye !

Deux journées de roulage étaient proposées : une première emmenant nos 200 motards et passagers jusque dans les Hautes-Alpes, avec une boucle de 330 km, et une seconde, jusqu'à la petite commune d'Entrevaux, classée parmi les plus beaux villages de France en 2023. Comme chaque année, des pauses gourmandes étaient organisées tout au long du séjour, mettant en avant la richesse culinaire de la région.

Partage et convivialité au rendez-vous

Plus qu'un simple événement de moto, cette édition 2024 était l'occasion de partager un moment entre passionnés. Sourires, partage et émotion étaient au cœur de ce week-end de l'Ascension, accompagné d'une météo très ensoleillée.

Encore un grand merci à tous les participants pour ce beau week-end !



(Re)vivez le Rallye AXA Passion / Club 14 en vidéo



RETOUR SUR **DES PARTENARIATS QUI NOUS TIENNENT À CŒUR**



AXA PASSION, AUX CÔTÉS DE LA SNSM

Engagé depuis de nombreuses années aux côtés de la SNSM à travers des actions de prévention et de sensibilisation à la sécurité en mer, AXA Passion est désormais partenaire national des Sauveteurs en Mer.

Éric Lemaire, Président d'AXA Passion, et Marc Sauvagnac, Directeur Général de la SNSM, ont signé en mars dernier la convention qui officialise ce partenariat. Celui-ci a pour objectif le développement et la production des combinaisons néoprènes féminisées pour les Nageurs Sauveteurs et les Sauveteurs Plongeurs de Bord. Ces nouveaux modèles sont créés afin d'optimiser le confort, en intervention, des femmes engagées à la SNSM. Ils seront livrés fin 2024.

Plusieurs « Rendez-vous Plaisance » seront aussi organisés avec le concours de bénévoles de la SNSM, afin de transmettre des messages de prévention auprès des assurés d'AXA Passion.

La SNSM est une association reconnue d'utilité publique. **Les Sauveteurs en Mer** réunissent **9 000 bénévoles** présents sur l'ensemble des littoraux français, sur terre comme en mer. Ils interviennent pour porter assistance en cas de besoin, aux pêcheurs, plaisanciers, pratiquants d'activités nautiques et aux millions d'estivants sur les plages. Les 3 missions principales de la SNSM sont : **sauver des vies ; former pour sauver ; prévenir les risques et sensibiliser.**

Consultez notre dossier sur la SNSM



MÉCÈNE DU RALLYE DU CŒUR, 1^{ER} RALLYE AUTOMOBILE CARITATIF DE FRANCE

La dernière édition du Rallye du Cœur s'est déroulée le 22 juin dernier, aux côtés d'AXA Passion, partenaire de longue date et devenu Partenaire Officiel de la 8^e édition, pour soutenir une cause qui lui tient à cœur : l'accélération de la recherche contre le cancer des enfants.

Grâce à cet événement, AXA Passion a non seulement pu collecter des fonds supplémentaires pour l'association en plus de son don initial, mais a aussi atteint son objectif principal : illuminer les visages de ces enfants en leur offrant un moment de joie et d'évasion lors d'une balade à bord de véhicules de collection ou d'exception. Chaque équipage était accompagné d'un enfant malade lors des deux boucles de 50 kilomètres sur circuit.

Depuis 2017, le Rallye du Cœur est organisé en collaboration et au profit de l'association "Imagine for Margo". Ce projet solidaire se considère aujourd'hui comme étant le 1^{er} rallye automobile caritatif de France.



AXA PASSION, PARTENAIRE OFFICIEL DU TOUR DE BELLE-ÎLE

Après 4 ans d'absence, le Tour de Belle-Île a de nouveau repris le large... avec AXA Passion à son bord ! Il s'agit du premier événement de voile en France en nombre de participants. Du 3 au 5 mai dernier, ils étaient pas moins de 350 bateaux et 1500 participants à participer aux deux parcours proposés : le P'tit Tour et le Grand Tour de Belle-Île.

Désormais Partenaire Officiel de ce bel événement, AXA Passion était bien évidemment présent sur le village et a pu suivre les courses de près.

Pour en savoir plus sur l'événement, rendez-vous en page 32 du magazine.



PETIT FUTÉ EN KIOSQUE

Les nouveaux guides *Petit Futé 2024 Véhicules de Collection* et *La Corse à Moto* viennent de sortir en kiosques. Vous y découvrirez de nombreuses nouveautés et surprises, pour encore plus de belles balades à moto et à bord de voitures anciennes !





Passion

LE CLUB



par AXA Passion

Entièrement pensé pour nos clients passionnés de Deux-roues, Véhicules de Collection, Plaisance et Camping-car, avec comme maîtres-mots le partage et l'émotion. Ce Club vous promet de **bénéficier d'avantages et d'expériences uniques**, permettant de prolonger votre passion tout au long de l'année.

De nombreuses surprises vous attendent



Rejoignez Le Club



Passion

LE CLUB

par AXA Passion



**ÉVÉNEMENTS
EXCLUSIFS,
VENTES PRIVÉES,
AVANTAGES &
CADEAUX,**

...



Rejoignez Le Club

