

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

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

Collection

Saga Bugatti, un siècle de créativité sans limites



REF: 2001162-0924



DEUX-ROUES

**SIDE-CAR : UNE PASSION
SUR TROIS ROUES**



PLAISANCE

**GRAND PAVOIS 2024,
RETOUR À FLOT**



CAMPING-CAR

**BRUN D'ELLE, UN VOYAGE
CULINAIRE EN VAN**



Passion

Vivez pleinement vos émotions !



Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car

Depuis plus de 40 ans,
nous vous protégeons au quotidien.
Avec AXA Passion, nous vous accompagnons
pour répondre à l'ensemble de vos besoins.

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 Marlyle-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.



Crédits photos : Shutterstock

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 Parant : annelise.parant@axa.fr

Rédacteurs :

Floriane Boivin, Anne-Lise Parant, Benjamin Pinier,
Thierry Traccan, Christophe Pinon, Stéphane Cohen,
Stéphane Messer

Maquette et mise en page :

Jérémy Ratrimomananjara et Guilherme Gobert

Pilotage du magazine :

Floriane Boivin

Remerciements :

Jimmy Quérel (Big Jim), Sarah Lezito, Nicolas
Sénéchal, Christophe Pinon, Pierrick Garenne,
Patrice Castets, Delphine Lebrun, Cédric Bancarel,
Corinne Salliot, Stéphane et Jérôme Piegts

Crédits photos et visuels :

Sarah Lezito, Delphine Lebrun, Nicolas Sénéchal,
Delarue Photography, Geneviève Jacq, Hampe
Racing Team, @BugattiAutomobiles, Wikipédia,
Bibliothèque nationale de France, CCI Corrèze,
Flashpix studio, SG Communication, Big Jim Event,
Laurent Berthe, Sylvain Russo, Notin, Volkswagen,
Westfalia, Stéphane Piegts, Olivier Blanchet, Jean-
Michel Rieupeyrou, Grand Pavois Organisation,
Jérôme Piegts, Photos DR, Warner Bros. Discovery,
Didier Meyer, Adobestock, Flickr, Pexels

Impression :

Cap'Passion est imprimé en France par
CIA Graphic

Président RUN Services / AXA Passion :

Éric Lemaire



ÉDITO

Après une rentrée chargée où nous avons célébré la passion Deux-Roues avec nos clients (**Bol d'Or** et **Alpes Aventure Motofestival**), nous attendons avec impatience les rendez-vous Collection et Plaisance de fin d'année. **Epoqu'Auto, Grand Pavois...** seront autant d'occasions de chouchouter nos clients, adhérents de notre Club. L'occasion pour moi de préciser d'ailleurs que nous venons de dépasser la 3 000^e adhésion au Club AXA Passion lancé au printemps. Un plébiscite !

Côté *Cap'Passion*, c'est la rentrée également et nous la voulons éclectique, passionnante et surprenante. Éclectique d'abord en mélangeant par exemple la **cuisine en van** et la **pêche en eau douce**. Passionnante ensuite en vous présentant notamment **l'histoire Bugatti** et de « **La Noire** », **le championnat VMA** avec ses singularités et **la folie side-car**. Surprenante enfin, en vous proposant prochainement de profiter pleinement de l'expérience *Cap'Passion* via sa réception papier à votre domicile. Pour répondre aux nombreuses demandes, nous proposerons d'ici peu un abonnement à tarif préférentiel pour recevoir *Cap'Passion* directement chez vous. En attendant, les adhérents au Club peuvent d'ores et déjà le lire digitalement une dizaine de jours avant sa publication.

Bref, la dernière ligne droite vers 2025 s'annonce des plus intéressantes pour ceux qui souhaiteront vivre pleinement leurs émotions avec AXA Passion.

Éric Lemaire

Président de RUN Services / AXA Passion

SOMMAIRE

DEUX-ROUES

- 6 **DOSSIER** : Side-car, une passion sur trois roues
- 10 **INTERVIEW** : Sarah Lezito : quand la passion deux-roues devient un art
- 16 **RENCONTRE** : Fun, figures moto & grands frissons
- 20 **AGENDA** : Les prochains événements Deux-roues

COLLECTION

- 22 **INTERVIEW** : Nicolas Sénéchal, un Champion Vitesse Motos Anciennes
- 28 **DOSSIER** : Saga Bugatti, un siècle de créativité sans limites
+ Le mystère de « La Noire »
- 32 **AGENDA** : Les prochains événements Collection

PLAISANCE

- 34 **RENCONTRE** : Grand Pavois 2024, retour à flot
- 40 **INTERVIEW** : Patrice Castets, l'homme qui murmurait à l'oreille des poissons
- 44 **AGENDA** : Les prochains événements Plaisance

CAMPING-CAR

- 45 **RENCONTRE** : Brun d'Elle, un voyage culinaire en van
- 50 **HISTOIRE** : La belle épopée du camping-car en France
- 53 **AGENDA** : Les prochains événements Camping-car

AXA PASSION

- 54 **VOUS ET VOTRE PASSION** : Cédric Bancarel, entrepreneur dans l'âme et co-fondateur de *Rusty Bobby*
- 58 **DUO D'AGENTS** : À la rencontre de deux frères, Stéphane & Jérôme Piegts
- 62 L'actu AXA Passion



Niveau dépannage, vous tenez la route ?

Dépannage en moins d'1 h

**AXA Passion, l'offre dédiée aux motos
et scooters pour rouler en toute sérénité.***



*Délai d'intervention du dépanneur. Service proposé en France métropolitaine sous réserve de souscription de la garantie Assistance au véhicule. Assistance 0km en option. Véhicules éligibles, documents d'informations et conditions sur [Passion.axa.fr](https://passion.axa.fr). AXA France IARD • AXA Assurances IARD Mutuelle • AXA Assistance France • AXA Assistance France Assurances • Entreprises régies par le code des assurances.



Les marques d'origines chinoises, à l'image de Mash, investissent le segment du side-car avec une tonalité rétro.

Dossier

Side-car Une passion sur trois roues

Il y a plusieurs milliers en France à avoir opté pour le side-car, cet engin aussi attachant qu'atypique. Trois roues, une moto attelée à un panier, pas de prises d'angles mais un pilotage façonné à coup de contre-braquages, et la possibilité d'emmener sa petite famille en vadrouille, le tout accompagné du regard curieux et bienveillant de ceux qui les croisent.

Par Thierry Traccan
Visuels : Pexels, DR

Tout en équilibre

« Tous les chemins peuvent mener au Side-car ». Voilà ce qui revient généralement quand on questionne les pratiquants sur ce qui les a conduits à grimper, un jour, sur cet engin pour le moins atypique. Beaucoup de chemins pour finalement une arrivée qui fait sens selon leur retour d'expérience, déjà parce qu'une fois installés aux commandes, leur chemin continue, s'élargit même, se multiplie, soulevant à chaque tour de ces trois-roues, une bonne dose de plaisir, et même de bonheur.

Car oui, le side-car a la cote. Pas tant au niveau du volume des ventes puisque comparé au marché du deux-roues motorisé, le nombre de side-cars qui s'écoule en France chaque année reste très marginal. Quelques grosses centaines d'unités de véhicules neufs, dont beaucoup – dans un style rustico/rétro – portent la nationalité russe ou chinoise, les plus modernes et technologiques étant l'œuvre de petites structures bien rodées (françaises notamment) mais se limitant à produire et livrer quelques



Le side-car, c'est aussi prendre le temps de la découverte.



La mixité se vit parfaitement bien entre side-cars et motos.



La compétition offre un spectacle absolument saisissant.

« 80% DES SIDE-CARISTES FONT AUSSI DE LA MOTO. »

dizaines de modèles chaque année. La cote que nous évoquons, c'est d'abord celle de sympathie quand on vient à se frotter, ne serait-ce que visuellement, à un engin finalement assez rare sur nos routes. Une rencontre insolite qui éveille à minima la curiosité du public, touché par une esthétique souvent détonante, sensible à l'équipage qui s'y loge, avec des regards qui se fixent inmanquablement sur celui ou ceux qui auront pris place dans le panier.

Il est une autre cote que le side-car tient avec force, celle de sa valeur qu'elle étire d'une façon constante dans le temps. Une bonne nouvelle pour un matériel dont le prix d'achat reste élevé (matériel chinois), voire très élevé (modèles réalisés sur commande), comme nous l'explique Corinne Salliot, présidente de l'association du Side-car club Français : « Chaque side-car est unique, il n'y en a pas un pareil si ce n'est les marques chinoises, ou les Oural. Tout dépend de la moto choisie déjà, puis du panier, sa taille, les choix de couleurs, de finitions etc. Le tarif d'un panier neuf coûte entre 20 000 et 30 000 €, soit avec la moto un bel ensemble qui frise les 45 000 €. Mais ce sont des véhicules superbes, que l'on garde, et des véhicules qui conservent leur valeur. Personnellement, je roule avec un side-car attelé à une Suzuki 1250 Bandit S qui affiche 80 000 kilomètres. Même aujourd'hui, avec ces kilomètres, je pourrais le revendre le prix que je l'ai acheté. »

Une tenue dans le temps qui s'explique par la faible production de side-cars qui sont l'œuvre de petites sociétés hautement qualifiées capables de ne sortir chaque année qu'une petite vingtaine de modèles (les carnets de commandes des six ou sept entreprises françaises spécialisées dans la conception de side-cars affichent des carnets de commande à trois ans). Peu de véhicules sur le marché, et donc une bonne tenue du marché de l'occasion. On peut donc effectivement parler d'un bon investissement, à condition d'avoir la mise de départ nécessaire. Heureusement, pour goûter à la discipline, les marques chinoises offrent une alternative intéressante, même si leurs performances ne peuvent offrir les capacités, prestations, performances, des modèles de haute couture évoquées par Corinne.

Mais d'abord Madame la Présidente, comment vient-on au side-car ? « Pour plusieurs raisons. La première, c'est le lien de transmission. Les parents font du side-car, et du coup les enfants pratiquent à leur tour, ou en tout cas rêvent de pratiquer parce qu'il faut des moyens pour s'acheter son side. Personnellement, personne dans ma famille n'en faisait, pas plus que de moto. J'y suis venue parce que j'avais des enfants en bas âge, et puis parce que j'en avais assez de tomber à l'arrêt à moto... J'ai cherché une solution alternative pour ne plus rester à la maison le dimanche quand je voyais mon mari partir en balade. Il y a une autre raison aussi, le handicap

qui ne permet plus de rouler à moto. Un side-car peut être adapté pour permettre à des personnes de continuer de rouler. Nous avons des paraplégiques, même des tétraplégiques qui font du side, avec des engins adaptés. C'est vrai, tous les chemins peuvent mener au side-car... ».

Pour prendre les commandes d'un side-car, vous devrez être en possession d'un permis moto. Une fois le précieux sésame en poche, à vous l'univers du trois-roues ! L'univers, mais pas le décor... Surtout, ne pas rentrer dedans ! Et pour rester tout en maîtrise et assimiler les subtilités du pilotage de l'engin, on ne peut que vous conseiller de suivre au moins un stage de pilotage spécifique : « Dans notre association, on encourage plus que fortement les nouveaux acquéreurs à aller faire un stage de prise en mains de deux jours, parce que c'est complètement différent du pilotage moto. La spécificité c'est qu'on ne penche pas, on vire à plat, avec la force centrifuge qui nous pousse vers l'extérieur, en fonction de la vitesse, de la qualité de la route, du chargement... Un nid de poule peut te faire complètement dévier de ta trajectoire. Il faut rester très attentif, encore plus qu'à moto, alors que paradoxalement l'équilibre est toujours tenu. Mais les réactions sont souvent imprévisibles. Un side-car reste très sensible aux mouvements de terrains. Idem pour le freinage, parfois seulement actif sur la moto, ou couplé avec le panier. Piloter un side-car oblige à une vraie notion d'apprentissage qui s'acquiert dans le temps », continue Corinne. Et pour



Les unités de petites séries jouent la carte de la personnalisation haut de gamme.

y aider, le partage qui existe entre les membres d'une association y contribue le plus souvent.

Plusieurs associations existent en France, à l'image de l'Amicale Side-cariste de France ou le Side-car club Français présidée par notre interlocutrice : « nous comptons 160 adhérents, un pur milieu de passionnés où nous organisons des rassemblements, des balades, où l'on part à la découverte de nos régions. Sur les gros rassemblements d'été, nous sommes entre 100 et 150 side-cars, pour un total de parfois 400 personnes sur site. Le monde du side-car c'est une deuxième famille, on s'entraide pour vivre notre passion, mais aussi dans notre vie personnelle. C'est une vraie famille ». Une vraie famille qui côtoie celle de la moto, et le plus souvent fusionne avec : « avant d'être side-cariste on est déjà motard. 80% des side-caristes font aussi de la

moto. Et comme sur les deux-roues, on retrouve tous les styles dans notre communauté. Ceux qui aiment les sportives et attèlent leur panier à une BMW S1000RR ou une Suzuki Hayabusa, d'autres qui optent pour un genre plus aventureux avec une BMW GS par exemple, ou du GT avec une Honda GoldWing, ou encore un genre plus tranquille, tout se fait en fonction de ses goûts, mais à la condition impérative que le constructeur moto ait préalablement accepté que son modèle soit attelé à un panier », poursuit Corinne.

Des règles, des coûts (pas plus élevés si on parle de l'entretien que ceux d'une moto), mais une liberté et un plaisir à part. Total surtout à écouter ceux qui se sont laissés faire, à l'image de notre Présidente : « Personnellement, je ne me fais plaisir qu'avec mon side-car. On roule en famille, on rejoint les copains. Sur la route, les gens s'écartent souvent pour nous faciliter le passage, il y a une bienveillance, et on bénéficie toujours de cet effet « wahou ». Qui n'a jamais essayé un side-car ne peut pas comprendre... alors justement, j'invite à essayer, parce que l'essayer c'est l'adopter ! Mais attention, il faut essayer des deux côtés, pilote et passager, c'est important de vivre la sensation du passager pour mesurer la responsabilité qui incombe au pilote. Le side, c'est extra ! Et puis, quand tu vas chercher tes enfants à l'école, que tu vois les étoiles briller dans leurs yeux, ça, ça n'a pas de prix. »



Sportives, trails, roadsters, les paniers s'accrochent à bien des styles de motos.



Passion

Économisez sur le tarif, pas sur la protection



Assurance Moto
jusqu'à 20 %⁽¹⁾
de réduction



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

(1) 20 % de réduction sur le nouveau contrat moto pour tout client déjà détenteur d'un contrat Auto ou Moto chez AXA. L'avantage s'applique dès la formule Tiers étendue (hors PJ et Assistance, soit une réduction de 18% en moyenne sur la prime TTC).

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 Marlyle-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.



Ref. 969206 07 2024 - crédits photos : gerhard-siebert - Unsplash



Sarah Lezito, championne du monde d'acrobaties à moto.

Dossier stunt : Partie 1

Sarah Lezito : quand la passion deux-roues devient un art

Depuis l'adolescence, Sarah Lezito s'est éprise d'une passion pour la moto, le bitume et l'adrénaline. Cascadeuse mondialement reconnue et suivie par plus de 60 millions de personnes sur les réseaux sociaux, elle a aussi été pendant de nombreuses années, doublure sur certains gros blockbusters Hollywoodiens, d'*Avengers* à *Batman*.

Plein gaz sur l'incroyable parcours de cette passionnée, devenue championne du monde de stunt.

Par Floriane Boivin
Visuels : Sarah Lezito

Premiers pas & carrière prometteuse

Revenons aux prémices de votre passion pour la moto. Qu'est-ce qui vous a attirée vers le stunt ?

Mes débuts dans le stunt remontent à mes 13 ans. Il faut savoir que petite, j'étais assez « casse-cou » et ma famille n'était pas forcément issue des sports motorisés, loin de là ! Je traînais avec une bande de garçons dans le village avec qui je faisais pas mal de bêtises, on fabriquait des tremplins pour sauter à vélo etc. Mes parents ne voulaient pas du tout entendre parler de moto, alors, à 14 ans, j'ai commencé à rouler avec le quad agricole de mon père. Petit à petit, j'ai regardé des vidéos de stunt, c'est-à-dire faire des acrobaties avec des machines, j'ai vu des spectacles de cette discipline dans ma ville, à Reims, et j'ai commencé à pratiquer. J'ai fini par y prendre goût, puisque c'est devenu mon métier.

Vers mes 15 ans, j'ai acheté une moto (une Yamaha 125 DT) pour gagner en liberté, et c'est immédiatement devenu une véritable passion : je pratiquais tous les jours, sans vraiment d'objectifs derrière, hormis

« VERS MES 15 ANS, J'AI ACHETÉ UNE MOTO (UNE YAMAHA 125 DT) POUR GAGNER EN LIBERTÉ, ET C'EST IMMÉDIATEMENT DEVENU UNE VÉRITABLE PASSION. »

le fait de progresser. C'est comme ça que tout a commencé.

Comment cette passion a été accueillie par votre entourage ?

Au début, je ne vous cache pas que ça n'a pas été accepté (*rires*) ! Le fait que je veuille une moto a été vraiment dur

pour mes parents, même si j'étais un peu plus mûre, que je connaissais déjà des personnes du milieu et que je pratiquais en toute sécurité.

J'ai préféré ne pas leur en parler car le stunt est une discipline qui fait peur, qu'on connaît encore trop peu et qui est souvent associée à la rébellion. Dans la réalité, c'est un sport très technique où on ne roule pas vite. C'est seulement à mes 18 ans que je leur ai avoué, lorsque j'avais déjà des opportunités et que j'ai commencé à vraiment évoluer dans cette pratique.

Quel a été le moment le plus mémorable de votre carrière jusqu'à présent ?

Il y en a eu plusieurs, lors d'étapes indispensables par lesquelles je suis passée pour évoluer.

Au début, j'ai été repérée sur les réseaux sociaux pour faire des spectacles et ça m'a beaucoup marquée car je ne m'y

attendais pas du tout, vu que je pratiquais uniquement pour m'amuser.

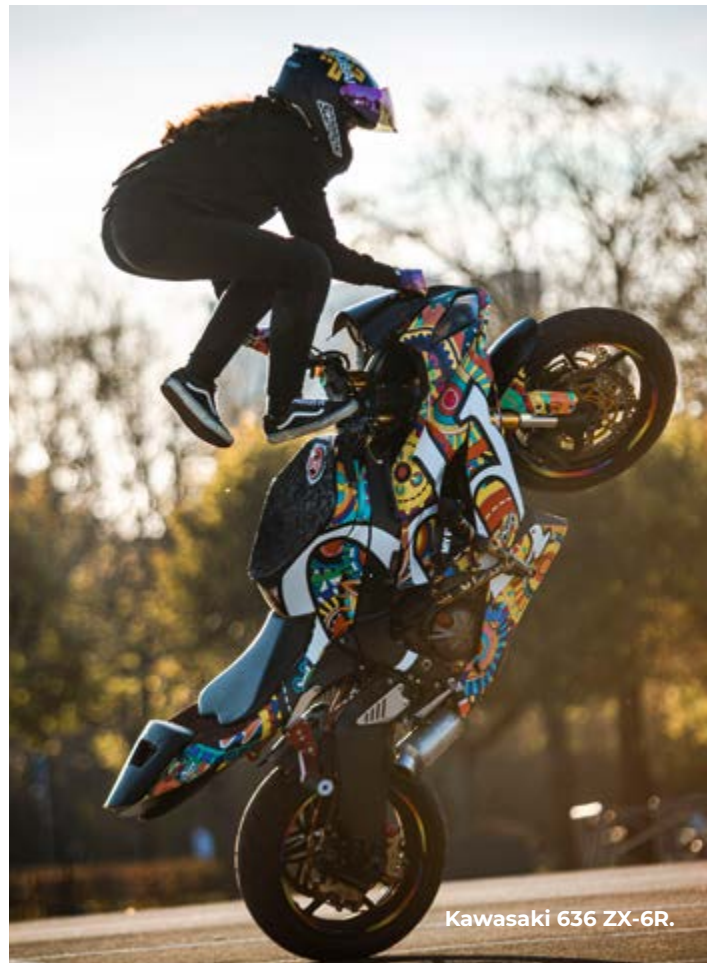
Deux ans plus tard, j'ai reçu un premier appel pour faire un film. Au début, j'ai cru que c'était un canular (*rires*) ! C'est à ce moment-là que je me suis dit que sans le vouloir, je faisais de ma passion mon métier.

Y a-t-il un film qui a particulièrement retenu votre attention ?

Je dirais le premier film où j'ai été doublure : *Avengers, l'Ère d'Ultron*. C'était assez irréel car lorsque Hollywood m'a appelée, j'étais dans mon village chez mes parents. À cette époque, j'avais à peine 20 ans et je finissais mes études donc il m'a fallu faire un choix. Je suis partie à Londres pour les répétitions et les essais de costumes, pendant un mois. J'ai fait plusieurs allers-retours aux États-Unis pour les essais car la moto du film (une Harley-Davidson LiveWire, le premier modèle de moto électrique de la marque américaine



Sa figure favorite ? Le stoppie.



Kawasaki 636 ZX-6R.

Harley-Davidson, NDLR) n'était pas encore officiellement dévoilée. Le tournage s'est ensuite terminé en Corée du Sud. C'était deux mois de travail très intenses dans un monde qui m'était complètement inconnu !

À la suite de cela, à mon retour en France, j'ai passé une année à énormément m'entraîner à moto et à acquérir un excellent niveau. Cette expérience m'a permis ensuite d'avoir d'autres opportunités : de travailler avec des marques, d'obtenir des sponsors etc. Les années qui ont suivies, j'ai doublé dans d'autres films, notamment en Italie, pour le film *Inferno*.

Quel est le conseil qui vous a le plus aidée dans votre carrière ?

Alors, il faut dire que les conseils qu'on m'a donnés, je ne les ai pas écoutés ! Par exemple, on m'avait dit que je ne pouvais pas faire de ma passion ma carrière, qu'il était impossible d'en vivre. Finalement, je pense que c'est le meilleur conseil qu'on m'ait donné puisqu'aujourd'hui, les résultats sont là. Le plus important, c'est de suivre son instinct et de s'écouter soi-même.

Défis & Compétitions

Votre passion, c'est l'adrénaline mais aussi repousser vos limites et acquérir une certaine force mentale et physique. Quels sont les plus grands défis que vous avez rencontrés en tant que femme dans le monde du stunt ?

Je dirais que les plus grands défis que j'ai rencontrés ont été lors des compétitions. Dans le sport lui-même, je n'ai jamais réellement rencontré de problèmes car comme souvent j'étais la seule femme, beaucoup de personnes venaient m'aider pour changer mon pneu ou des pièces par exemple.

Pour les compétitions internationales en Pologne ou en République Tchèque, il y a une limitation à 100 participants, venus des quatre coins du monde. La mentalité n'est pas la même, c'est beaucoup plus « perso ». Sincèrement, je n'ai pas du tout aimé





« MA FIGURE PRÉFÉRÉE, C'EST LE STOPPIE : LORSQUE VOUS ROULEZ SUR LA ROUE AVANT. »

les compétitions car elles étaient trop loin des sessions d'entraînement le dimanche tous ensemble et des barbecues conviviaux. Comme j'étais la seule femme, j'ai dû redoubler d'efforts pour faire ma place dans ce milieu très masculin. Le stunt reste une petite famille, qui compte une centaine de pratiquants en France, où l'entraide est vraiment présente.

Quelle a été votre réaction en remportant votre premier titre de championne du monde ?

J'étais trop contente ! La joie de voir qu'enfin, tous ces efforts et le travail fourni finissaient par payer. J'avais aussi envie de montrer ce que je sais faire de mieux, tout en prenant du plaisir et en m'amusant. J'avais terminé 8^e au total sur les 100 participants, ce qui était mon meilleur résultat. Étant la seule femme



parmi les concurrents, j'ai donc été sacrée championne du monde.

Comment vous préparez-vous physiquement avant une compétition ?

Depuis mes premiers pas dans le cinéma, je fais beaucoup de sport avant les compétitions : musculation, gymnastique etc. Les films m'ont montré l'importance du physique dans le sport. Quand j'étais jeune, je faisais juste de la moto, il n'y avait pas ce côté sportif. J'ai vraiment vu une grosse différence sur mes entraînements et mon endurance. Maintenant, je peux rouler jusqu'à cinq heures d'affilée. Grâce à ça, il y a aussi beaucoup de figures que j'ai pu ajouter à mon catalogue. Je pratique du sport un jour sur deux, avec le mardi comme jour de jeûne total pour reposer mon corps.

Pourriez-vous décrire une semaine « type » ?

En parallèle du sport la semaine, de mon travail et de mes jours de repos le mardi et le jeudi, le week-end je fais des démonstrations, partout en France et dans le monde. Quand je ne m'entraîne pas, j'en profite pour faire des vidéos stunt et motos, des contenus pour les réseaux sociaux, avec ma compagne Charlotte. En semaine, si la météo et ma forme me le permettent, je vais rouler. Je m'écoute tout le temps et je n'ai pas

de planning fixe pour la moto, je suis mes envies, c'est au feeling !

Nouvelle trajectoire personnelle & professionnelle

Vous avez décidé de vous recentrer sur votre vie, sur des voyages et sur des vidéos à destination de vos réseaux sociaux. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

Cette décision a été prise suite à un accident que j'ai eu lors d'un film et d'une grosse remise en question. Même si j'avais un casque, cet accident a été assez impressionnant, j'ai eu vraiment peur. Il faut savoir que le casque n'est pas toujours de rigueur lors des films et que les conditions de roulage sont très différentes de ce qu'on peut avoir lorsqu'on pratique soi-même.

Finalement, j'ai décidé de me concentrer sur la création de vidéos pour mes réseaux sociaux, avec Charlotte. Ce sont des vidéos où je parle moins, pour les rendre accessibles au monde entier, avec seulement le langage de la moto. Aujourd'hui, on a jusqu'à 8 millions d'abonnés sur certaines pages, nous en sommes très fières ! Créer du contenu sur internet, c'est aussi un métier et cela demande beaucoup de temps de travail.

Comme je le dis souvent : moi, j'avais de l'or dans mes mains avec la moto



mais je ne savais pas l'exploiter, tandis que Charlotte a su trouver le bon moyen pour faire vivre cette passion.

C'est aussi une activité beaucoup plus sécurisante car je peux la réaliser chez nous, avec mes motos, nos conditions et nos propres outils de travail. Niveau équipement et sécurité, j'ai toujours un casque, des genouillères et des gants.

Où voyagez-vous pour la création de vos vidéos ?

Tous les hivers, on a décidé de faire une destination différente et d'y rester pendant plusieurs mois. Il y a deux ans, on est allées à La Réunion et on y est restées six mois. On a adoré l'île, on s'y est senties comme à la maison. J'ai même acheté une moto là-bas ! On en a aussi profité pour aider des associations de protection des animaux.

L'hiver dernier, on est parties en Thaïlande pendant deux mois et l'hiver prochain, on a prévu d'aller aux États-Unis.

Qu'avez-vous prévu dans votre agenda d'ici ces prochains mois ?

J'ai encore beaucoup de démonstrations sur de nombreux événements, que ce soit voiture, moto ou même mobylette. J'ai hâte d'assister à l'événement mobylette en septembre prochain (*Grand prix Meule Bleue, NDLR.*) au Mans, car il m'intrigue beaucoup et je vois un réel engouement. Il faut savoir que les mobylettes sont limitées à 60 km/h et n'ont pas le droit de dépasser cette vitesse. Elles doivent donc faire la course tel quelle. J'ai hâte de voir ça !

Sinon, continuer nos vidéos et partir aux États-Unis pour créer du contenu différent, en fonction de ce que ce voyage nous réserve.

Mots de la fin

Pour conclure cette interview Sarah, quelle est votre figure préférée à réaliser et pourquoi ?

Ma figure préférée, c'est le stoppie : lorsque vous roulez sur la roue avant.



Sarah et Charlotte, un duo complémentaire, lors de leur voyage à la Réunion.

« DEUX ANS PLUS TARD, J'AI REÇU UN PREMIER APPEL POUR FAIRE UN FILM. C'EST À CE MOMENT-LÀ QUE JE ME SUIS DIT QUE SANS LE VOULOIR, JE FAISAIS DE MA PASSION MON MÉTIER. »

C'est une figure avec laquelle on n'a pas le droit à l'erreur, qui peut faire peur, car il faut aller vite et se lancer. J'ai beau en faire depuis de nombreuses années, c'est une figure dont je ne me lasse pas du tout.

Avez-vous une moto favorite ou un modèle qui vous porte bonheur ?

J'ai quatre fois le même modèle de moto, donc je pense que c'est celle-là que je préfère (*rires*) ! J'en achète une tous les ans, dont une, comme je le disais, à la Réunion. Mes motos sont des Kawasaki 636 ZX-6R, des sportives. J'ai eu la première en 2012. Je ne sais pas si c'est la meilleure mais

je la trouve solide, puissante et avec un excellent rapport solidité/performance. C'est aussi une moto connue dans notre discipline, donc on trouve beaucoup de pièces qui s'adaptent.

En plus, cette année, la marque Kawasaki, m'a nommée ambassadrice de ce modèle, puisqu'elle vient de ressortir en France, après 3/4 ans. J'ai évidemment dit oui ! C'était beaucoup d'émotions.

Découvrez sa chaîne YouTube :



📺 @LEZITOW



Jimmy Quétel, alias Big Jim.

Dossier stunt : Partie 2

Fun, figures moto & grands frissons

L'histoire a commencé avec des copains, pour s'amuser. Ce qui a prédéterminé la carrière de Big Jim ? L'amour des acrobaties à moto et la volonté de divertir les foules à travers le monde.

Jimmy est un « entertainer* » comme on l'appelle à l'étranger, reconnu pour son grain de folie. Aujourd'hui à la tête d'une société, Big Jim Event, il s'adonne pleinement à sa passion et propose des stages de stunt, sous le signe de la convivialité, de la sécurité et du divertissement.

Par Floriane Boivin

Visuels : Flashpix studio, Big Jim Event, SG Communication, Laurent Berthe

* Artiste qui divertit, NDLR.

Les premiers pas dans le monde du stunt

Quelles sont les motos que vous utilisez pour vos initiations au stunt ?

Les personnes peuvent venir avec leur propre moto s'ils le souhaitent. Sinon, nous utilisons les nôtres. Nous avons une BMW G 310 R, qui est vraiment bien pour les figures très lentes, comme la roue arrière, aussi appelée wheeling ; une BMW F 800 R, idéale pour le stoppie (*le fait de rouler sur la roue avant, NDLR.*) et les dérapages et une BMW S 1000 R pour les figures plus techniques.

Quelles sont les différentes disciplines enseignées ?

Le wheeling est la figure la plus enseignée et demandée par les participants. Le drift est souvent demandé également mais plus compliqué. On fait aussi des classiques : dérapages, roues avant et arrières, et de l'initiation aux acrobaties, comme tenir debout sur la selle.

« L'ACROBATIE PERMET DE REPOUSSER SES LIMITES, DE PRENDRE CONFIANCE EN SOI ET AIDE RÉELLEMENT AU PERFECTIONNEMENT DU PILOTAGE. »

Est-ce que les stages sont réalisables toute l'année et par tout le monde ?

Tant que les conditions météorologiques sont bonnes, oui ! Je ne vous cache pas qu'ici, en Normandie, on est souvent embêtés. Sinon, c'est faisable par n'importe qui, même s'il y a des différences de niveau. Il est possible de faire de la moto tant que c'est une piste fermée, que le terrain est clos et qu'il y a une assurance.

Lors du dernier stage, j'avais deux personnes de soixante-sept et de soixante-dix ans ! C'était beau à voir. J'ai aussi eu un adolescent de douze ans, amateur de compétitions sur circuit. Sinon, je dirais que la moyenne d'âge des participants est de quarante-cinq ans.

Où se déroulent les stages et combien de temps durent-ils ?

Aujourd'hui, ils se déroulent en zones industrielles ou sur des pistes d'auto-école. Mon plus grand souhait est de trouver un terrain qui permettrait d'étendre ces stages sur deux jours, de mettre en place des stages de perfectionnement et de répondre à toutes les demandes. Après cinq ans de recherches, je ne l'ai toujours pas trouvé !

Les stages se déroulent sur une journée : on démarre le matin avec un café et on termine par un petit show le soir, que j'effectue pour les participants, pour le fun.

En quoi le stunt est-il bénéfique pour les motards ?

Aujourd'hui, toucher à tout permet de développer des réflexes, des nouvelles



Un stagiaire et son instructeur, sur la piste, en route vers de nouvelles compétences.

compétences et des facilités qui pourront être utiles dans les situations parfois dangereuses que l'on rencontre à moto. L'acrobatie permet de repousser ses limites, de prendre confiance en soi et aide réellement au perfectionnement du pilotage. Via le stunt, on apprend à maîtriser sa moto dans des situations différentes de la vie réelle.

Mettez-vous à disposition du matériel pour aider les acrobates à se perfectionner ?

Pour les acrobaties comme le wheeling, on utilise un stabilisateur, avec des petites roues comme sur un vélo d'enfant. Il permet d'assister les participants et de leur apporter une sécurité optimale.

La sécurité avant tout

Quels sont les équipements de sécurité à avoir pendant l'initiation ?

Les participants doivent avoir des gants montants et homologués, des bottes, un casque, un blouson avec dorsale et des protections pour les coudes et les genoux. Ce sont des équipements de base, comme pour la route. De manière générale, pour les motards, il serait bien d'avoir à disposition de plus en plus d'airbags, qui peuvent réellement sauver des vies. Je pense que cela viendra avec le temps.

Comment gérez-vous les cas de participants qui éprouvent des difficultés ou des appréhensions pendant l'initiation ?

Ça, c'est mon secret (*rires*) ! On me pose toujours la même question au début d'un stage : « Qu'est-ce que je vais réussir à faire ? ». On commence la journée avec un échauffement : des exercices simples de gymkhana*, pour qu'ils apprennent à connaître la moto et qu'ils s'habituent à elle. En bon coach, on essaie de les détendre et de les mettre en confiance. S'ils éprouvent des difficultés, je monte avec eux ou je les filme, pour pouvoir leur faire des retours.

La prise de risque est différente selon les hommes et les femmes : ces dernières osent moins et ont besoin d'être davantage rassurées avant de se lancer.

Le but de cette journée est de permettre aux gens de se dépasser, de sortir de leur zone de confort et de se faire plaisir.

Mettez-vous en place des procédures d'inspection des deux-roues pour s'assurer qu'ils sont en bon état de fonctionnement ?

Oui, nous sommes obligés d'effectuer des contrôles et c'est réellement nécessaire. Les motos utilisées sont en rotation toute l'année, avec des contrôles en continu. En ce moment, j'en ai deux qui sont démontées avec des pièces à remplacer.

* gymkhana : discipline qui permet d'améliorer la maîtrise de la moto, où les coureurs rivalisent à travers un parcours semé d'obstacles.

SHOW STUNT ACROBATIES :

4 anecdotes mémorables de **Big Jim**



Plein gaz pendant un show stunt,
au 24 Heures du Mans.



Jimmy Quérel réalisant la figure
nommée stoppie.

Avez-vous une anecdote amusante sur une interaction avec le public lors d'un show ?

C'était au début de ma carrière, à Magny-Cours (58), avant le Bol d'Or. J'étais arrivé en avance, comme à mon habitude, pour me préparer. Je devais faire l'ouverture de la course pour la première fois, devant 45 000 personnes. Je suis monté dans les tribunes pour voir d'en haut la piste sur laquelle j'allais rouler et c'est à ce moment-là que j'ai rencontré trois passionnés, avec qui j'ai discuté. Un de mes amis leur a dit que j'étais la personne qui allait faire le show du lendemain et forcément, ils ne l'ont pas cru. J'étais encore un inconnu dans ce milieu.

Je commence donc mon show avec une foule bouillante, et j'enlève mon casque. J'ai regardé les trois amis et je les ai montrés du doigt : à ce moment-là, ils m'ont reconnu et il s'est passé quelque chose d'incroyable ! Il n'y avait plus

aucun bruit dans les tribunes et les gens ont soudainement levé les mains en l'air et tapé des pieds. J'ai cru que mon cœur allait exploser et je ne me sentais plus seul, sur la piste, avec ma moto. À la fin, certains sont venus me voir, c'était vraiment mémorable.

Pouvez-vous nous raconter la fois où vous avez dû improviser une acrobatie à cause d'un imprévu ?

Les freins qui nous lâchent, le moteur qui surchauffe ou la moto qui tombe en panne, cela arrive très souvent. Quand j'ai un imprévu, j'organise le show de façon à ce que cela passe inaperçu. Je finis ma figure, je lève les mains, je salue le public et je change de moto. Très souvent, les spectateurs ne s'en rendent pas compte.



Big Jim lors d'un show stunt.



Jimmy Quétel (à gauche) et la Team Police, lors des 24 Heures de Spa, en Belgique.

BIG JIM

Jimmy Quétel, alias Big Jim, est un professionnel du pilotage et des acrobaties à moto. Pilote officiel BMW France, il est aussi diplômé d'État et habilité en tant qu'instructeur et formateur sur tous les terrains : piste, cross, enduro etc.

Fondateur de Big Jim Event et passionné de sport mécanique, il a créé cette société dans le but de proposer des spectacles et des shows mécaniques, en France et au-delà des frontières, en conjuguant fun et adrénaline.

Parmi les prestations proposées ? Shows stunt acrobaties, journées de roulage sur circuits auto / moto, école de pilotage et stages sur circuit, séjours off-road moto / quad / buggy... et bien d'autres encore.

Découvrez son site officiel :



Quel événement vous a le plus marqué dans votre carrière ?

C'est difficile de répondre car ils s'en passent tous les jours ! J'ai récemment croisé Sébastien Loeb avec qui j'ai pu échanger, mais aussi tous les plus grands pilotes, comme Valentino Rossi ou Ari Vatanen. Je pense qu'on a tous un point commun, qui explique la fluidité de nos échanges et une certaine admiration commune : on a gardé notre âme d'enfant. Les rencontres restent des souvenirs incroyables. J'ai aussi eu la chance de beaucoup voyager et de vivre ma passion aux quatre coins du monde : en Thaïlande, à Bali, en Afrique...

Sinon, si je devais choisir un événement, je dirais les 24 Heures du Mans, avec son infrastructure très particulière

et sa grande capacité d'accueil. C'est très impressionnant, surtout quand on annonce mon nom au micro et que je salue 100 000 personnes.

Quelle a été la plus grosse frayeur que vous ayez connue en plein show ?

J'en ai eu une le week-end dernier : j'étais dans un petit village où il y avait peu de monde dans le public et je me suis trop enflammé sur la piste. À un moment, il y avait une petite bosse que je n'ai pas évitée et je me suis envolé dans les barrières. Heureusement, rien de grave. Cela ne m'a pas empêché de repartir en mettant les gaz !



SUPERCROSS DE PARIS, PARIS LA DÉFENSE ARENA

DU 16 AU 17 NOVEMBRE

La plus grande épreuve de Supercross d'Europe sera de retour à Paris La Défense Arena les 16 et 17 novembre prochains. 40 ans après sa première édition organisée au Palais Omnisports de Paris Bercy, l'épreuve réunira une fois encore les plus grands noms de la discipline: Jett et Hunter Lawrence, Cooper Webb, Dylan Ferrandis, Malcolm Stewart, Tom Vialle, Jo Shimoda...

L'événement accueillera des épreuves de SX1, SX2 ou de Freestyle, et sera aussi l'occasion pour les constructeurs de présenter leurs dernières nouveautés.



CHAMPIONNAT DE FRANCE DES SABLES

DU 12 OCTOBRE 2024 AU 9 FÉVRIER 2025

Pour cette édition 2024-2025, le Championnat de France des Sables se déroulera sur 6 étapes. Au programme: Berck-sur-Mer (12-13 octobre), Loon Plage (26-27 octobre), Hossegor-Capbreton (30 novembre - 1^{er} décembre), Saint-Léger-de-Balson (7-8 décembre), Grayan-et-l'Hôpital (11-12 janvier 2025).

La compétition se terminera comme chaque année par le traditionnel Endu-ropal du Touquet, qui fêtera son cinquantième anniversaire. Pour découvrir qui succèdera au Britannique Todd Kellett, rendez-vous les 8 et 9 février 2025.



SALON EICMA, MILAN

DU 7 AU 10 NOVEMBRE

Du 7 au 10 novembre prochain, toute l'industrie du deux-roues est attendue à Milan pour l'édition 2024 de l'EICMA. Événement incontournable de l'agenda moto, le salon réunit chaque année les principaux constructeurs, équipementiers et accessoiristes deux-roues, venus profiter de cette grande vitrine pour présenter leurs dernières nouveautés.

Les visiteurs pourront ainsi découvrir les nouveaux modèles de Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki, Ducati, BMW Motorrad, KTM, Husqvarna, Harley-Davidson, Indian et bien d'autres marques ayant déjà annoncé leur venue.

Très attendu chaque année, l'espace MotoLive sera aussi de retour dans la zone extérieure du salon, avec comme toujours de nombreuses compétitions et autres animations. Rendez-vous pour cela du côté de la Fiera di Milano, au nord-ouest de Milan.



Passion

Roulez confiant

Assurance scooter
jusqu'à 25 %
de réduction⁽¹⁾



OFFRE
CITOYENNE

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

⁽¹⁾ Jusqu'à 25 % de réduction appliquée sur le tarif d'assurance scooter pour tout conducteur principal détenant déjà un contrat d'assurance auto, moto ou scooter chez AXA.

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • **AXA Assurances IARD Mutuelle** - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • 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.





Nicolas Sénéchal, un passionné de compétitions en motos vintage.



Interview

Nicolas Sénéchal, un Champion Vitesse Motos Anciennes

Baigné quotidiennement dans la mécanique par le biais de son métier de mécanicien chez Mercedes, Nicolas Sénéchal n'hésite pas à enfourcher de vieilles bécanes pour vivre sa passion à cent-milles à l'heure et tirer la bourre à d'autres passionnés. Sacré Champion de France Vitesse Motos Anciennes (VMA) en 2014, ce compétiteur est revenu dix ans après, fouler le circuit de Lédenon (30), avec un but précis : décrocher un nouveau titre au guidon de sa Suzuki. Entretien avec cet amateur d'anciennes, d'endurance et de vitesse.

Par Floriane Boivin

Visuels : Nicolas Sénéchal, Delarue Photography,
Geneviève Jacq, Hampe Racing Team

D'une passion intemporelle à l'adrénaline des courses

Quelle est l'origine de votre passion pour la moto et de votre parcours de pilote ?

Je suis un pilote qui a commencé la moto sur le tard : j'ai passé mon permis moto à l'âge de 20 ans. J'ai beaucoup roulé sur route et par la suite, j'ai eu envie de commencer la compétition dans les années 2010, à 26 ans. Mon beau-père m'avait pris sous son aile après l'obtention de mon permis pour nous encadrer, un copain et moi-même. On partait sur des week-ends entiers faire des grosses balades.

Quelles sont vos motos personnelles ?

Pour la route, j'utilise un side-car : une Suzuki 1250 Bandit. C'est un véhicule que l'on partage avec ma compagne et notre petit garçon. Le side-car a l'attrait du deux-roues avec une grande capacité de chargement, ce qui s'avère être très utile pour les dépla-



Au guidon d'une Honda 350 Four des années 70.

cements en famille. Pour les passionnés qui reconnaîtront, je roule également avec une Honda 650 Deauville, une routière des années 2000, avec des sacoches sur le côté. Sinon, j'ai roulé longtemps en sportive, avec des Suzuki GSX-R. Avec le recul, je pense que mes préférées ont longtemps été les Hyper-sports. Tant qu'il y a un guidon et une poignée de gaz, cela me convient ! C'est vraiment la passion de la moto.

Comment avez-vous fait vos armes dans ce milieu et plus particulièrement en vitesse ?

Ça a été un long apprentissage ! J'ai commencé avec mes motos de route, sur des journées de roulage occasionnelles, en autodidacte. J'observais et j'analysais ce que faisaient les autres pilotes pour ensuite mettre en pratique. Il y a eu beaucoup de chutes au début, mais j'avais quand même certaines facilités qui m'ont beaucoup aidées à me perfectionner.

Quels sont les pilotes qui ont votre admiration ?

Je pense tout particulièrement à Valentino Rossi et Marc Márquez, d'anciens pilotes comme Freddie Spencer, Giacomo Agostini, Barry Sheene, et d'autres qui ont fait l'Histoire de la moto. Ces dernières années, j'ai eu aussi l'occasion d'aller voir des Grand Prix MotoGP, où j'ai pu les voir rouler.

Aujourd'hui je vis à Bourges, où l'on a une entité sportive appelée Tecmas, qui a vu passer énormément de pilotes français, qu'on a pu observer dans des championnats du monde et d'autres compétitions locales.

« IL Y A UNE GROSSE DIFFÉRENCE ENTRE LES COURSES DE MOTOS MODERNES ET DE MOTOS ANCIENNES : AU-DELÀ DES ENGIN, ON RESSENT UN ÉCART DE NIVEAU ASSEZ IMPORTANT ENTRE LES PILOTES. »



Le pilote concentré lors du Championnat VMA Superbike de 2024, sur une Suzuki GSX-R 1100.

Quel a été le point de départ des compétitions de motos anciennes ?

À la base, c'était un projet qui a été nourri par l'IUT de Bourges. Un des projets de fin d'année était d'engager une moto sur le Bol d'Or Classic. Ils sont venus démarcher mon beau-père, qui a refusé l'invitation. Il leur a en revanche parlé de moi et c'est à partir de là que j'ai commencé à mettre un premier pied dans la moto ancienne, quand j'avais 26 ans.

Que recherchez-vous principalement lorsque vous participez à ce type de courses ?

Donner le meilleur de moi-même, quel que soit le résultat. C'est un investissement car en plus de concourir, on passe plus de temps dans les ateliers à faire la préparation et de la construction. Le but final est d'aller chercher le maximum et le meilleur avec ce qu'on a pu créer les semaines précédentes.

Vieux bolides & nouvelles émotions : le championnat de VMA 2024

Le 14 avril dernier sur le circuit de Lédenon, vous avez terminé 1^{er} dans la catégorie VMA Superbike (course 1). Félicitations !

Pouvez-vous nous parler du circuit de Lédenon, en termes de technicité ?

Le circuit de Lédenon est un circuit très particulier : il est très vallonné avec quasiment l'intégralité des virages qui se « déroulent à l'aveugle », c'est-à-dire qu'on voit l'entrée du virage mais pas la sortie. Certaines pentes sont à plus de 12 %, ce qui est très atypique en France. C'est aussi un circuit que je n'avais pas pratiqué depuis 2014, donc presque tout nouveau pour moi et avec une moto différente cette fois-ci.

J'avais beaucoup d'appréhensions car il est réputé dangereux et avant que la compétition commence, je me disais déjà qu'il fallait faire attention, jouer la carte de la sécurité. Il est vrai que l'on n'est pas forcément dans cette optique-là quand on arrive sur d'autres circuits. Finalement, tout s'est bien passé et les chronos ont été là malgré cette réticence de départ. La concurrence est partie à la faute très rapidement dans le week-end, notamment avec une grosse chute.

Quelles étaient les difficultés rencontrées durant cette épreuve ?

Je dirais principalement le fait de retrouver du rythme. Il m'a fallu quasiment toute la journée du vendredi, avec quatre séances de roulage, pour pouvoir me remémorer le circuit. Il est tellement particulier que l'on peut très vite se faire surprendre. J'ai dû rester sur mes gardes pour pouvoir vraiment l'analyser, reprendre mes marques et mes automatismes.

Le déroulement du tour, c'est un automatisme, une osmose entre la moto et le pilote. Tout doit être naturel et décontracté. Quand tout est aligné, on va plus vite et on fait de bons chronos (*rires*) !

Quelles sont les différences que vous avez pu observer depuis votre dernière participation ?

J'avais déjà gagné ce championnat en 2014 avec des motos plus anciennes. Depuis, j'étais passé sur la catégorie endurance, qui est une autre expérience, avec mon beau père et toute notre équipe. Durant cette période, nous avons gagné quatre titres de champions de France.

Au fil des années, le championnat a évolué et a intégré de nouvelles motos. Je me suis donc donné le challenge de revenir seul dans cette

« IL Y A UN CÔTÉ GENTLEMAN RIDER DANS LA MOTO ANCIENNE, [...] TANDIS QUE MOI, J'AI PLUTÔT L'ESPRIT COMPÉTITEUR. »

catégorie Superbike, avec l'envie de me jauger par rapport à la concurrence, puisqu'elle change et évolue également avec le temps.

Y a-t-il eu un moment particulier dans ce championnat qui vous a marqué plus que les autres ?

Lors de la première épreuve du championnat, après avoir remporté la 1^{ère} course, j'avais pas mal d'avance et, malheureusement, j'ai chuté à la deuxième course en essayant de doubler un retardataire. Sur seize tours, soit 20 minutes de course, j'étais prêt à prendre un deuxième tour d'avance sur ce concurrent.

Il avait le signe des commissaires lui indiquant qu'il allait être doublé, mais il était complètement perdu. Il a alors décidé de changer de trajectoire et a fini par me percuter.

Quelles sont les particularités du Championnat VMA ?

Il faut savoir qu'il y a une grosse différence entre les courses de motos modernes et de motos anciennes : au-delà des engins, on ressent un écart de niveau assez important entre les pilotes. C'est bien un championnat de France et pourtant, les règles ne sont pas toutes respectées car il y a une certaine difficulté à remplir les grilles, faute de participants.

Il y a un côté « gentleman rider » dans la moto ancienne, moins sportif, avec des participants qui viennent surtout pour se faire plaisir, tandis que moi, j'ai plutôt l'esprit compétiteur. Mais je vous rassure, tout se passe très bien : il y a beaucoup de tolérance, de solidarité et de courtoisie.



Zoom sur une Kawasaki Performance (1980), avant une manche du championnat d'Europe d'endurance sur le circuit belge Spa-Francorchamps.

Pouvez-vous nous parler de la moto vintage avec laquelle vous avez roulé ?

Oui, c'est une Suzuki 1100 GSX-R de 1992. C'est une moto qui n'a pas été développée pour la compétition dans ses grandes années, au contraire de la 750. Il a fallu la créer et la « coursifier » avec nos propres moyens. À part une partie de son cadre, la moto n'a quasiment plus rien d'origine : tout a été modifié, reconditionné, développé par des usineurs avec nos idées ou monté par nos soins. La moto a des caractéristiques qui n'existent même pas sur le marché.

Quel est son style ?

On a voulu garder le style des années 85/90 de la moto. Toute la partie avant est une base de motos de série des années 87/88. La partie arrière est modifiée et faite sur-mesure. La signature visuelle, on l'a surtout sur l'avant et son moteur, qui sont reconnaissables et parlent même à ceux qui ne connaissent pas le monde de la compétition.

L'aviez-vous décoré d'une manière spéciale pour l'occasion ?

Non, car les peintures et le sticage sont de vraies préparations qui prennent beaucoup de temps. La décoration n'a pas évolué depuis sa création en 2015. Il y a quinze jours, lors de la quatrième manche du championnat sur le circuit de Croix-en-Ternois (62), il y a eu des spectateurs et même des compétiteurs qui ont trouvé la moto magnifique. Les couleurs y sont pour beaucoup.

Comment décririez-vous les performances de votre deux-roues durant cette épreuve ?

Il a réellement fallu apprivoiser la moto et chercher ses limites car elle n'a pas été développée pour les compétitions. Malgré tous nos investissements et les modifications apportées, on rencontre encore certains freins et contraintes techniques, comme sa garde au sol. Elle ne permet pas de prendre l'angle

Nicolas Sénéchal au guidon d'une Suzuki GSX 1100.



maximal qu'elle pourrait accepter, car ses carters moteurs viennent toucher la piste. Encore aujourd'hui, quand je reviens de sessions de roulage ou de courses, je retrouve des protections moteurs toutes abîmées. Je suis à la limite de ce que je peux faire en termes de pilotage avec cette moto.

Comment maintenez-vous ce genre d'engin en bon état ?

On est plutôt fervent du préventif, que du curatif, c'est-à-dire qu'on ne veut pas mettre les mains dans la mécanique quand on est sur les circuits, on préfère contrôler la moto et faire de l'entretien en amont. Il nous arrive même d'ouvrir les moteurs l'hiver et les reconditionner pour faire tenir l'engin toute une saison. Si ce n'est pas possible, on s'en occupe en intersaison ou entre les courses, mais il faut que le maximum soit fait avant la compétition. Le stress, ça n'est pas bon pour la performance !

Après cette victoire, quels sont les principaux défis que vous souhaitez relever ?

D'aller gagner le championnat ! Aujourd'hui, j'ai beaucoup de points d'avance mais cela ne suffit pas. Il faut se donner à fond jusqu'au bout, pour les deux épreuves et les quatre courses à venir. Les prochaines épreuves se dérouleront en septembre sur les circuits de Pau-Arnos (64), vers les

Pyrénées, avec une finale en octobre à Magny-Cours (58), dans la Nièvre. Je ne pratique pas souvent celui de Magny-Cours car il ne faisait pas partie du championnat ces dernières années, ni d'autres courses que j'ai pu réaliser. J'ai vraiment à cœur d'y être et d'y per-



Un bolide aux couleurs de Barry Sheene, avec lequel Nicolas a été Champion de France VMA en 2014.

former, entouré de ma famille et des partenaires.

Dernières réflexions d'un passionné

Emploi du temps d'un passionné : comment avez-vous réussi à vous préparer, en parallèle de votre métier ?

Je ne suis pas très assidu sur ma préparation physique. En revanche, je prends le temps de marcher régulièrement, de pratiquer la course à pied et d'effectuer des exercices d'étirements.

Quels conseils donneriez-vous à quelqu'un qui souhaite se lancer dans la compétition de motos anciennes ?

S'essayer à une journée de roulage, quel que soit le niveau, de manière encadrée et avec une prise de vitesse en toute sécurité. Je trouve que cela apporte énormément sur soi-même, qu'on apprend davantage sur les capacités de la moto

et ça permet de se sentir encore plus en sécurité sur la route.

Avec notre association Baugy Moto Racing Team, on a été organisateurs de journées de roulage pendant cinq ans. Nous avons arrêté pour des raisons financières, dues à des coûts très élevés. Elles ont permis à beaucoup de passionnés d'avoir accès aux circuits, avec leur propre moto et de comprendre beaucoup de choses : les angles à prendre, les phases d'accélération et de freinage, les évitements etc. Ces journées ont suscité beaucoup d'engouement. Pour moi, c'est quelque chose de très bénéfique qui devrait être obligatoire.

Comment voyez-vous l'avenir des courses de motos anciennes et leur place dans le monde de la compétition moto ?

J'espère que cela va continuer comme ça car il y a réellement beaucoup de passionnés, de proximité et d'échanges dans ce milieu-là. Lorsque je suis monté sur le podium au Circuit Carole (93), on m'a présenté à un ancien pilote, M. Jean-Louis Tournadre, 1^{er} français à avoir été champion du monde en 250 cm³ en 1982, qui est venu me féliciter. C'était beaucoup d'émotions pour moi.

J'ai aussi pu partager des guidons avec d'autres pilotes comme Louis Rossi, en Championnat du Monde d'Endurance. J'ai disputé des épreuves sur le circuit de

Mettet, en Belgique, avec M. Roger Ruiz et M. Stéphane Mertens. Cela fait de magnifiques souvenirs et des beaux moments de partage. En ce qui me concerne, tant que je pourrais rouler, je le ferai. Je ne me donne pas d'âge pour arrêter. Mon beau-père, avec qui j'ai obtenu mes quatre titres de Champion de France, a décidé de poser le cuir à l'âge de 68 ans. J'ai encore de belles années devant moi.

Pour finir, quelle serait la moto de vos rêves ?

Si j'étais amené à refaire le championnat l'année prochaine, je rêverais d'y participer avec une nouvelle moto et de construire un nouveau modèle : une Honda 900 CBR. Cela demanderait néanmoins énormément de travail pour la rendre compétitive.

Aussi, s'il y avait une moto mythique des années 85/90 que je pourrais avoir entre mes mains, ça serait une Honda RC30. À l'époque, c'était un « coupé-client » : une moto de course qui a tout gagné et qui a été homologuée pour la route, soit l'inverse de ce qu'on peut faire aujourd'hui.

Suivez les actualités du Championnat de France Vitesse Motos Anciennes 2024 :



Palmarès de Nicolas Sénéchal

2014 : Champion de France - vitesse VMA.

2015 : 6^e de la manche du Championnat d'Europe à SPA, en Belgique.

2015/2016/2019/2021 : Champion de France - endurance VMA.

2017 et 2020 : Vice Champion de France - endurance VMA.

Mais aussi...

Plusieurs participations aux 4 Heures de Liège Classics, dont une **3^e place** en **2015** et une **2^e place** en 2016.

Plusieurs participations au Bol d'Or Classic, dont une **2^e place** en **2017**.





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.

⁽¹⁾ Selon clauses et conditions du contrat

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 000 € - 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, Terrasse 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 - 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. L'assurabilité 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.



La Bugatti Type 57C « Shah » offerte au Shah d'Iran par le gouvernement français en 1939.



Ettore Bugatti.

Dossier

Saga Bugatti, un siècle de créativité sans limites

"Rien n'est trop beau, rien n'est trop cher"

Telle fut l'obsession d'Ettore Bugatti tout au long de sa vie. Conformément à sa devise, les modèles de la maison incarnent l'excellence à la française. Que ce soit dans le domaine de la vitesse ou dans celui du luxe, la saga Bugatti s'écrit depuis plus d'un siècle au gré de ses modèles toujours plus beaux, toujours plus chers...

Par Stéphane Cohen / Santa Cruz Media
Visuels : ©BugattiAutomobiles,
Bibliothèque nationale de France, Wikipédia

Plus de vingt personnes accompagnent sa naissance. Depuis la découpe jusqu'à l'obtention de sa courbe naturelle, qui se produit d'elle-même selon **un processus unique**, en passant par l'émaillage, le dessin des initiales au E inversé et la coloration des soixante petites perles rouges (le tout à la main du début à la fin), dix heures réparties sur plusieurs jours sont nécessaires pour fabriquer... **le célèbre badge Bugatti en argent 970 de 159 grammes.**

Dix heures de plus et vous obtenez le temps de fabrication d'une Peugeot 208... Difficile de mieux définir l'exigence en son temps d'Ettore Bugatti, **le plus Français des Italiens**, né à Milan, mort à Neuilly-sur-Seine (1881-1947), artiste de talent mais convaincu de se lancer dans l'entreprise automobile alors naissante, car moins doué que son frère Rembrandt, génial sculpteur animalier.

« LE CHEF NE VEUT PAS SEULEMENT DES VOITURES DE COURSE QUI GAGNENT, IL LES VEUT ESTHÉTIQUES. »

Les animaux ? Une passion chez Ettore (un élevage de fox-terriers, des poules, le célèbre âne Totosche et même un zoo à domicile !) : la calandre Bugatti en fer à cheval est toujours l'une des signatures Bugatti.

Lorsqu'il s'installe à Molsheim-Dorlisheim en 1909, il a 28 ans et le soutien financier d'un banquier espagnol. C'est une terre prospère au cœur de l'Europe.

Fier, autoritaire, sensible, le «chef» ne veut pas seulement des voitures de course qui gagnent, il les veut esthétiques (ses moteurs, même cachés des regards, doivent être «beaux»). C'est dans cet atelier, une ancienne teinturerie, qu'il va produire la Type 13, son premier gros succès. **7500 automobiles suivront**. Gloire et prospérité. Entre 1920 et 1930, le «French Racing Blue» s'adjuge à chaque course ou presque (**2000 victoires avec la Type 35, le record tient toujours**). La réputation du constructeur est faite. Le circuit permanent du Mans portera son nom en 1966.

Mais Bugatti, c'est aussi le luxe. Summum de l'élégance et de l'ingénierie de l'entre-deux-guerres, la Bugatti Royale est produite à six exemplaires entre 1927 et 1930 (deux sont visibles au Musée National de l'Automobile à Mulhouse). Peintes aux couleurs préférées d'Ettore, **le noir et le jaune, massives** (plus de 6 mètres, 3 tonnes), **puissantes** (300cc), elles ne suffisent pourtant pas à séduire les monarques.



La Type 35 a décroché plus de 2500 victoires et podiums en dix ans de carrière sur les circuits !

C'est un échec commercial que le krach de 1929 puis la Grande Dépression vont bientôt transformer en faillite lorsque, miracle, l'énorme moteur est choisi pour équiper... 80 autorails. Ce contrat très lucratif permet de relancer l'entreprise. Dès lors, avec son fils Jean, **concepteur aussi talentueux** que lui et pilote émérite (il a effectué un Molsheim-Paris en 3h55, inimaginable même aujourd'hui), Ettore Bugatti laisse parler sa créativité sans limites.

Elle atteint son paroxysme avec l'apparition de la Type 57 en 1933, sans doute la plus emblématique de la marque (l'un des trois exemplaires de la Type 57SC Atlantic de 1936 a été achetée 30 millions d'euros en 2010). Elle a remporté les 24 Heures du Mans 1937 et 1939, avec Jean-Pierre Wimille, Robert Benoist et Pierre Veyron. C'est au volant de ce même modèle, la Type 57G Tank, que Jean, désormais dirigeant de l'en-



Dix heures de travail d'orfèvre pour rendre chaque badge unique.

treprise, **se tue le 11 août 1939** à l'âge de 30 ans. Ettore Bugatti ne se remettra jamais de ce drame.



C'est une importante commande de 80 autorails qui a sauvé la marque de la faillite, après le krach mondial de 1929.

À la Libération, il se battra pour récupérer son usine de Molsheim, confisquée par les Allemands entre 1939 et 1945 puis saisie par l'administration française. Il obtient gain de cause et tente de redémarrer l'activité malgré les dettes et le manque de moyens. **Le 21 août 1947**, à 65 ans, **il meurt d'épuisement**. Et sa marque avec lui. En 37 ans, il aura déposé plus de **600** brevets (même des services de table !), fabriqué près de **8000** voitures de grand luxe ou de course, toutes devenues des objets cultes.



Les six Bugatti Royale existantes à ce jour, réunies le temps du mythique concours d'élégance de Pebble Beach en Californie.

Après plusieurs tentatives de reprise infructueuses, **la marque réapparaît en juillet 1963**, rachetée par le constructeur Hispano-Suiza et reconvertie dans la construction aéronautique. En 1987, elle passe sous pavillon italien. Résultat : l'EB110, un coupé de 550cc, présenté le jour du **110^e anniversaire de la naissance d'Ettore Bugatti** en 1991.

D'autres propriétaires suivront, jusqu'à l'actuelle alliance Bugatti-Rimac. Cette seconde vie replace la marque au firmament du luxe et de la vitesse. La Veyron (2005), du nom du vainqueur des 24 Heures du Mans 1939, est le modèle de la renaissance. Révolutionnaire, elle devient la voiture de série **la plus rapide au monde**, tutoyant les 400 km/h et ouvre l'ère des voitures de plus d'un million d'euros.

En 2016, la Chiron (hommage au chef de file de l'écurie Bugatti de 1926 à 1932) repousse les limites. Hypercar de 1500cc, flashée à 418 km/h, elle se négocie 2,4 millions d'euros. Bugatti prétend alors que les clients qui achètent ses Chiron (Cristiano Ronaldo, Jay-Z, Tom Brady...) possèdent en moyenne 42 voi-

tures, 1,7 avion privé et 1,4 bateau ! Basés sur la Chiron, les 40 exemplaires de la Divo (2018) s'arrachent en quelques jours à 5 millions d'euros pièce. La Voiture Noire (2019), qui rend hommage à la prestigieuse Type 57SC Atlantic 1936, est affichée à 16 700 000 € !

Célébrant l'EB110, la Centodieci (2019) est **limitée à dix exemplaires** et coûte environ 8 millions. La Bolide (2020) hypercar de piste dotée du fameux moteur W16 8.0 litres quadri-turbo de 1850 cc devient la voiture la plus rapide au monde : 500 km/h ! Le 20 juin 2024, Bugatti présente la petite dernière : la Tourbillon (référence à un mécanisme d'horlogerie destiné à augmenter la précision des montres mécaniques) : 1800cc, le 0 à 100 en 2 secondes ! La vitesse, toujours...

Un client se plaint un jour auprès d'Ettore Bugatti à propos des mauvais freins de sa voiture de course. Ce dernier lui répondit non sans humour que **ses voitures étaient destinées à rouler, pas à freiner !**

Ainsi se démarquait cet homme singulier, connu pour son franc-parler et ses mauvaises manières à table, mais qui dans son atelier se transformait en orfèvre de la création automobile, obsédé par une autre de ses devises : « si c'est comparable, ce n'est plus Bugatti. »



Le mystère de « La Noire »

Par Christophe Pinon

Visuels : @BugattiAutomobiles



En 1938, la Bugatti Type 57 Atlantic, voiture personnelle de Jean Bugatti, disparaît mystérieusement. Selon les experts, si cette voiture était retrouvée aujourd'hui, elle serait la plus chère du monde. En effet, elle est estimée à **plus de 100 millions d'euros**. Voici son histoire.

En 1936, Ettore Bugatti, attiré par d'autres projets que les voitures (en particulier les trains), laisse les clés de l'usine de Molsheim à son fils Jean. Ce dernier a hérité des talents de son illustre famille, en particulier ceux de son père. Très jeune, il dessine des carrosseries et se passionne pour la mécanique. **À 27 ans, il est donc à la tête** de la plus illustre marque d'automobiles et va moderniser les œuvres de son père.

Suivant l'adage de son paternel : **« rien n'est trop beau, rien n'est trop cher »**, Jean veut créer la voiture ultime. En s'appuyant sur la Type 57, une voiture « populaire » produite à 800 exemplaires, imagine alors un modèle plus léger, plus rapide, plus moderne : il conçoit alors l'Aérolithe. La voiture en magnésium ne pouvant être soudée, la carrosserie sera assemblée avec pas moins de 1200 rivets, ce qui lui donnera cette incomparable esthétique, avec sa crête sur le toit.

Avant-gardiste, Jean fait des études sur l'aérodynamisme et le design de son « bébé ». Il dote son coupé d'un **moteur V8 de 200cc**, lui permettant d'atteindre les 200 km/h. Seules quatre Aérolithes seront produites, toutes de couleurs différentes. L'histoire est floue sur l'ordre de sortie de l'usine. Ce qui est avéré, c'est que la deuxième était la voiture personnelle de Jean, la fameuse noire. Victor Rothschild achètera, lui, la première.

En 1938, **les prémices de la guerre se font sentir**. L'Allemagne voisine menace. Bien décidés à ne pas abandonner leurs précieux véhicules et à protéger la famille, les Bugatti décident de s'installer à Bordeaux. Dénommée l'Atlantic, « La Noire » de Jean Bugatti, est mise sur un train à Molsheim à destination de la Gironde... Et a tout bonnement disparu. **On ne la reverra jamais.**

Cette disparition est à ce jour **l'un des plus grands mystères de l'histoire** de l'industrie automobile. Il se dit même que Bugatti aurait embauché des détectives pour la retrouver.

Pour rendre hommage à la Type 57 Aérolithe, Bugatti a présenté en 2019 une Chiron prénommée **« La Noire »**. Il n'existe qu'un seul exemplaire de cette auto. Elle reprend les codes de son illustre aînée, en particulier la crête dorsale jusqu'à la célèbre calandre en fer à cheval. Vendue 13,2 millions d'euros, la légende veut que ce soit Cristiano Ronaldo, le génie du football portugais, qui en ait fait l'acquisition.

**Mais alors, où est donc passée « La Noire » ?
Le mystère reste encore entier.**



EPOQU'AUTO, EUREXPO LYON

DU 8 AU 10 NOVEMBRE

Organisé depuis 1979 par les adhérents du Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes, le salon Epoqu'auto réunit chaque année près de 100 000 personnes à l'Eurexpo de Lyon. Cette 45^e édition accueillera plus de 1500 véhicules, 200 motos et 850 exposants de toutes sortes : marchands, restaurateurs, spécialistes en pièces détachées, artisans, vendeurs et clubs de marques.

Sur plus de 88 000m², les visiteurs pourront aussi profiter de nombreux plateaux consacrés à des constructeurs historiques (MG, Bertone et Hotchkiss), aux youngtimers, aux motos ou encore aux 60 ans de la mythique Mustang.



AUTO E MOTO D'EPOCA, FOIRE DE BOLOGNE

DU 24 AU 27 OCTOBRE

Plus grand salon consacré aux voitures d'époque d'Europe, Auto e Moto d'Epoca est un incontournable pour tous les collectionneurs. Véritable plongée dans l'histoire de l'automobile, cet immense marché de véhicules classiques et de pièces détachées est aussi l'endroit rêvé pour compléter vos collections ou acquérir de nouveaux modèles.

Avec un nombre croissant d'exposants et de visiteurs chaque année, le salon qui s'est installé en 2023 à Bologne ne cesse de grandir et proposera pour cette 41^e édition plus de 5 000 véhicules anciens sur près de 120 000 m² d'exposition.



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. Larayeth - Graine du désert



Le Grand Pavois et ses 300 bateaux à flot.

Pierrick Garenne, Commissaire Général Adjoint du Grand Pavois.

Rencontre

Grand Pavois 2024, retour à flot

Depuis 1973, les professionnels du monde de la plaisance se donnent rendez-vous à la fin du mois de septembre pour présenter les dernières nouveautés du secteur au Grand Pavois de La Rochelle. Un événement incontournable qui rassemble chaque année plusieurs dizaines de milliers de passionnés sur le port des Minimes. À l'occasion de la 52^e édition qui s'ouvrira le 1^{er} octobre prochain, Pierrick Garenne, Commissaire Général Adjoint, revient sur l'Histoire du salon et nous livre les nouveautés 2024.

Par Benjamin Pinier

Visuels : Olivier Blanchet / Grand Pavois Organisation

Bonjour Pierrick. Vous êtes depuis une vingtaine d'années Commissaire Général Adjoint de Grand Pavois Organisation. Pouvez-vous nous dire quelques mots sur votre parcours ?

Par le passé, j'ai travaillé comme journaliste et dans les services communication de grands événements nautiques : Route du Rhum, Vendée Globe, Transat Jacques, Solitaire du Figaro, Tour de France à la Voile etc. Puis, je suis arrivé à ce poste de Commissaire Général Adjoint en 2005, en charge de la communication, du marketing et de la stratégie.

Quel est votre lien avec l'univers de la plaisance ?

J'ai toujours travaillé dans des activités en lien avec la mer : courses au large, sports de glisse ou sports d'aventure. Cela fait véritablement partie de mon ADN.

En dehors de cet aspect professionnel, je pratique la voile et la pêche spor-

« L'HISTOIRE DU GRAND PAVOIS ET DU PORT SONT INTIMEMENT LIÉS, CAR PLUS CE DERNIER GRANDISSAIT, PLUS L'ÉVÉNEMENT S'ÉTENDAIT. »

tive en mer. C'est une discipline assez particulière, car nous remettons le poisson à l'eau après l'avoir pêché. L'idée, c'est de pouvoir le trouver, savoir comment il vit et connaître son biotope pour être un pêcheur efficace, mais surtout responsable.

Je pratique aussi différents sports nautiques : du surf et de la plongée sous-marine, notamment.

Comment a démarré l'aventure du Grand Pavois ?

Le Grand Pavois a été créé en 1973 par des professionnels rochelais. L'idée était d'être un salon à flot, avec des bateaux présentés dans l'eau et de valoriser la production locale, dans la région de La Rochelle. Il faut savoir que dans les années 70, la plaisance n'en était qu'à ses débuts. Pour résu-



Le Grand Pavois attire plus de 80 000 passionnés à chaque édition. Un vrai succès !

mer, nous passions du yachting à voile où les amateurs naviguaient en blazer, costume et cravate, à du nautisme « plaisir ».

Un certain nombre de constructeurs s'étaient installés à La Rochelle dans le cadre de la construction du port de plaisance des Minimes, qui est aujourd'hui l'un des plus grands d'Europe avec plus de 5 000 places. L'Histoire du Grand Pavois et du port sont intimement liés, car plus ce dernier grandissait, plus l'événement s'étendait.

La première année a rassemblé 34 exposants et 64 bateaux, puis, l'événement s'est rapidement développé. D'abord autour des bateaux à

voile, car le marché de la plaisance était presque exclusivement orienté vers la voile, puis plus tard autour des bateaux à moteur.

Aujourd'hui, le Grand Pavois rassemble plus de 400 bateaux à terre et 300 à flot.

Comment s'organise le financement du Grand Pavois ?

Avec plus de 80 000 visiteurs, le Grand Pavois est un atout très intéressant pour une ville comme La Rochelle. Les collectivités territoriales locales sont derrière nous, car elles sont conscientes de l'apport du salon en termes économique et de visibilité.

Nous avons des partenariats avec la région Nouvelle-Aquitaine, le département de la Charente-Maritime et la communauté d'agglomération de la ville de La Rochelle. Nous avons aussi des partenaires privés et bien évidemment les exposants qui représentent la majeure partie des ressources financières de l'événement.

En tant qu'association, nous ne sommes pas là pour gagner de l'argent, ni pour en perdre. Nous essayons d'être fidèles à nos statuts qui sont d'être un outil de valorisation de la filière nautique, comme à son origine en 1973.



Les visiteurs déambulant parmi les allées, pour admirer les modèles à terre comme à flot.

Quelle est la stratégie du Grand Pavois pour continuer de répondre au mieux aux évolutions du marché des salons et de la plaisance ?

Il faut savoir que l'événement a été créé par des professionnels Rochelais sous le statut d'association loi 1901 (*association à but non lucratif, statut qu'il a toujours aujourd'hui, NDLR.*). Comme toute association, nous avons un président, un vice-président, un trésorier, un secrétaire, des administrateurs etc. L'ensemble de ce conseil d'administration n'est composé que de professionnels du nautisme. C'est un détail qui a son importance, car nous sommes au cœur du marché. Cela nous permet d'anticiper, d'essayer de répondre au mieux aux demandes de chacun et de nous adapter en termes de nouvelles idées, de nouveaux espaces ou même de nouveaux tarifs. L'objectif est de proposer un produit performant, qui soit à l'écoute du secteur, de ses professionnels et de ses pratiquants.

Durant la crise sanitaire de la COVID-19, le marché des salons s'est tourné vers des alternatives digitales. Quel avenir voyez-vous pour ce genre d'initiatives ?

Il est vrai que de nombreux salons s'étaient entièrement digitalisés et proposaient même des visites virtuelles de bateaux. Il se trouve que ça ne remplace pas un salon physique. On l'a vu dès que nous avons pu rouvrir le Grand Pavois en 2021. Les marques sont revenues, toujours aussi nombreuses. C'est important pour elles de montrer les bateaux physiquement, de les toucher et de monter à bord. Et puisque nous sommes un salon à flot, il est aussi possible de les essayer en mer accompagné d'un professionnel.

Les marques se sont vite rendu compte que le digital était un outil de communication et de valorisation de produit intéressant, mais pas nécessairement suffisant pour de la vente. Le contact avec le client et le pratiquant

reste primordial et les salons restent des temps forts importants pour les marques pour entretenir et réactualiser leurs fichiers clients.

Comment se positionne le Grand Pavois face à la demande grandissante d'écoresponsabilité des salons ?

Quand on fait ce type de métier, on se doit d'aimer la mer. Nous nous devons de faire attention à un certain nombre de choses : recyclage de la majeure partie de nos déchets, limitation des process d'impression, signature de charte avec nos restaurateurs pour privilégier les cycles courts et limiter le plastique etc.

Pour le recyclage des déchets, le Grand Pavois a été le premier salon à mettre en place un système de recyclage au montage et au démontage. Il y a plus de 15 ans, nous avons été l'un des premiers organisateurs à mettre en place les poubelles bleues



3D Craft Norden 695.





et jaunes. Avec le temps, nous nous sommes rendu compte qu'au-delà du choix du bac, pas toujours évident pour beaucoup d'entre nous, l'efficacité du recyclage dépendait beaucoup du processus après l'événement. Pour répondre à ce problème, nous avons décidé de retrier les déchets des poubelles jaunes. Nous avons en quelque sorte notre propre chaîne de recyclage intégrée à l'événement. C'est un exemple.

Au niveau des marques aussi, on se rend compte que certaines d'entre elles développent des solutions écoresponsables. Dans ce cadre-là, nous avons développé un espace spécifique qui s'appelle « Éco-navigation et Innovations Durables ». L'idée est de proposer des solutions alternatives pour aller vers un nautisme plus propre et de plus en plus de marques développent des produits spécifiques pour y répondre.

C'est aussi dans cet espace, que nous organisons des tables rondes et des conférences afin de toujours plus sensi-

liser et mettre en contact des personnes, des startups, des entreprises... C'est un sujet primordial, sur lequel nous travaillons beaucoup et de plus en plus.

Sensibilisation du grand public : sentez-vous une évolution dans les mentalités ?

Je trouve qu'il y a un vrai changement qui s'opère actuellement et cela est aussi dû à l'évolution des réglementations. On développe de plus en plus de parcs nationaux marins dans lesquels on ne peut plus jeter l'ancre comme on le faisait par le passé. À l'avenir, on ne pourra y accéder qu'avec des moteurs électriques. De fait, l'aspect réglementaire va obliger certains plaisanciers à changer leur comportement.

Quoi qu'il en soit, je trouve que les façons de naviguer évoluent. On constate par exemple un petit retour vers la voile, ça n'est pas par hasard. Le marché des bateaux à moteur reste leader (7 à 8 bateaux sur 10 vendus

dans le monde ont un moteur) mais on voit revenir des plaisanciers vers des modes de navigation plus doux et respectueux de l'environnement.

Autre point important, on sait que les messages sont toujours plus puissants quand ils sont portés par des enfants et on sent que la jeune génération est beaucoup plus sensible à ces questions. On essaye de les sensibiliser sur le salon parce qu'en touchant les plus jeunes, on finira à terme par toucher les parents. Il faut enfin souligner que nous sommes toutes et tous, dans « le même bateau ». Nous nous devons de nous préoccuper de la mer et de son état de santé. Sans elle, nous ne sommes rien !

Quelles sont les nouveautés attendues pour cette édition 2024 ?

L'événement a comme slogan : « la référence de tous les passionnés », donc on essaye de répondre au mieux à leurs demandes. À l'instar des profils, les



Le Grand Pavois réunit tous les sports de glisse. Ici, un pratiquant de e-foil électrique.

« **LA GLISSE EST UN SECTEUR IMPORTANT POUR NOUS, CAR CE SONT BEAUCOUP DE NÉO-PRATIQUANTS. LE PREMIER CONTACT AVEC LE NAUTISME EST PRIMORDIAL À DÉVELOPPER ET À ENTRETENIR.** »





envies sont assez diverses selon les pratiquants : voile, pêche, sports nautiques en tous genres... On a des espaces thématiques pour toutes les disciplines et cette année, nous avons développé un espace spécifique sur la location et les croisières. Avoir un bateau coûte assez cher, donc on voit le développement de nouveaux modes de consommation. Les jeunes générations notamment, plutôt que d'avoir un bateau, vont préférer aller en louer un entre copains via une plateforme de location entre particuliers ou chez un loueur.

Autre secteur sur lequel nous avons beaucoup travaillé cette année : les sports de glisse. La glisse est un secteur important pour nous, car ce sont beaucoup de néo-pratiquants. Le premier contact avec le nautisme est primordial à développer et à entretenir. Nous avons la chance d'avoir une partie du salon sur la plage, avec un espace que nous avons repris en main cette année et qui s'appellera « Grand Pavois Beach ». Il y aura des marques de glisse évidemment, mais aussi un espace d'animations avec des tables rondes, des conférences, des projections de films, des rencontres avec des sportives et sportifs médaillés olympiques ou skippers du futur Vendée Globe. L'idée est aussi d'amener les gens vers la pratique, donc il y aura

la possibilité de faire des essais et des baptêmes. Nous mettons à disposition le matériel, les combinaisons et les moniteurs pour encadrer.

Sur cette plage, nous avons aussi un espace appelé « Handi Cap'Access » où nous accueillons des personnes atteintes d'un handicap, qui peuvent aller découvrir des activités sur l'eau avec un personnel dédié.

Enfin, le « Grand Pavois Beach » est ouvert à d'autres sports de glisse urbaine, comme le skate ou le BMX, de manière à faire le lien entre les différentes pratiques.

Le Pays basque sera invité d'honneur cette année... Pourquoi avoir choisi cette région ?

Le Pays basque cohabit de nombreuses cases sur l'aspect tradition nautique, maritime, culturelle et bien sûr, gastronomique. Nous sommes tous des fervents amateurs d'un bon verre d'Irouléguy avec des tapas, de la charcuterie et du fromage (*rires*).

Pendant le salon, il y aura de nombreux stands de gastronomie basque, des bandas, des danses, une exposition sur l'Histoire de la pelote basque etc. Au niveau nautique, on aura un navire école du Pays basque espagnol et on espère avoir une réplique d'une vieille chaloupe baleinière, typique de la région.

Quel sera le point d'orgue de cette édition 2024 ?

Il y en a un qui me vient tout de suite en tête, c'est le spectacle « Voiles de Nuit », un spectacle pyrodigital qui aura lieu le samedi 5 octobre au soir. Il se tiendra à l'extérieur du salon, dans l'avant-port de La Rochelle. C'est un spectacle reconnu internationalement, qui lie digital, pyrotechnie, musique et mise en lumière des remparts et des tours de La Rochelle. Il n'a plus été organisé depuis 2015 et avait été annulé sur les deux dernières éditions. Le spectacle dure environ 2h30 à partir de 18h30 et attire entre 30 000 et 50 000 spectateurs.

Quelle est votre plus grande fierté en tant que Commissaire Général Adjoint ?

Ce qui me plaît le plus, c'est d'avoir réussi à maintenir cette proximité et cette convivialité avec les visiteurs et avec les professionnels. Nous avons la chance, grâce au statut associatif et à notre Conseil d'Administration, de pouvoir garder une certaine distance pour ne pas nous laisser embarquer par des notions de résultats uniquement. Nous nous devons évidemment de faire venir des visiteurs, mais nous essayons de garder cette proximité avec les passionnés, d'être toujours à l'écoute du monde de la mer et des professionnels du nautisme sans qui nous ne serions pas là. C'est la recette du Grand Pavois et nous devons la préserver.

Avant de se quitter, avez-vous une anecdote marquante à nous raconter ?

Au moment de la création du salon, dans les années 70, la France sort tout juste du Mai 68 et l'heure est plutôt au rejet de la société de consommation. En 1973, le chanteur Antoine est en plein succès avec ses chemises à fleurs et ses cheveux à la Jackson Five. Il est alors en tournée dans le sud-ouest et lit dans un entrefilet qu'un bateau revient d'un tour du monde au moment du Grand Pavois. C'est le bateau de deux jeunes étudiants Grenoblois, partis en 1969 pour échapper à ce monde naissant de notre société de consommation. Ils vont remonter l'Amazone, naviguer au Spitzberg, en Georgie du Sud avant d'annoncer leur retour à La Rochelle. Antoine demande à son manager d'arrêter sa tournée pour venir les rencontrer et toutes ses futures aventures en bateau à travers le monde vont naître de cette rencontre, au Grand Pavois. Et pour la petite anecdote, Antoine sera présent cette année pour dédicacer ses livres et nous remémorer cette belle histoire... qui aura tracé ensuite toute sa vie.

Site officiel du
Grand Pavois :





Patrice Castets, un passionné de pêche plus respectueuse : le no-kill.



Coucher de soleil irlandais pour Patrice Castets et ses enfants.

Interview

Patrice Castets, l'homme qui murmurait à l'oreille des poissons

Mordu par la pêche depuis l'adolescence, Patrice Castets, membre d'une Association pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique, nous a accordé un entretien pour nous dévoiler sa passion pour ce loisir. Récemment revenu d'une session en famille du côté des lacs et rivières d'Irlande, il nous partage son expertise et son amour pour cette discipline.

Par Floriane Boivin

Visuels : Patrice Castets, Sylvain Russo

Une passion pour la pêche...

D'où vous vient cette passion pour la pêche, est-ce une histoire de famille ?

Pas du tout, car personne ne pêchait à la maison. Vers mes treize ans, j'ai développé un intérêt pour la pêche et tout ce qui gravite autour de l'eau. J'habitais la région lyonnaise et quand j'avais un peu d'argent de poche, j'allais acheter du matériel. Je me préparais pour aller pêcher un jour. Je vivais surtout la pêche à travers les livres. J'ai fini par demander l'autorisation à mes parents et c'est comme ça que j'ai débuté. Aujourd'hui, j'ai deux enfants qui sont assidus depuis leurs deux ans.

L'un des grands avantages de la pêche, c'est qu'on peut pratiquer toute l'année, même si je manque parfois de temps, étant Agent d'assurance.

Quelles espèces de poissons pêchez-vous ?

Plus jeune, je me suis essayé un peu à tout, puis, avec les années, je me suis concentré sur les espèces de poissons

carnassiers, qui ont des dents. Le rapport de force m'intéresse et ce sont des poissons plus « rares », puisqu'ils sont au-dessus dans la chaîne alimentaire. Nous sommes obligés de les traquer, car eux-mêmes poursuivent leurs proies. Pêcher ce type de poisson oblige à être sans cesse en mouvement, à chercher, à observer et à réfléchir à comment les attirer. Je suis un pêcheur qui aime traquer l'animal et comprendre son comportement pour le capturer et ensuite le relâcher vivant dans son milieu : c'est ce qu'on appelle le « no-kill ».

Avez-vous déjà pratiqué en haute-mer ?

À plus d'une vingtaine de milles des côtes, oui. J'ai pratiqué sur l'océan Indien, Atlantique et Pacifique. J'étais à la recherche de poissons pélagiques, ce sont des poissons non côtiers qui font, pour certains, le tour du monde et qui sont en permanence en mouvement. Il s'agit de poissons de type Mar-
lins, Espadons qui peuvent atteindre plusieurs centaines de kilos.

Nous utilisons des bateaux puissants avec une forte autonomie permettant

de parcourir de grandes distances sur une journée. Il s'agit souvent de quelques heures de navigation avant d'atteindre les spots situés sur des zones dénuées de tout repère à la surface. Les poissons évoluant sur ces zones à cause des courants ou pour différentes raisons géologiques : failles, fosses ou hauts-fonds.

...devenue une véritable expertise

Avez-vous déjà participé à des compétitions de pêche ?

J'ai fait plusieurs années le championnat de France de pêche à la mouche, en me concentrant sur les salmonidés. Ce sont des compétitions sur plans d'eau, avec pour principe d'attraper le maximum de poissons. J'ai remporté certaines victoires et fait quelques podiums mais je n'ai jamais pu accéder à l'équipe de France, car je n'étais ni assez bon ni assez assidu !

J'ai fait aussi pas mal de compétitions de pêche aux carnassiers, une à deux par an, même si cela m'attire moins. Nous sommes obligés de pêcher trois sortes de poissons différents (sandres,

perches et brochets), alors que je préfère traquer et attraper des gros brochets. Étant partenaire de plusieurs marques et faisant partie d'une Association pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique (APPMA), il m'arrive aussi d'organiser des compétitions.

Les compétitions attirent-elles beaucoup de passionnés ?

Cela dépend des événements. Pour les championnats de pêche à la mouche en réservoir, on va être entre trente et quarante participants. Pour les compétitions en rivière, c'est à peu près la même chose. Pour les compétitions aux carnassiers, cela dépend du plan d'eau (rivière, lac...), de sa capacité à accueillir physiquement les bateaux et float-tubes¹, soit environ une cinquantaine de pêcheurs. La plus grosse compétition à laquelle j'ai participé s'est déroulée au lac des Settons, dans le Morvan (58), avec environ 110 bateaux et 220 pêcheurs.

Pouvez-vous nous en dire plus sur vos techniques de pêche ?

Je ne pêche pas avec des appâts vivants mais avec des leurres, car je trouve cela



¹ Float-tubes : petit bateau pneumatique, ressemblant à un siège gonflable, utilisé par les pêcheurs.

« MOI, CE QUI M'INTÉRESSE QUAND JE PARS EN VOYAGE, C'EST LA DÉCOUVERTE. »

plus noble. J'ai longtemps pêché à la mouche, que ce soit en rivière ou en réservoir. Ce qui me plaît le plus, c'est la traque des gros brochets de plus d'un mètre, sur les grands lacs alpins. Je vis dans l'Ain (01), à 1 km d'une rivière et à proximité des trois principaux lacs alpins, pour aller pêcher en bateau facilement : le lac d'Annecy, du Bourget et Léman.

Quelles sont les règles et réglementations en vigueur pour pêcher en eau douce et en haute-mer ?

On peut pêcher toute l'année, seulement, il y a des périodes de fermeture selon la typologie des poissons qui se basent sur leur cycle naturel de reproduction. Il existe des réglementations de taille et de périodes d'ouverture, qui évoluent régulièrement. En mer, on relève des limitations et des interdictions, quant au nombre de poissons potentiellement prélevables, pour maintenir la réserve. Je pense particulièrement au bar et au thon rouge.



Une belle prise pour cette famille avant une remise à l'eau.

Que pouvez-vous dire sur les passionnés de pêche que vous rencontrez en général ?

Le nombre de licenciés baisse un petit peu. En revanche, les pêcheurs sont bien meilleurs qu'avant. Aujourd'hui, on a des pêcheurs qui sont beaucoup plus techniques, avec du matériel plus évolué et certainement plus passionnés. Ils sont davantage à la recherche du dépassement de leurs habitudes et de leurs performances. Ils souhaitent aussi mieux s'équiper en bateaux et en électronique. On constate aussi davantage de jeunes y compris en ville, qui s'essayent par exemple au « street fishing » (type de pêche qui se déroule en zone urbaine, telles que les centres-villes, NDLR.).

Les bateaux utilisés pour ce loisir

Quels sont les différents types de bateaux de pêche ?

Il y a vingt ans, il y avait seulement des petites barques en bois ou des Tabur, des barques en polyester. Aujourd'hui, les pêcheurs en eau douce ont plutôt des float-tubes, sur lesquels ils sont assis avec les jambes dans l'eau, palmant pour se déplacer. C'est une bonne embarcation pour débuter, quand on n'a pas forcément les moyens de mettre plus cher ou quand on est jeune.

Il existe aussi des bateaux allant de deux à six mètres, avec une moyenne autour des 4,50 m. Les plus grands ont une motorisation conséquente, qui ravit les amateurs de compétitions et leur permet d'aller plus vite sur les emplacements repérés. Le plan d'eau conditionne le type de bateau autorisé : on doit savoir si on a le droit d'utiliser un moteur thermique ou non. Les bateaux de pêche sont effectivement équipés d'un moteur thermique et d'un moteur électrique à l'avant ou à l'arrière : l'électrique est écologique et discret. Enfin, on trouve aussi des sondeurs qui vont permettre de faire une « image » du fond, une bathymétrie². Certains envoient des ondes, favorisant la localisation des poissons et leur visualisation.

Quels sont les principaux avantages de la pêche en bateau par rapport à la pêche depuis le rivage ?

La typologie de poissons définit le type de pêche. Depuis le bord, on va se limiter aux poissons présents sur les rives avec une technique de lancer-ramener. C'est une pêche très active sur la canne. Pour certaines espèces plus difficiles à trouver et qui aiment la profondeur, le bateau sera un avantage. Pour pouvoir pêcher sérieusement et pour les gros volumes d'eau, il est quasiment obligatoire d'avoir un bateau.

Et vous, quel bateau avez-vous pour partir pêcher ?

J'ai commencé avec un zodiac, qui m'a permis d'aller en mer et en lac. Je suis ensuite passé à un bateau en fibre, assez léger, de 4,50 m. Quand j'ai commencé à initier mes enfants, j'ai acheté un bateau beaucoup plus conséquent avec un carré plus profond, pour plus de sécurité : un Ranger d'une tonne, qui mesure 5,80 m de long et 2,50 m de large. C'est un bateau de 150cc,

Les associations pour la Pêche et la Protection en Milieu Aquatique (APPMA)

Les associations pour la Pêche et la Protection en Milieu Aquatique (APPMA) assurent notamment la préservation de la biodiversité en régulant les populations de poissons et en menant des actions de repeuplement. Ces associations sensibilisent également le public à l'importance de protéger les milieux aquatiques, luttent contre le braconnage, tout en promouvant une pêche respectueuse de l'environnement. Aujourd'hui en France, on peut compter jusqu'à 3 400 associations agréées de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique, avec plus de 1,5 million de pêcheurs passionnés*.

*Source : Fédération Nationale de la Pêche en France.

² Bathymétrie : représentation graphique des profondeurs sous-marines, montrant les variations du relief du fond de l'eau.

parfaitement adapté aux lacs alpins car il faut savoir que les lacs sont plus dangereux que la mer : le clapot y est plus serré, cela nécessite d'être plus attentif. C'est une machine de pêche formidable car j'ai deux plateformes énormes, plusieurs sondes, et on peut pêcher sans problème à trois ou quatre personnes. Il peut aussi aller en mer, même si je ne le fais pas.

Comment préparez-vous votre bateau avant une sortie ?

C'est un modèle avec une grosse machinerie à mettre en place. La remorque et le bateau pèsent deux tonnes et demie, ce qui demande de la préparation. Pour moi, cette phase fait partie des plaisirs de la pêche. Quand on prépare ses cannes, on a déjà la tête à sa sortie. J'ai une douzaine de cannes et plusieurs dizaines de leurres en permanence dans le bateau. Il faut aussi penser à prendre ses précautions lorsqu'on part pour une session de pêche, en prenant à boire et à manger, par exemple ainsi qu'en vérifiant la météo.

Y a-t-il des saisons ou des conditions météorologiques que vous préférez pour la pêche en bateau ?

Grâce à la capacité de mon bateau et à la sécurité qu'il permet, je me



Le plaisir de s'adonner à sa Passion tout en profitant de la beauté des paysages. En fond, la magnifique abbaye d'Hautecombe (73).

limite beaucoup moins en termes de saisonnalité. J'aime particulièrement les pêches estivales, en fin de journée et jusqu'à la nuit. Le soir, les gros poissons sont de sortie ! La journée, on en profite généralement en famille pour faire un pique-nique et du ski nautique.

Si vous deviez en acquérir un nouveau, lequel serait-il ?

Le mien (*rires*) ! C'est vraiment un bateau qui correspond à ma pêche, il a un confort indéniable. Cependant, le petit bateau que j'avais avant me permettait d'aller dans des endroits un peu moins profonds, ce

qui donnait lieu à une plus grande variété de choix.

Des envies d'ailleurs

Vous êtes récemment parti pêcher en Irlande. Qu'avez-vous à nous raconter sur cette expérience ?

C'était merveilleux ! C'est la troisième fois que j'allais pêcher là-bas. Il faut savoir que tous les ans, je fais un voyage de pêche. Je suis déjà parti dans les Caraïbes, au Costa Rica, en Laponie, à l'île Maurice etc.

Cette année en Irlande, je suis allé sur le lac Lough Derg et la rivière Shannon, pour la traque aux gros brochets. J'adore ce pays et ses habitants, que je trouve simples, accueillants et joyeux. En voyageant là-bas, je souhaitais pêcher des quantités plus importantes et utiliser des techniques qui ne fonctionnent pas chez nous, avec des leurres démesurés. Je suis parti avec mes deux enfants, pour nous retrouver et partager des moments passion. Durant le séjour, nous évoluions sur un bateau de marque Nitro ZV21, de 300cc, d'environ 7 m de long et de la même typologie que le mien.

Moi, ce qui m'intéresse quand je pars en voyage, c'est la découverte.



Le Ranger d'une tonne et ses 150cc, prêt à partir pour une nouvelle session pêche.



GRAND PAVOIS, LA ROCHELLE

DU 1^{er} AU 6 OCTOBRE

Pour bien débuter le mois d'octobre, direction le salon du Grand Pavois à La Rochelle, événement majeur du calendrier nautique international, devenu une référence du nautisme français et européen depuis sa création en 1973.

Incontournable pour tous les passionnés d'activités nautiques (plaisance, sports de glisse, pêche etc.), ce salon d'affaires et de nouveautés est idéal pour venir admirer pas moins de 700 bateaux exposés dont 300 à flot, ainsi que 12 espaces thématiques (bateaux traditionnels, tourisme, navigation durable...) répartis sur 100 000 m². Le Grand Pavois, c'est aussi de nombreuses animations nautiques et essais en mer à ne pas manquer.



LE MILLE SABORDS, PORT DU CROUESTY

DU 31 OCTOBRE AU 3 NOVEMBRE

En 2024, le premier salon européen du bateau d'occasion fête ses 40 ans !

Pendant 4 jours, la nouvelle édition du Mille Sabords prévoit un programme qui saura ravir les plaisanciers : expositions de bateaux neufs et d'occasions, échanges et conseils avec des experts, partage de belles histoires de voyages en mer ainsi que de nombreuses surprises, jeux et animations, à l'occasion de son anniversaire.

Chaque année, cet événement attire environ 60 000 visiteurs au Port du Crouesty, à l'entrée du Golfe du Morbihan en Bretagne, souhaitant découvrir les dernières tendances et innovations du monde du nautisme. AXA Passion sera une nouvelle fois présent, prêt à accueillir et orienter tous les passionnés sur son stand.



VENDÉE GLOBE, LES SABLES D'OLONNE

DÉPART LE 10 NOVEMBRE

Le 10 novembre prochain, c'est le top départ officiel de la 10^e édition du Vendée Globe. Cette année, 40 skippers (un chiffre record pour cet événement) du monde entier s'élanceront pour un tour du monde à la voile en solitaire, sans escale et sans assistante, pour parcourir environ 45 000 kilomètres et passer par 3 caps incontournables : Bonne Espérance (Afrique du Sud), Leeuwin (Australie) et Cap Horn (Chili). Même bateau pour tous les navigateurs : cette course est disputée sur des IMOCA, des monocoques de 18 mètres de long.

Le Vendée Globe, c'est aussi une aventure humaine et une course sensibilisant à la préservation des océans, fragilisés par le réchauffement climatique. Elle se clôturera le 7 mars 2025.



Une table gourmande réalisée par la cheffe traiteur nomade Delphine Lebrun.

Rencontre

Brun d'Elle, un voyage culinaire en van

Résolument tournée vers la nature, la bonne nutrition et la santé, Delphine Lebrun (ou *Brun d'Elle*) est une cheffe traiteur nomade, indépendante et engagée. Sillonnant les routes de France à bord de son van, elle apporte sa vision de la cuisine et régale les amateurs de recettes simples, gourmandes et végétariennes.

Nous avons rencontré cette passionnée qui donne un sens à ses assiettes : une interview qui donne l'eau à la bouche et invite à l'exploration.

Par **Floriane Boivin**
Visuels : **Delphine Lebrun**

Delphine Lebrun, *Brun d'Elle & Cuisine nomade*

Quelle belle histoire se cache derrière *Brun d'Elle* ?

Après des études en marketing, je suis allée vivre au Canada en débutant ma carrière dans l'industrie agroalimentaire. Là-bas, j'étais en constante collaboration avec des chefs R&D*, qui développaient des nouveaux produits : des plats cuisinés. Suite à cela, il y a 6 ans, alors en quête de plus de sens dans ma vie professionnelle, j'ai effectué une reconversion. La cuisine étant déjà présente dans ma vie à cette période-là, je me suis naturellement tournée vers ce domaine. J'ai fait des stages pendant toute une saison dans le sud-ouest et en 2019, j'ai collaboré avec une amie en devenant traiteur pour des entreprises, ma société *Brun d'Elle* est alors née.

Pendant la crise sanitaire, j'en ai profité pour me former, affiner la vision que j'avais de

* R&D : Recherche & Développement.

l'alimentation et de la cuisine. Aujourd'hui, je cuisine pour des stages de yoga ou de développement personnel.

Vous vous considérez comme cheffe nomade. C'est-à-dire ?

En effet, le terme « cheffe nomade » est venu au fur et à mesure de mon activité professionnelle. Je mesure la chance que j'ai d'être indépendante et j'aime travailler dans des endroits immersifs, en pleine nature. Je me déplace dans des lieux où l'on a besoin de moi ponctuellement, pour nourrir des personnes pendant des stages en tout genre. Je parcours un peu toute la France pour mon activité, notamment la côte Atlantique. L'idée derrière ce terme est de partir avec mon van pour cuisiner à bord (si le nombre de convives n'est pas trop élevé) ou au sein de cuisines que l'on me prête.

« LE TERME CHEFFE NOMADE EST VENU AU FUR ET À MESURE DE MON ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE. »



La Fiat Scudo de Delphine Lebrun, avant son aménagement.



Vue de l'intérieur du van, après rénovation.



Par votre expérience, avez-vous rencontré des communautés nomades, passionnés de van & de camping-car ou de cuisine ?

Grâce aux réseaux sociaux, j'ai pu rencontrer pas mal de gens qui vivent aussi en van et qui partagent mon mode de vie. J'ai également un ami, cycliste effréné, qui se déplace uniquement à vélo et qui est par ailleurs cuistot. Quand mes missions sont trop loin, je ne prends pas mon van pour éviter de polluer et je fais appel à lui. Il est déjà allé jusque dans les montagnes avec son vélo et environ 50 kilos de matériel et de nourriture. Il est incroyable ! Il écrit d'ailleurs un livre autour de la cuisine itinérante et du partage.

Quelle est votre vision de la cuisine ?

Ces dernières années, j'ai pris conscience de l'importance de l'alimentation dans notre santé globale. Mon souhait est de réellement faire du bien à notre corps et à notre esprit, mais aussi à tous nos sens. Il ne faut pas oublier qu'on mange aussi pour se faire plaisir ! Il est important d'allier plaisir, convivialité et santé.

À travers ma cuisine, je promeus le végétal avec des recettes végétariennes et j'apporte des réponses à la question des apports nutritionnels. Bien manger c'est prendre soin de soi et de la planète, donc faire attention à l'approvisionnement. Je choisis toujours des ingrédients locaux et je privilégie les circuits courts.

Le van, véritable maison mobile & outil de travail

Pour mener à bien vos prestations en tant que cheffe nomade, vous avez récemment acquis un van.

Quel est le modèle de votre véhicule, pourquoi l'avoir choisi et comment l'avez-vous aménagé ?

Je suis nomade depuis bien longtemps car j'ai dû déménager au moins 17 fois dans ma vie ces 15 dernières années. Il y a quelque temps, j'ai fait un road-trip dans mon ancienne voiture pendant deux mois et demi : j'ai vu que c'était possible mais le confort n'était pas exceptionnel. J'ai eu envie d'acheter un van car j'avais des demandes pour cuisiner un

peu partout en France et j'avais réellement envie de partir en exploration. C'était pour moi un rêve d'être nomade à 100 %. Je voulais un modèle pratique pour cuisiner partout et confortable.

Mon van est un Fiat Scudo, acheté d'occasion et qui fait moins de 2 mètres de hauteur. Je l'ai aménagé moi-même, à partir d'objets, de matériaux de seconde-main, et de récupération à 90 %.

Est-il devenu votre résidence principale ?

Depuis janvier 2024, je me suis installée dans la région du sud-ouest, à Bayonne, pour être réellement ancrée quelque part car cela fait des années que je suis très nomade. Je vis à mi-temps dans mon véhicule pour partir à l'aventure.

Où effectuez-vous vos déplacements ?

Je me déplace majoritairement dans le sud-ouest de la France mais cela varie beaucoup en fonction de mes prestations. Pour des raisons écologiques je fais attention à ne pas prendre l'avion et de privilégier le bateau quand cela est possible.

Rencontrez-vous des problèmes particuliers pour stationner ?

Je n'ai jamais rencontré de soucis jusqu'à présent, à part dans certains endroits, très rustiques, où il est interdit de stationner : je pense par exemple à la Presqu'île de Crozon, dans le Finistère. Je choisis plutôt des station-



Delphine Lebrun en cuisine, à la réalisation d'une nouvelle recette.

« J'AVAIS RÉELLEMENT ENVIE DE PARTIR EN EXPLORATION. C'ÉTAIT POUR MOI UN RÊVE D'ÊTRE NOMADE À 100 %. »



nements en pleine nature, en utilisant des applications comme « Park4night ». J'ai pu trouver de très chouettes endroits !

Rencontrez-vous des difficultés en conjuguant cuisine, petits espaces de travail et stockage ?

Optimiser l'espace a été un vrai questionnement. N'étant pas bricoleuse, j'avais envie de faire quelque chose de simple à bord de mon véhicule. En dessous de mon lit, il y a un tout un espace vide où je peux stocker mes caisses avec mes ingrédients pour les prestations. J'ai aussi d'autres rangements visibles, des étagères, où je peux ranger mes bocaux. Je trouve qu'il est important d'avoir une visibilité sur ce qu'on a pour s'inspirer. À l'arrière, j'ai également une petite cuisine qui s'ouvre, avec d'autres rangements. Je voulais expérimenter le minimalisme dans un tout petit espace et ramener de la simplicité dans ma vie de tous les jours, tout en restant efficace.

Astuces & conseils de Delphine Lebrun

1. Quels sont vos meilleurs conseils à bord du véhicule pour cuisiner ?

La simplicité est pour moi primordiale, être dans le brut et le naturel. Ne pas vouloir se compliquer la vie et vouloir faire beaucoup de choses qui parfois peuvent être compliquées. Privilégier la fraîcheur, la saisonnalité des produits et se laisser inspirer par les producteurs ou par la nature. J'aime beaucoup faire de la cueillette sauvage car je trouve incroyable le fait de pouvoir se nourrir de cette façon. La nourriture crue apporte aussi beaucoup de vitalité et reste très facile à cuisiner.

2. Quels sont les équipements ou ustensiles indispensables à avoir ?

Avoir des bons couteaux fait toute la différence dans la facilité que l'on va avoir à cuisiner et encore plus dans des petits espaces. Je rajouterais aussi un ustensile que j'utilise énormément : la mandoline. Elle offre beaucoup de possibilités quand on ne peut pas trop cuire parce qu'on est limité en feu dans un camping-car ou un van. On va couper très finement des légumes, comme des courgettes pour en faire un carpaccio. Il n'y a pas besoin de cuisson et c'est beaucoup plus digeste. C'est un ustensile que j'adore parce qu'il permet aussi de faire de belles choses visuellement.

3. Comment réussir à allier cuisine nomade et sans déchets ?

En achetant local et en promouvant le terroir qui nous entoure, car dans les supermarchés on trouve beaucoup trop d'emballages, même pour les légumes. Privilégier les petits producteurs, les stands de marchés, ou même parfois les bords de route. On peut aussi acheter en vrac dans des magasins spécialisés et des magasins bio avec des sachets déjà utilisés ou en tissu. On peut aussi apporter ses propres contenants pour éviter d'avoir des déchets qui nous encombreront, surtout lorsqu'on a de petits espaces dans son van ou son camping-car.

À la fin de l'été ou l'hiver quand on est chez soi, on peut aussi faire des conserves en verre de certains produits.

Je fais beaucoup de lactofermentation, qui préserve vraiment tous les nutriments des aliments. Par exemple, pour des tomates cerise, je vais les mettre dans une saumure avec de l'eau et du sel. Ça va permettre de les conserver sur une année et d'avoir des tomates fraîches qui sont lacto-fermentées.

4. Quelle recette conseillez-vous, à réaliser à bord d'un van ou d'un camping-car ?

Il y a tellement de recettes possibles (*rires*) ! Ce que j'aime beaucoup faire, qui reste pratique dans un véhicule et

simple à réaliser, c'est la polenta. En fin de cuisson, on peut rajouter un peu de parmesan et des petites herbes, comme de l'origan sauvage que l'on peut trouver facilement dans la nature. Si c'est la période de l'ail des ours, ça peut être aussi une super idée d'en cueillir quelques feuilles. Pour accompagner, je conseille quelques légumes crus, comme des tomates.

Je pense aussi aux galettes de sarrasin car on a besoin que de deux ingrédients : de l'eau et de la farine de sarrasin. Sur une poêle bien chaude, on verse le mélange à galette et on rajoute par-dessus un œuf battu, de la crème et des herbes aromatiques. Il est aussi possible de rajouter du fromage, comme de la feta. On accompagne la galette par une petite salade et c'est très bon !

5. Un dessert simple lors d'un voyage pour les gourmands qui nous lisent ?

Même si c'est difficile en van ou en camping-car d'avoir un four, il y a 1001 façons de faire autrement. Je fais souvent des puddings de chia : on mélange des graines de chia que l'on va faire gonfler toute une nuit, par exemple, avec un lait végétal. Si on n'a pas forcément de frigo, on peut faire aussi du lait végétal maison avec de la purée d'amande et un peu d'eau dans un bocal. On rajoute les graines en mélangeant bien, on rajoute une petite touche de sucré si on veut et on laisse reposer quelques heures, le temps que ça gonfle.

J'aime beaucoup aussi faire du granola, à la poêle, en mélangeant des flocons d'avoine, des noisettes, des graines de tournesol avec un tout petit peu d'huile, du sirop d'érable ou du sirop d'agave. On a le côté croustillant et croquant, qu'on peut rajouter sur le pudding de chia.



Portrait chinois

Un ustensile de cuisine en van/camping-car ?

Un bon couteau ! Un couteau cranté, un Opinel... Pour moi c'est vraiment un indispensable à avoir dans son van ou son camping-car.

Un spot idéal pour s'inspirer et cuisiner à bord de votre véhicule ?

J'ai un gros attachement à la mer, à l'océan. Même si ce n'est pas l'endroit le plus simple pour cuisiner, on peut quand même y retrouver des plantes, comme de la roquette sauvage et de la Criste marine, qui viennent apporter un côté très savoureux au repas. Sinon, je dirais les abords d'une forêt avec beaucoup de plantes sauvages et un côté mystique.



Une région française préférée pour ses produits ?

Peut-être que cela va vous paraître étonnant mais je dirais la région du Pays basque. Il y a une réelle diversité de produits bio, locaux, et de producteurs. Une vraie pépite ! À Bayonne, où j'habite, il y a une dizaine de jardins partagés et énormément d'initiatives menées en faveur de l'agriculture. Il y a un vrai terroir, avec de bons fromages, dont celui de brebis, et le piment d'Espelette, que j'adore mettre dans toutes mes recettes. On peut y retrouver aussi du sel et du soja produits sans OGM. Je pense aussi au chanvre, que j'utilise beaucoup dans mes recettes.

Votre recette coup de cœur d'automne ?

Personnellement, j'adore cette saison pour son côté réconfortant et gourmand. Cette période-là me rappelle aussi lorsque je vivais au Canada, alors je dirais des pancakes à la courge butternut, avec de la cannelle et du sirop d'érable.

**Pour plus d'inspirations gourmandes
lors de vos escapades en van :**





Photo ancienne du 1^{er} camping-car Notin sur base Renault datant de 1948.

Histoire

La belle épopée du camping-car en France

En quatre décennies, le camping-car est devenu le véhicule de loisirs préféré des Français, largement devant la caravane. Il s'en vend presque 100 000 unités par an, ce chiffre intégrant le marché du neuf comme de l'occasion. Retour sur un succès digne d'une épopée qui prend ses racines juste après la Deuxième Guerre mondiale.

Très présents sur les routes, sur les parkings et à proximité des sites touristiques et naturels, les vans, fourgons et camping-cars font désormais partie du paysage. On ne s'étonne plus d'en voir même dans les endroits les plus secrets et les plus reculés. Compacts ou imposants, à caractère familial ou plutôt pour les couples, ils font toujours rêver. L'histoire de ce véhicule de loisirs si singulier est étonnante. En route !

Par Stéphane Messer

Visuels : Notin, Volkswagen, Westfalia

En quelques dates :

Début XX^e siècle : des constructeurs indépendants fabriquent en exemplaire unique des remorques auto-portées permettant le couchage, la restauration et la toilette.

1902 : le précurseur M. Sécrestat invente le camping-car.

1920 : les frères Notin lancent la fabrication des remorques habitables.

1948 : premiers camping-car des frères Notin.

1951 : commercialisation de la « Camping Box » par Westfalia.

1980 : effervescence des véhicules de loisirs.

Le temps des pionniers

Chaque marché naissant a ses pionniers. En France, ce sont les frères Notin, installés à Panissières dans le département de la Loire. Ces derniers se lancent dans la fabrication de remorques habitables, puis de caravanes dès les années 1920. Le premier camping-car sort des ateliers un peu plus tard en 1948 sur la base d'un utilitaire Renault. C'est le début d'une belle aventure. Les camping-cars Notin sont à la pointe du confort et du luxe. Dès 1980, il s'en vend plus que des caravanes.

À partir de 1988, la marque propose des modèles profilés sur base Mercedes, puis un modèle intégral en 1993. Toujours présente à Panissières, l'entreprise a été reprise par le groupe Trigano en 2012. La marque Notin incarne toujours le luxe à la française mais avec une gamme de produits élargie. Si le Notin Liner, le vaisseau amiral, est toujours fabriqué, des modèles profilés et intégraux sur base Fiat Ducato ou Mercedes Sprinter assurent l'essentiel des ventes.

Outre-Rhin la marque pionnière se nomme Westfalia. Connue dans le monde entier, et associée longtemps au seul combi VW, elle a été reprise par le groupe français Rapido en 2011 (voir encadré).

Une multitude d'acteurs

Dès le début des années 1980, le secteur du véhicule de loisirs connaît une belle effervescence. Les modèles dits à capucines, plutôt à destination des familles, sont en tête des ventes. Très hauts, sensibles au vent et gourmands en carburant, les camping-cars à « capucines » ne conviennent pas à tout le monde. Plus aérodynamiques, les camping-cars profilés commencent à apparaître et rencontrent le succès, au point de détrôner petit à petit les modèles à capucine.

Les grandes marques françaises telles que Pilote, Autostar, Chausson, Challenger et Rapido ne s'inté-



ressent pas encore aux vans et fourgons aménagés. Ce n'est pas le cas de petits aménageurs indépendants qui eux se positionnent sur ce type de véhicules compacts. Ils se nomment Font-Vendôme, Campérêve ou Stylevan. Des marques étrangères, tel l'allemand Hymer, proposent leurs véhicules sur le marché français. Si la production tend à s'industrialiser, les véhicules ne se ressemblent guère d'une marque à l'autre.

Le temps des concentrations

À la fin des années 1990, à l'image du secteur automobile, s'ouvre une longue séquence de fusions-acquisitions à l'issue de laquelle des groupes français émergent. Sous l'impulsion de son fondateur, François Feuillet, le groupe Trigano devient le N°1 français et européen. Outre Chausson et Challenger, le groupe fait « son marché » en France et en Europe.

Trigano capitalise aujourd'hui une vingtaine de marques dont Autostar, Font-Vendôme, CI, Mc Louis, Mobilvetta et Panama pour ne citer qu'elles. Pilote et Rapido sont également sur le podium et englobent également bien d'autres marques, certaines créées de toutes pièces comme Dreamer ou Itineo. Au niveau européen, le groupe allemand Hymer s'est également fortement développé et contrôle de nombreuses marques telles que Bürstner ou Dethleffs. Erwin Hymer

Group a lui-même été racheté en 2018 par l'américain N°1 mondial, Thor Industries.

Le profil type du camping-cariste français

L'essor du camping-car est étroitement lié au développement du temps réservé aux loisirs, à l'abaissement de l'âge de retraite à 60 ans en 1982 et du pouvoir d'achat des retraités. Aujourd'hui, de plus en plus de quadragénaires et de quinquagénaires optent pour la location de vans, fourgons ou camping-cars. Mais le profil des propriétaires de véhicules de loisirs reste relativement inchangé depuis des décennies. Une enquête, toujours d'actualité, publiée en 2018 par la Direction Générale des Entreprises (DGE) et l'UNI-VDL, qui représente les constructeurs, le confirme. En effet, **51 %** des camping-caristes ont entre 60 et 74 ans, tandis que **31 %** se situent dans la tranche d'âge des 45-59 ans. Au global, environ **50 %** sont à la retraite. Du côté des actifs, **22 %** des propriétaires de camping-cars sont employés ou ouvriers, tandis que **13 %** sont chefs d'entreprise ou cadres supérieurs. Enfin, **72 %** des utilisateurs français voyagent en couple.

L'engouement pour les vans et les fourgons aménagés

Les vans et fourgons en tête des ventes de véhicules neufs ? Personne ne l'aurait prédit il y a 20 ans. C'est le cas pourtant depuis quelques

« **LES VANS ET FOURGONS EN TÊTE DES VENTES DE VÉHICULES NEUFS ? PERSONNE NE L'AURAIT PRÉDIT IL Y A 20 ANS. C'EST LE CAS POURTANT DEPUIS QUELQUES ANNÉES. »**



En 2018, Volkswagen a fêté les 30 ans de son iconique California.

années. Les véhicules compacts, discrets mais avec tout le confort à bord, plaisent de plus en plus. Les marques françaises historiques ont pris la mesure de cet engouement. Elles ont dans leur offre globale des marques et modèles de vans et de fourgons.

Pilote détient le spécialiste du van Hanroad. Rapido a créé pour sa part Dreamer et Trigano la marque Panama. L'autre évènement notable est l'explosion des ventes dans la foulée de l'épidémie de Covid-19. Les marques ont habilement joué sur la liberté et la « protection » sanitaire offertes par les véhicules de loisirs. Résultat ? Un millésime 2021 excep-

tionnel avec plus de 102 000 immatriculations de véhicules neufs et d'occasion.

Les enjeux de demain

Si les camping-cars, vans et fourgons continuent de séduire, beaucoup de Français se disent que le rêve est moins facilement accessible. Voire impossible. En cause, la hausse drastique des tarifs des modèles en quelques années post-Covid : 25 à 30 % d'augmentation en fonction des modèles. L'électrification future des véhicules de loisirs est également un enjeu de taille. Les utilisateurs 100 % électriques existent bel

et bien. Mais les contraintes liées au poids, à l'autonomie et au prix des véhicules rendent très difficile pour le moment la conversion en véhicule de loisirs.

Westfalia, l'autre pionnier

Volkswagen a fêté en grande pompe **en 2018 les trente ans** de son California. Mais, qu'on ne s'y trompe pas. Outre-Rhin, le précurseur du véhicule de loisirs se nomme **Westfalia**, une entreprise créée par un forgeron en 1844. **En 1951**, l'entreprise imagine le « **Camping Box** », avec notamment table et banquette pour le combi VW T1. S'ensuit de longues années d'aménagement des différentes lignées du « Transporter » jusqu'au T6 actuel. Dans **les années 1970**, Westfalia sort les modèles James Cook sur Mercedes et le Sven Edin sur VW.

Dans les années 1980, le succès est au rendez-vous avec le **Joker sur Transporter T3**, proposé dès 1981 avec un toit surélevé. En 1985, Ford s'adresse à Westfalia pour l'aménagement du célèbre **Nugget**.

En difficulté, Westfalia est rachetée en 2011 par le **groupe français Rapido**. Westfalia poursuit aujourd'hui son développement avec de nouveaux modèles tels que l'Amundsen, le Columbus, le Jules Verne et le Kepler.



Depuis 1951, Westfalia n'a cessé de proposer des aménagements sur le célèbre combi.



CAMPER VAN WEEK-END, CHANTILLY

DU 11 AU 13 OCTOBRE

Le Camper Van Week-End donne rendez-vous à tous les spécialistes, passionnés et curieux de la vanlife au cœur de la forêt de Chantilly (60), du 11 au 13 octobre 2024. Le Camper Van Week-End, c'est un événement 100 % vans, fourgons aménagés et solutions mobiles pour vivre de belles aventures nomades, camper et voyager autrement. Côté exposants, il y en a pour tous les goûts, pour tous les besoins et ces spécialistes du plein air sont soigneusement sélectionnés : vans & fourgons, accessoires, malles de voyage & kits amovibles, tentes de toit, mini-caravanes & tear-drops, locations & services etc.

Découvrir, s'informer, s'équiper, échanger, vendre ou encore acheter d'occasion... Pendant trois jours, venez vivre cet événement unique, véritable lieu de rencontres et de fête !



ROAD TRIP EXPO, GENÈVE

DU 8 AU 10 NOVEMBRE

Road-Trip Expo Genève est de retour pour une nouvelle édition suisse avec une mission : réunir tous les acteurs de la vanlife pour permettre aux adeptes du voyage en van, des véhicules de loisirs et du slow tourisme d'accomplir leurs plus grands rêves d'aventures. Situé à Palexpo, centre d'exposition de Genève, cet événement attire plus de 25 000 visiteurs venant de Suisse et des régions frontalières de France. Des exposants-voyageurs partageront notamment pendant 3 jours leurs récits d'aventures et des conférences auront également lieu lors de cette édition palpitante, destinée aux passionnés de voyage.



Bienvenue chez Cédric Bancarel, client AXA Passion et passionné de moto.

VOUS ET VOTRE PASSION

Cédric Bancarel, entrepreneur dans l'âme et co-fondateur de *Rusty Bobby*

Passionné par l'entrepreneuriat et la moto depuis son plus jeune âge, Cédric Bancarel a récemment co-fondé *Rusty Bobby*, une marketplace dédiée aux passionnés de mécanique, qui permet à des professionnels et des particuliers d'acheter et de vendre des pièces détachées de motos, voitures, motocultures et véhicules complets.

Portrait d'un entrepreneur engagé.

Par Floriane Boivin

Visuels : Cédric Bancarel, CCI Corrèze

Bonjour Cédric, depuis quand êtes-vous assuré chez AXA ?

Depuis très longtemps ! J'ai eu une mobylette et j'ai été motard avant même de posséder une voiture. À tout juste 18 ans, j'ai obtenu mon permis moto et depuis, j'ai toujours assuré mes deux-roues chez AXA.

Quels engins avez-vous dans votre garage ?

Avec mon épouse, nous avons la chance d'en avoir six. Une Yamaha 350XT de 1987, une Ducati Monster 900S Carbus de 1998, une Ducati 996S de 2002 et une Honda CB500 Four de 1972. J'ai aussi un modèle que je suis en train de restaurer : une Suzuki GT550 de 1976 et ma femme a une Ducati 900IE de 2002.

Nous sommes vraiment des mordus de Ducati, même si nous aimons aussi les autres marques. Ne me demandez pas de choisir, je ne saurais pas le faire (*rires*) !

Qu'est-ce qui vous a motivé à devenir entrepreneur ?

Pendant 9 ans, j'ai travaillé dans l'industrie en bureau d'études à l'international. Puis, après le décès de mes parents, j'ai décidé de me mettre à mon compte et de devenir conseiller en gestion, en intégrant un réseau de chefs d'entreprise. J'accompagnais des PME et certains chefs d'entreprise sont devenus des amis, voire des associés. J'ai créé ou racheté des entreprises et avec Fabien, mon associé, on a décidé de lancer l'aventure *Rusty Bobby*, il y a 3 ans. À l'époque, Fabien était dans l'entretien de moto et motoculture.

Vous vous définissez comme un entrepreneur engagé, c'est-à-dire ?

Cela doit faire maintenant environ cinq ans que je fais partie du Conseil d'administration de la CPME* de la Corrèze. C'est un syndicat qui défend les intérêts des entreprises patrimoniales.

Je suis également au Centre des Jeunes Dirigeants depuis neuf ans. C'est le plus vieux mouvement patronal français, créé en 1938. L'un des trois piliers du CJD, c'est la Responsabilité Sociale, Sociétale et Environnementale. Ce sont des valeurs qui me sont très importantes. Pour le projet *Rusty Bobby*, je suis lauréat du Réseau Entreprendre, qui partage aussi ces valeurs.



Une Ducati peut en cacher une autre.
De gauche à droite : Monster 900 S Carbus, 900 IE et 1299S.

Vous avez co-fondé la marketplace *Rusty Bobby*. D'où vous est venue l'idée et pourquoi ce choix ?

Comme je vous le disais tout à l'heure, je travaillais depuis environ cinq ans avec Fabien, car je l'accompagnais avec une solution de pilotage d'entreprise avant que l'on devienne associés. Courant 2021, Fabien a eu une certaine lassitude de son métier dans la motoculture, liée notamment aux aléas météo et à une forte saisonnalité. Je lui avais dit que s'il trouvait une bonne idée d'entreprise, je l'aiderai et si elle était très bonne, j'investirai avec lui.

Courant octobre 2021, Fabien m'appelle lors d'un dimanche pluvieux, pour m'annoncer qu'il en avait une :

« NOUS SOMMES VRAIMENT DES MORDUS DE DUCATI, MÊME SI NOUS AIMONS AUSSI LES AUTRES MARQUES. »

il s'était inspiré des pratiques de sa femme et de ses filles sur la plateforme de seconde-main Vinted. Il m'a dit : « Cédric, il n'y a pas d'équivalent dans la mécanique et on a tous des difficultés à trouver ou à vendre nos pièces de manière fine et précise ». On savait tous les deux que cette idée pouvait prendre forme grâce à notre réseau de connaissances mais personnellement, je ne savais pas du tout comment monter une marketplace. Je savais cependant que ça valait le coup qu'on s'y intéresse donc l'histoire *Rusty Bobby* a pu démarrer.

On souhaitait prendre en considération tout l'univers de la mécanique avec comme principale idée, la pièce détachée d'occasion et les consommables (filtres, embrayages, plaquettes de frein, huile et bien d'autres encore), pour permettre aux passionnés d'entretenir ou de vendre du matériel neuf ou d'occasion.



« CE PROJET A POUR BUT D'AIDER LES PERSONNES À TROUVER FACILEMENT DES PIÈCES INTROUVABLES, AU LIEU DE JETER UN MATÉRIEL RÉPARABLE. »

Quels ont été vos principaux challenges dans la création de cette société ?

Tout d'abord, je souhaite souligner que le parcours de cette aventure a été assez périlleux et challengeant d'un point de vue technologique, financier, technique et juridique et que notre expérience nous a grandement aidé. On pensait lancer notre marketplace en un an, il en a finalement fallu trois.

Comment décririez-vous cette plateforme et en quoi se différencie-t-elle des autres marketplaces ?

Rusty Bobby est destinée à des professionnels et des particuliers qui veulent vendre et acheter de manière sécurisée, des pièces détachées neuves ou d'occasion pour les motos, mobylettes, motocultures et voitures, de 1950 jusqu'à nos jours. Pour ce faire, il est obligatoire de s'inscrire sur le site internet et de fournir des documents administratifs : carte d'identité, RIB, statut et extrait Kbis pour les pros etc. À terme, nous imaginons nous ouvrir aux véhicules agricoles, agricoles de collection, au nautique, aux poids lourds... des secteurs niches et spécifiques. Un de nos avantages, c'est une arborescence très fine, globale et très complète.

Ce projet a pour but d'aider les personnes à trouver facilement des pièces introuvables, au lieu de jeter un matériel réparable, via des annonces très précises.



Les trois associés de *Rusty Bobby* lors de la soirée de lancement de la marketplace, en mars 2024.





Cédric Bancarel dans son garage, en pleine restauration de sa Suzuki GT550.



Balade à moto pour cet entrepreneur engagé.

Rusty Bobby, dans son esprit vintage, est vraiment un site de passionnés qui n'a, à ce jour, pas d'équivalent sur le marché.

Pour terminer, quel est le projet dont vous êtes le plus fier ?

Je dirais *Rusty Bobby*. Grâce à mon premier métier de conseiller en gestion d'entreprise, je sais qu'il y a 95 % d'échec pour les créations de marketplaces et pourtant, notre projet est très prometteur. Je sais également qu'avec cette marketplace, nous allons pouvoir aider un grand nombre de personnes et faciliter la mise en relation sur du matériel parfois très spécifique.

En encourageant le réemploi, ce projet a un réel intérêt collectif, participe à l'économie circulaire et à la préservation de l'écologie. On mérite d'y arriver mais pour cela, on verra bien ce que l'avenir nous réserve !



Si vous souhaitez soutenir
Rusty Bobby, c'est par ici :




Passion

Duo d'Agents

Jérôme & Stéphane Piegts Agents AXA Passion

Par Benjamin Pinier

Visuels : Jérôme & Stéphane Piegts, Adobe Stock, Flickr

Quelles sont vos affinités avec nos 4 univers ?

Jérôme Piegts : Pour nous deux, ce sera la plaisance et la moto.

Pour la plaisance, j'ai un bateau typé pêche sur lequel je fais du cabotage et de la pêche.

Je suis aussi intéressé par la voile. Avec Stéphane, nous sommes sociétaires dans la Société Nautique de Saint-Tropez, qui organise différents événements de pêche et de voile. L'association organise notamment les Voiles de Saint-Tropez et nous participons aux préparations de cet événement à terre et en mer.

Pour la moto, nous avons commencé très jeunes par le motocross. De mon côté, ça a dérivé sur de l'enduro pendant de nombreuses années avant d'arrêter à la naissance de mes enfants. Mais je ne désespère pas d'y retourner !

J'ai une moto d'enduro, désormais considérée en collection, avec laquelle j'aimerais faire des épreuves d'enduro classique, et une moto pour me déplacer : une Yamaha 530 TMAX.

Stéphane Piegts : J'ai aussi commencé le moto-cross très jeune avec notre père. Puis, j'ai fait un peu de circuit et je me suis mis à mon tour à



Jérôme (à gauche) et Stéphane (à droite) Piegts, deux frères partageant la même passion.



OÙ RETROUVER JÉRÔME ET STÉPHANE PIEGTS ?

Agence AXA Assurance
Saint-Tropez et Cogolin.



Stéphane Piegts sur une moto-cross Husqvarna 350 FC.

l'enduro. J'en ai fait une dizaine d'années mais ça n'était pas ce qui me plaisait le plus. Il me manquait l'adrénaline et l'impulsivité du motocross, des sauts etc. Je suis donc retourné à cette discipline avec plaisir et douleur (*rires*). Le lundi, quand on retourne travailler, ça fait mal !

Pour le motocross, j'ai une Husqvarna 350 et je roule pour le plaisir quotidiennement avec une Triumph 900 Street Twin.

Côté bateau, j'en ai fait une quinzaine d'années. J'ai d'abord eu un petit bateau de pêche pour de la pêche

côtière, puis un plus gros pour aller faire de la pêche hauturière. Ça m'a passionné jusqu'à ce que j'achète un gros bateau, mon rêve d'enfant.

J'aime aussi beaucoup la collection, sans être collectionneur. Comme pour la moto et le bateau, cela crée des interactions hyper intéressantes avec les clients. On ne parle plus de produits, mais de passion et ça devient un partage plus qu'une relation commerciale.

L'univers AXA Passion que je pratique le moins est le camping-car, même si mon meilleur ami m'initie une semaine par an. On loue un camping-car à deux et on part à l'aventure.

Est-ce qu'il vous arrive de faire des virées à moto ou en bateau en famille ?

J.P : J'ai trois enfants, de 20, 8 et 2 ans et demi, et les trois font du bateau. La plus grande a fait beaucoup de cabotage en Corse ou vers chez nous, et un peu de pêche. Mon deuxième fils nous a toujours suivis sur le cabotage*, un peu moins sur la pêche. Et le petit dernier est déjà un très grand fan de bateau.

Quand Stéphane avait encore un bateau, on se retrouvait souvent en famille avec mes parents qui sont aussi de grands passionnés. Ils passent

« CETTE RECONNAISSANCE DE PASSION COMMUNE EST UN SUPERBE CATALYSEUR DE DISCUSSION ET INSTALLE UNE VRAIE RELATION DE CONFIANCE. »

leur retraite sur un catamaran et reviennent tout juste d'un tour des Antilles.

C'est le côté très convivial que l'on recherche principalement.

Il nous arrivait de nous retrouver à trois embarcations pour passer un ou plusieurs jours ensemble.

Participez-vous ou organisez-vous des événements autour de ces 4 univers ?

J.P : J'organise un concours de pêche en no-kill, donc les poissons sont remis à l'eau. Sur cet événement, je suis l'un des organisateurs principaux. C'est un concours sur invitation, ce qui me permet de choisir les gens que je souhaite faire participer. Nous avons un partenaire principal, Suzuki Marine, à qui nous donnons des invitations pour faire venir certains de ses clients. L'idée derrière ce mode de fonctionnement est de n'avoir que des équipages qui souhaitent passer du bon temps et de garder une ambiance de partage et de bonne humeur.

Pour les Voiles de Saint-Tropez, il y a une partie de prise de décisions en tant que membre du conseil d'administration mais j'apprécie surtout de pouvoir amener des journalistes en mer pendant la course et d'essayer de leur donner les meilleurs points de vue. Il y a de l'action, beaucoup de changements de bords et toujours la volonté d'aller au plus proche de la course. C'est une dose d'adrénaline que j'aime beaucoup et des beaux moments de partage. Ces professionnels arrivent à nous inculquer la passion de leur métier et leurs exigences sur les angles, les lumières etc.

S.P : J'ai aussi longtemps été impliqué dans l'événement « Les Voiles de Saint-

Tropez » puis j'ai un peu levé le pied. J'étais vice-président de la Société Nautique et j'amenais des journalistes en mer.

Je ne participe plus tellement à l'organisation de ce type d'événements mais j'en profite en tant que spectateur. J'ai une fille de quinze ans qui est assez portée sur le sport automobile. On est allés voir le Grand Prix de Monaco cette année et on devrait aller voir le Grand Prix Historique l'année prochaine.

Pouvez-vous nous parler de votre parcours professionnel ?

S.P : J'ai fait un BTS Action commerciale avant de me diriger vers les financements immobiliers. J'ai travaillé quelque temps dans ce secteur puis j'ai eu l'opportunité de me réorienter vers l'assurance en travaillant avec mes parents, qui avaient une agence à Saint-Tropez. À l'époque, notre grand-père avait un petit portefeuille, un détachement de l'agence de Saint-Tropez à Cogolin (83), qu'il gérait seul. En 1995, j'ai pu reprendre ce portefeuille et être seul à la barre de l'agence. J'étais l'un des plus jeunes Agents AXA de France, à tout juste 23 ans.

Je suis arrivé dans une commune, Cogolin, que je ne connaissais pas. Petit à petit, d'autres salariés m'ont rejoint et cela m'a libéré du temps pour faire plus de commercial et me créer un réseau. Aujourd'hui, nous sommes six et nous avons une clientèle composée en majorité de particuliers.

J.P : J'ai aussi fait un BTS Action commerciale et en sortant des études, je voulais tout faire sauf de l'assurance. J'ai commencé par l'immobilier pendant trois ans puis Stéphane m'a alors proposé de le rejoindre en tant que salarié dans son agence de Cogolin.



Stéphane Piegts et sa Triumph 900 Street Twin.

* cabotage : navigation entre des ports situés dans le même pays, généralement le long des côtes.

J'ai appris le métier et après cinq ou six ans, j'ai voulu prendre une agence et me développer. S'est présentée l'opportunité de mes parents qui commençaient à envisager la retraite et je me suis associé à mon père en 2011. En 2016, à leur départ, j'ai repris l'agence seul et mon épouse m'a rejoint il y a cinq ans. J'ai aussi une autre employée et un alternant.

Quelle partie de votre métier préférez-vous ?

S.P : Pour ma part, c'est la partie relationnelle. Le fait d'être un prestataire, mais de garder ce côté familial et de pouvoir parler des enfants, des vacances ou de leur passion. Il y a toujours un mot ou une petite attention. Ça rend la relation moins impersonnelle.

Nous sommes dans une région où il fait beau et beaucoup de mes clients ont un bateau, une moto, voire une voiture de collection. Comme j'évolue dans plusieurs de ces secteurs, on a presque toujours un sujet en commun. Cette reconnaissance de passion commune est un superbe catalyseur de discussion et installe une vraie relation de confiance.

J.P : Cette proximité, je l'ai appris dans l'agence de mon frère à l'époque et c'est quelque chose que j'aime aussi beaucoup. On aime avoir ces relations à la limite de l'amical.

J'aime aussi le côté technique de ce métier : toujours essayer de trouver des astuces pour avoir un meilleur tarif ou une garantie plus adéquate pour nos clients.

Et je n'oublie pas les visites de risque sur des très belles villas, avec des belles vues mer, qui sont plutôt très plaisantes (*rires*) !



Sortie bateau en famille pour nos deux Agents.



Husqvarna 350 FC.

PORTRAIT CHINOIS : SI J'ÉTAIS...

Jérôme & Stéphane Piegts

UN LIEU :



Jérôme :

Le Cap Taillat et plus particulièrement la Baie de Briande. C'est un endroit magique proche de chez nous avec une eau limpide. Il n'y a presque aucune construction par endroit. C'est un lieu ancré en moi car j'y ai fait ma demande en mariage.



Stéphane :

Saint-Tropez. Ça n'est pas très original car j'habite à 10km, mais j'ai toujours plaisir à retourner dans le Saint-Tropez authentique. Les petites ruelles, les plages au milieu de la ville... Surtout pour l'ambiance hors période estivale. Peut-être aussi car je n'y suis pas au quotidien comme Jérôme.

UN SPORT :



Jérôme :

L'enduro !



Stéphane :

Pour moi, le motocross !

UN ÉVÉNEMENT :



Jérôme :

Le rallye automobile et le MotoGP. Ce sont deux disciplines dans lesquelles il y a un dépassement de soi extrême. Tout est très pointu et voir les résultats en imaginant les efforts consentis est très plaisant.



Stéphane :

Le rallye-raid Dakar. J'aime beaucoup le motocross et ça s'en rapproche beaucoup. Il y a aussi un dépassement de soi physique et technique impressionnant. C'est mon événement sportif majeur de l'année.

L'ACTU AXA Passion

Retour sur nos dernières actualités et nos événements exclusifs.

L'ALPES AVENTURE MOTOFESTIVAL



Le premier week-end de septembre, le cadre idyllique de la Vallée de l'Ubaye Serre-Ponçon a ouvert les portes de la 8^e édition de l'événement Alpes Adventure Motofestival. Installé comme à son habitude au cœur de Barcelonnette (04), le plus

grand salon dédié au voyage à moto de tourisme de France a proposé de nombreuses activités et rassemblé bon nombre de passionnés de deux-roues et de voyage.

Un événement à succès

Tout passionné de deux-roues et de roadtrip le sait, l'Alpes Adventure Motofestival est l'événement référence du voyage à moto. Chaque année durant trois jours, ce salon phare du tourisme à moto prend place au parc de la Sapinière, à Barcelonnette. Au programme, des balades à moto dans de somptueux paysages, des professionnels du secteur, des essais de motos et de matériel, des formations, des expositions, des expériences à partager... Un événement qui réunit de nombreux passionnés venus de toute la France spécialement pour l'occasion.



Des expériences riches en émotions pour les adhérents du Club

En tant que partenaire de l'événement, AXA Passion était de la partie et a proposé aux adhérents de son Club de vivre ce salon de façon inédite et expérientielle.

Le samedi matin, les adhérents inscrits ont pu profiter d'une balade à moto inédite pour découvrir les paysages des Alpes-de-Haute-Provence, ainsi qu'un déjeuner secret autour des spécialités culinaires régionales.

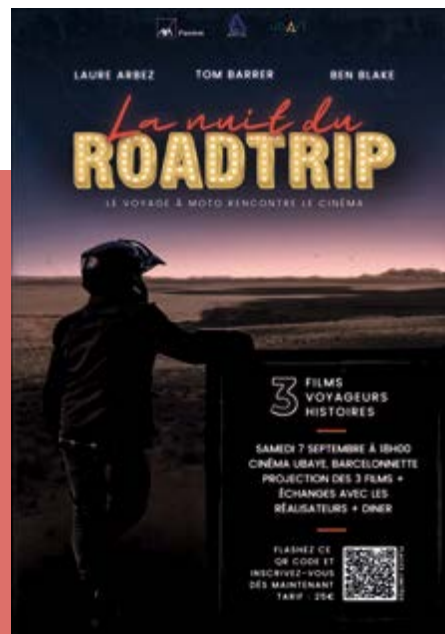
Le soir même se tenait une soirée exceptionnelle avec la première édition de « La Nuit du Road Trip » par AXA Passion, une soirée cinéma inédite proposant trois films autour du voyage à moto. Les spectateurs ont également eu la possibilité d'échanger avec les 3 réalisateurs, venus partager leur amour pour la moto et les voyages : Ben Blake, Tom Barrer (tous deux créateurs de contenu deux-roues sur les réseaux sociaux) ; et Laure Arbez (gagnante de l'appel à projet de la précédente édition de l'AAM). Une double projection était prévue lors de cette soirée cinéma qui a rencontré un grand succès auprès des nombreux spectateurs présents.

EXCLUSIVITÉ :

AXA Passion vous fait revivre cette soirée riche en émotions : les membres du Club ont dès à présent la possibilité de visionner l'intégralité du film de Ben Blake via leur espace membre.

Inscrivez-vous ou connectez-vous au Club pour visionner le film de Ben Blake :

Site internet : passion.axa.fr/club



Des injections de produits anti-crevaisson offertes pour le grand public

D'autre part, tout au long du week-end, les visiteurs se rendant sur le stand AXA Passion de l'événement ont pu profiter gratuitement d'injections du produit anti-crevaisson et anti sous gonflage de Wheelsecure dans leur propre deux-roues, offertes par l'Association AXA Prévention. Une opération qui a également été un succès, avec près de 400 injections réalisées.



« C'était génial ! Super journée ! Merci pour cette découverte dans la balade et le resto ! Et d'avoir permis de participer à ça. »

Pierre G. (Membre du CLUB AXA Passion)



AXA PASSION, PARTENAIRE NATIONAL DE LA SNSM

AXA Passion vous présente son nouveau livret « Prévention Plaisance », un guide pratique pour offrir à tous les plaisanciers les connaissances et réflexes indispensables lors d'une sortie en mer.

Vous y retrouverez des conseils pour naviguer en toute sécurité et éviter les imprévus. Préparation, entretien du bateau, règles de sécurité, et actions en cas de sinistre... tout est pensé pour garantir des excursions sereines.

La cosignature de ce livret par la SNSM ajoute une dimension précieuse à ce livret, qui sera le compagnon indispensable pour tous ceux qui prennent la mer. Il permettra, nous l'espérons, de réduire considérablement les sinistres et incidents liés à la plaisance.



Faites un don sur don.snsn.org

Feuilletez le livret :





BOL D'OR 2024 : UN GRAND BOL DE PASSION

Par Thierry Traccan

« Très belle prestation et organisation, idéal pour valoriser et fidéliser un client passionné. »

Jérémy.C (Membre du CLUB AXA Passion)

Pour sa 87^e édition, le Bol d'Or 2024 aura concentré tous les éléments qui font les très belles réussites. Au premier chef, la météo qui sera restée radieuse tout au long des 24 heures de course. Le fort Mistral du milieu de semaine ayant eu la bonne idée de tomber samedi matin à quelques heures du départ (donné à 15 heures), réchauffant l'atmosphère, les cœurs et les corps des 70 000 spectateurs présents pour vibrer au rythme de cette épreuve qui clôturait le championnat du monde EWC* d'Endurance 2024.

Un championnat qui sur le plan sportif voit l'équipe franco-japonaise Suzuki du SERT Yoshimura triompher après une course une nouvelle fois gérée de façon magistrale. Avec cette 21^e couronne mondiale remportée par Suzuki (la 19^e pour le SERT), la marque japonaise rentre un peu plus dans l'Histoire de la discipline. Pilotée par Gregg Black, Dan Linfoot et Étienne Masson, l'hypersportive GSX-R 1000 frappée du n°12 aura tourné comme une horloge, évitant tous les déboires, réussissant le mix parfait entre rapidité et régularité qui construit le succès dans cette discipline tellement exigeante. Une partition maîtrisée sur le bout des pneus qui offre au team Sarthois un 20^e succès au Bol d'Or, record absolu. Derrière une Suzuki impériale, on retrouve deux Yamaha. Celle du team Belge KM99 qui avec sa R1 privée (mais pas de talent) s'offre une magnifique seconde place, et une marche en dessous, la R1 officielle (soutenue par l'usine japonaise) du YART. Les champions du monde en titre, qui avec cette troisième place conquise de haute lutte au prix d'une magnifique remontée, s'empare du titre honorifique de vice-champion du monde 2024. À la descente du

podium, des envies de revanche flottaient déjà dans l'air... Une 87^e édition qui nous aura réservée tout ce que l'on aime en Endurance, sur la piste, dans les stands, mais aussi aux abords où les spectateurs ont eu tout loisir de profiter du superbe écrin Varois qu'est le circuit Paul Ricard, mais aussi d'un village commercial riche et animé, de musique, d'expositions mettant la Moto avec un grand « M » au cœur de cet événement. Vivement 2025 et le 88^e Bol d'Or.

Un moment privilégié sur le Bol d'Or pour nos adhérents

Du 12 au 15 septembre, le Bol d'Or a investi le circuit Paul Ricard pour en faire une véritable célébration de la moto, avec de nombreuses courses et animations en tous genres. Partenaire historique du Bol d'Or, AXA Passion a permis aux adhérents de son Club de vivre des expériences inédites au cœur de l'événement. Quand certains ont eu l'opportunité de rouler sur la célèbre piste du Castellet au guidon de leur moto lors de la traditionnelle parade AXA Passion ; d'autres ont pu vivre l'événement au plus proche de la piste, grâce aux accès à l'espace privatif Satellite One qui offre une vue imprenable sur les courses, et une poignée d'entre eux a pu bénéficier d'un accès exceptionnel à la pré-grille de départ. C'est donc en totale immersion que nos membres du Club ont profité de cette compétition mythique, bénéficiant d'un accueil privilégié dans la loge AXA Passion et d'échanges avec les Agents AXA présents pour l'occasion.



Revivez l'événement en vidéo :





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

passion.axa.fr/club





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.



Ref. 2001673 04/2022 - Crédits photos: danielj-schwarz/Unsplash - Val Thöermer/Adobe Stock