AXA Passion

N°12 - JANVIER - MARS 2025

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car

Collection

La Moto de Monsieur de Seynes à Rétromobile 2025

Ancien pilote moto et Président de Yamaha Motor Europe



REF. 20011622-0125



DEUX-ROUES

PLANÈTE MOTO : LES TENDANCES 2025, UNE ANNÉE RICHE



PLAISANCE

NEPTUNE – GAGNER AVEC PARKINSON, L'ESPOIR AU LARGE



CAMPING-CAR

VÉHICULES DE LOISIRS : TOUTES LES TENDANCES !

AXA 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

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N°12 - janvier / mars 2025

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

Directeur éditorial :
Yannis Monnet : yannis.monnet@axa.fr

Rédacteur en chef :
Anne-Lise Parlant : annelise.parlant@axa.fr

Rédacteurs :
Floriane Boivin, Anne-Lise Parlant, Benjamin Pinier, Thierry Traccan, Stéphane Messer, Thomas Pelletier

Maquette et mise en page :
Jérémy Ratrimomananjara et Guilherme Gobert

Pilotage du magazine :
Floriane Boivin

Remerciements :
Morgan Govignon, Éric de Seynes, Paul Ancelin, Tanneguy Raffray, Laurent Maitre, Yannick de Charette, Émilie Beau, Vincent Thommeret

Crédits photos et visuels :
Paul Ancelin, Yannick de Charette, Photos DR, Relais Motards, Morgan Govignon, Barry Clay, Maxime Franusiak, Guillaume Tauran, Andres Suarez – Association *Hermione La Fayette*, Pierre-Maxime Mory, Collection privée Éric de Seynes, Damien Roussel, Hymer, Ford, Challenger, Dreamer, Stéphane Messer, Pexels, Pixabay, Adobe Stock, Unsplash, Wikipédia - Gnotype, CC BY-SA 3.0, Wikipédia - Lothar Spurzem, Heritage Factory, EICMA/DR, Honda, Wikipédia - Gnotype, CC BY-SA 3.0

Impression :
Cap'Passion est imprimé en France par CIA Graphic

Président RUN Services / AXA Passion :
Éric Lemaire



ÉDITO

En cette nouvelle année 2025, toute l'équipe AXA Passion et moi-même tenons à vous présenter tous nos vœux de bonheur, de succès et surtout de bonne santé ! Nous avons hâte de partager, cette année encore, de nombreux moments et événements passionnants avec vous, fidèles lecteurs et membres privilégiés de notre Club Passion.

Dans cette 12e édition de notre magazine trimestriel Cap'Passion, vous pourrez y retrouver des dossiers passionnants tels que les **tendances** des marchés deux-roues et véhicules de loisirs ; des **interviews** de motards, de collectionneurs et de plaisanciers.

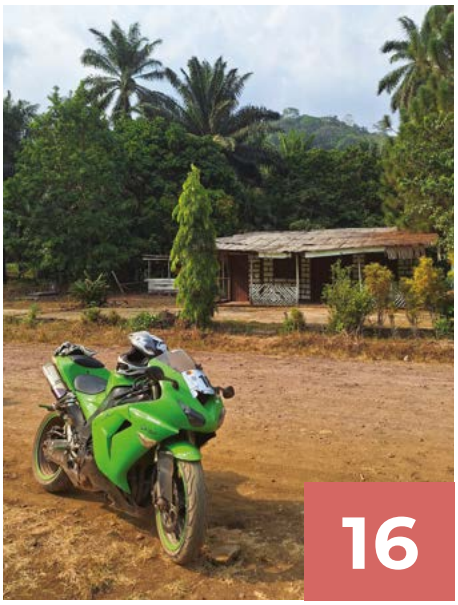
Autre nouveauté accompagnant la sortie de ce magazine : la possibilité dans les prochaines semaines de vous abonner à Cap'Passion, pour **recevoir les versions papiers à votre domicile**, afin de profiter de ce contenu de qualité chez vous.

Cette nouvelle fonctionnalité est dédiée aux membres du **Club AXA Passion**, disponible directement sur l'espace membre. Si vous n'êtes pas encore membre du Club, vous pouvez adhérer gratuitement sur le site passion.axa.fr/club. **Restez connectés** pour pouvoir vous abonner dès que cela sera possible ! Vous êtes déjà plus de 4000 adhérents depuis le lancement du Club !

Nous espérons que cette nouvelle édition du magazine saura vous séduire et que vous prendrez plaisir à découvrir tous les contenus captivants et variés que nous avons soigneusement préparés pour vous.

Éric Lemaire
Président de RUN Services / AXA Passion

SOMMAIRE



DEUX-ROUES

6 TENDANCES : Planète moto : les tendances 2025, une année riche

14 ÉTUDE : Analyse du marché 2024 : entre artifices et certitudes

16 INTERVIEW : Morgan Govignon, rencontres et défis au pays des lions indomptables

20 AGENDA : Les prochains événements Deux-roues



COLLECTION

22 DOSSIER : Iconique Citroën DS : 70 ans et pas une ride !

26 CONFIDENCES : La Moto de Monsieur de Seynes

32 RENCONTRE : Paul's Classic Cars : de la passion familiale au succès commercial

38 AGENDA : Les prochains événements Collection



PLAISANCE

40 HISTOIRE : *Hermione* : la traversée des siècles

44 RENCONTRE : Émilie Beau, Directrice de l'association *Hermione- La Fayette*

48 INTERVIEW : *Neptune – Gagner avec Parkinson*, l'espoir au large

52 AGENDA : Les prochains événements Plaisance



CAMPING-CAR

54 TENDANCES : Véhicules de loisirs : toutes les tendances !

59 AGENDA : Les prochains événements Camping-car



AXA PASSION

60 VOUS ET VOTRE PASSION : Laurent Maitre, voyager en deux-roues avec les Relais Motards

64 RENCONTRE: Portrait de Yannick de Charette, Agent AXA Passion

68 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.*

AXA

*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. AXA France IARD • AXA Assurances IARD Mutuelle • AXA Assistance France • AXA Assistance France Assurances • Entreprises régies par le code des assurances.

© Christopher Anderson.



Salon de l'EICMA, Milan 2024.

Tendances

Planète moto : Les tendances 2025, une année riche

Finalement, peu importe la situation économique compliquée de notre vieille Europe ou les tensions géopolitiques qui ébranlent le monde, rien ne semble pouvoir ralentir l'industrie du deux-roues motorisé qui avance toutes voiles dehors. L'année 2025 sera une nouvelle fois impressionnante.

Par Thierry Traccan
Visuels : Photos EICMA/DR, Honda

Zoom sur L'EICMA 2024

Si la réussite commerciale de l'année 2025 s'envisage aux chiffres spectaculaires recueillis lors du récent salon EICMA de Milan, on imagine alors une industrie du deux-roues motorisé pressée d'entamer cette nouvelle année. Pour la 81e édition de la grand-messe milanaise, ce sont près de 600 000 visiteurs (soit 40 000 de plus qu'en 2023) qui se sont rués - en l'espace de six petites journées - dans les 10 halls qui composaient les 330 000 m² de l'exposition 2024, avec pour la première fois 770 exposants recensés (venant de 45 pays et dont 26 % participaient pour la première fois) pour nous présenter un total de 2 163 marques !

C'est bien simple, quelle que soit l'allée empruntée, il était bien difficile de savoir quand arrêter de tourner de la tête pour espérer rater le moins de choses possibles... Il y en avait partout, et dans tous les styles. Et comme nous n'avons pas encore de cervicales montées sur rotules, ni une souplesse naturelle nous permettant de tourner le cou à 360°, nous nous sommes

donc résolus à chausser nos plus confortables baskets pour en faire plusieurs, des tours de ce salon. Et tant pis pour les courbatures accrochées aux jambes, elles en valaient la peine. Des courbatures derrière les mollets à force d'arpenter en long, en large et en travers les allées milanaises, mais aussi des courbatures dans les adducteurs à force d'enjamber les selles de toutes ces belles, et ainsi envisager in situ, fut-ce en statique, la vie à bord proposée.

Il y en avait des nouveautés à enfourcher, largement plus de 100 sur cette édition. Des basses de selle, des plus hautes, des trop hautes parfois, des étroites, des nettement plus larges, des spartiates, des confortables, des entre-deux, des pour deux, des selles de célibataire, des selles amoureuses… Montre-moi ta selle et je te dirai qui tu es ? On va tâcher de vous éclairer sur qui elles sont.

« UN MARCHÉ DU TRAIL QUI A DONC LE VENT EN POUPE, UN VENT QUI SE RENFORCE, POUSSANT CHAQUE MARQUE À DÉVELOPPER SA MOTO D'AVENTURE. »



Un salon, c'est l'occasion d'évaluer en 3D toutes ces nouveautés, d'en scruter le moindre détail aussi…



BMW R 1300 GS Adventure.

Le trail a toujours le vent en poupe

Les selles de ces trails, elles sont pour la plupart haut perchées. Parfois trop. Et plus elles sont hautes, moins elles se montrent confortables. Plus de hauteur imposée par les choix de géométrie (mais aussi le débattement des suspensions ou encore la garde au sol, cet accord qui garantit la possibilité de se jouer des mouvements de terrain en off-road) conduit les constructeurs à garnir de moins d'épaisseur de mousse pour tenter de rendre les choses supportables… en limitant cette hauteur de selle.

Des selles souvent plates en somme. Certaines font l'effort, d'autres pas vraiment. Vous me direz que tout dépend de la taille du pilote ? C'est vrai, mais pour des motos imaginées pour l'aventure comme le sont les nouvelles Yamaha Ténéré pour 2025, Aprilia Tuareg Rally, CF Moto 800 MT, Kove 800, Voge 800, les moins d'1,80 m auront bien du mal à poser leurs pieds à plat. Même Coluche n'aurait pas dit autre chose, lui qui déclarait que « la bonne hauteur c'est quand les pieds touchent par terre ! ». Et la bonne hauteur, c'est donc encore mieux si les pieds touchent à plat, surtout pour des motos qui restent lourdes et délicates à manœuvrer à l'arrêt.

Des trails de moyennes cylindrées (entre 700 et 800 cm³) qui rendraient une copie quasi parfaite grâce à leur polyvalence réelle qui leur assure une utilisation naturelle aussi bien sur la route que sur les chemins, à leurs tarifs contenus, à leurs performances générales, si elles ne souffraient de ces gabarits qui impressionnent (et à raison) souvent.

Et plus on monte en cylindrée, plus ça s'accentue. Pas toujours pour la taille de selle il est vrai, puisque la hauteur est parfois « contenue », mais pour les mensurations XXL. Dans le genre, la nouvelle BMW R 1300 GS Adventure impressionne carrément. Même chez le constructeur, on l'a surnommé le Rhinocéros, c'est dire. Il faut reconnaitre que les lignes sont pour le moins massives, les dimensions généreuses, de quoi laisser s'échapper un filet de sueur froide entre ses épaules en imaginant la belle à terre, et nous d'aller chercher de l'aide pour la relever. Mais la force de cette BMW, c'est cette faculté à faire oublier son poids

dès qu'elle se met en branle. Les kilos s'envolent en même temps que les kilomètres/heures s'additionnent. Une réalité dynamique qui contraste avec les évolutions moteur arrêté. C'est là son talon d'Achille, en plus d'un prix de vente lui aussi « généreux ».

Un marché du trail qui a donc le vent en poupe, un vent qui se renforce, poussant chaque marque à développer sa moto d'aventure (on peut ajouter ici KTM avec ses nouvelles 790 Adventure et 890 Adventure R, Honda qui a modifié légèrement l'esthétique de sa Transalp). Des trails le plus souvent polyvalent, mais aussi parfois le choix de modèles plus routiers, équipés de roues de 17 pouces à l'avant et à l'arrière (les profils des pneumatiques pour ces dimensions sont quasi exclusivement routiers), voire de 19 pouces à l'avant et de 17 à l'arrière.

Des trails qui ont remplacé la catégorie GT (celle des Honda Pan European, Yamaha FJR 1300...) et offrent par leurs aptitudes un potentiel dynamique routier assez incroyable. Parmi les nouveautés de cette année, citons par exemple la nouvelle Ducati Multistrada V4S, sorte de missile sol-sol à très longue portée sur lequel on voyage dans l'espace dos droit, et mains confortablement posées sur un large guidon. Le trail, c'est aussi de plus en plus les petites cylindrées, à l'image de Suzuki qui présente deux déclinaisons de sa DR-Z4. Des petites « moyennes » cylindrées qui dépassent les frontières des pays pour lesquels elles ont été imaginées, comme nous le détaillons dans les lignes suivantes.



Honda nous a surpris avec sa GB 350, une excellente affaire sur le segment néo-rétro.

Des moyennes cylindrées qui prennent du volume

Il va devenir compliqué d'ordonner les choses à cette allure... Avant, il y avait les petites cylindrées, on va dire jusqu'à 125, puis les moyennes cylindrées, entre 600 et 800, et enfin les grosses, à partir de 900 (mais plus communément dès 1000 cm³). Avec l'arrivée d'une ribambelle de 300, 400, 450 ou 500 cm³, on en vient à sous-qualifier la catégorie, pour la définir comme celle des « petites moyennes » cylindrées. Des motos longtemps imaginées pour les marchés émergents, ceux d'Asie du Sud-Est ou d'Amérique du Sud. Une montée en gamme pour ces pays qui passaient des 125 ou 150 cm³ à des cylindrées deux à trois fois supérieures.

Longtemps tenus éloignés de nos marchés occidentaux (simplement parce que les tests commerciaux n'avaient pas donné les résultats escomptés pour les marques), ils reviennent en force. Pourquoi ? Déjà parce que le pouvoir d'achat des ménages n'est pas forcément allé en augmentant, et que ces cylindrées deviennent de fait des alternatives crédibles quand on souhaite acheter un véhicule neuf (les prix, en fonction des marques et modèles, varient entre 4 500 et 8 000 €). Ensuite, parce que le développement des plateformes communes et les technologies maîtrisées permettent de développer des modèles très aboutis, esthétiquement valorisants, et performants !



L'EICMA 2024 à Milan a été l'occasion pour Suzuki de dévoiler ses nouvelles DR-Z4S et DR-Z4SM.

Pour cette année 2025, nos petites « moyennes » investissent toutes les catégories, le trail comme nous l'avons vu juste avant avec Suzuki qui profite des normes Euro5+ en vigueur dès janvier pour remettre à jour sa DR-Z4 (déclinée en version trail et supermotard) et l'importer de nouveau sur le continent européen (elle se réservait jusque-là aux USA), mais aussi des Honda CRF 300 L et Rally revisitées, la KTM 390 Adventure R, Morbidelli T352X et T502X... même BMW a récemment dévoilé un concept F 450 GS tellement abouti qu'il est à parier qu'il sera bientôt sur la route.

Et les trails ne sont pas les seuls à être animés par ces cylindrées, on en trouve beaucoup dans la catégorie roadster, à l'image des inédites Aprilia Tuono 457 ou Kawasaki Z 500, mais aussi dans le genre néo-rétro avec la Honda GB 350. Une catégo-

rie en plein boom qui, à l'inverse de la majorité des trails évoqués plus haut, joue la carte de l'évidence. Des motos légères, accessibles au niveau gabarit, des motos qui s'adaptent à tous les utilisateurs et utilisatrices. Des atouts qui devraient les enraciner durablement dans notre marché.

« L'ANNÉE 2025 SERA SPORTIVE OU NE SERA PAS, AVEC CETTE POLYVALENCE POUR CES MODÈLES CAPABLES DE REMPLIR BIEN DES USAGES. »

Les sportives confirment leur volonté de reconquête

Les radars automatiques sont passés par là… Et ça fait 20 ans déjà. On pensait que la vitesse avait perdu de son attrait, et avec elle, les sportives, de leur légitimité. Ça a été le cas pendant de nombreuses années, les constructeurs laissant l'ex-filon se tarir de manière naturelle. Pourtant, l'année 2025 semble rebattre les cartes. Les constructeurs qui s'étaient détournés de ce segment y reviennent.

Honda avait déjà pris ce chemin l'an passé en décidant de réimporter (ce qui imposait une remise à niveau quant au respect des normes) sa supersportive CBR 600 RR, Yamaha fait de même en 2025 en proposant une inédite R9 motorisée par un 3-cylindres tandis que KTM arrive avec une très jolie RC9. On peut aussi souligner les efforts faits par Aprilia et BMW qui apportent toujours un peu plus de technologie (et de performance !) à leurs incroyables RSV4 et Factory, S 1000 RR et M 1000 RR, à Ducati qui à côté de sa Panigale V4 propose cette année une Panigale V2 certes moins puissante, mais aussi plus abordable d'un point de vue tarifaire.



La nouvelle R9 sera la seule hypersportive Yamaha homologuée pour un usage routier.

Un argument repris par les Chinois qui proposent des sportives à trois ou quatre cylindres particulièrement prometteuses (CFMOTO 675SR-R, QJMOTOR SRK 921 et 600 RS, Zontes, Voge…), tout autant que cette Bimota KB998 développée avec un cœur de Kawasaki ZX-10R.

L'année 2025 sera sportive ou ne sera pas, avec cette polyvalence pour ces modèles capables de remplir bien des usages. De la moto pas même homologuée et destinée exclusivement au circuit (KTM RC9 Track, Yamaha R6 et R1. Eh oui, la R1 ne sera plus vendue l'année prochaine avec une carte grise) à la petite sportive 300 ou 400 cm³ qui embrasse la philosophie tout en se montrant bien plus abordable d'un point de vue dynamique ou financier.

La Chine et l'Inde à l'assaut de l'Occident

Cette fois le plan de bataille est limpide, la Chine et l'Inde, sans l'avoir orchestré de concert, ont cette volonté affirmée de conquête du marché occidental. Lors du récent salon de Milan, les stands des constructeurs indiens et chinois rivalisaient avec ceux de leurs homologues japonais. Des surfaces d'exposition conséquentes, et surtout, beaucoup de modèles pour les garnir.

En faisant le tour des marques les plus reconnues, Royal Enfield et Hero pour l'Inde, CFMOTO, QJMOTOR, VOGE, par exemple, pour la Chine, on mesure la montée en gamme réalisée. Les finitions sont de bonne



Sous un nom italien, se cache une technologie japonaise, et les liserés verts sur les roues trahissent la filiation avec la marque Kawasaki.

et même de très bonne qualité, les designs s'émancipent des lignes connues des marques référentes qu'autrefois elles copiaient (on parle là des Chinois, les Indiens ont toujours eu leur propre style), les technologies s'agrègent et les performances s'affirment.

Beaucoup de ces modèles n'ont aujourd'hui plus rien à envier (si ce n'est le réseau commercial, encore largement à l'avantage des marques japonaises ou européennes) à leurs concurrents directs, et elles continuent de faire la différence au niveau des prix, mais aussi de leur singularité si l'on parle de Royal Enfield qui nous entraine dans un univers à nul autre pareil. Dans ce contexte, les sociétés japonaises mesurent le danger, et réagissent au plus près en venant aligner quand nécessaire une alternative sur la cylindrée (on pense aux 300 et 400 cm³), ou en faisant en sorte de pouvoir les challenger au niveau du prix, même si sur ce terrain les marques indiennes et chinoises possèdent un coup d'avance. Cette fois on peut le dire, le match est engagé.

« DANS L'UNIVERS DU DEUX-ROUES MOTORISÉ, L'ÉLECTRIQUE EST LA CATÉGORIE QUI POLARISE LE PLUS LA COMMUNAUTÉ. »



La nouvelle KTM électrique destinée à un usage enduro.



Spécialiste des trois-roues thermiques, Can-Am vient sur le marché du deux-roues avec une offre électrique.



CFMOTO, marque chinoise de référence, propose des modèles de très belle qualité.

Une belle prise, l'électrique ?

Dans l'univers du deux-roues motorisé, l'électrique est la catégorie qui polarise le plus la communauté. Surtout, il existe un décalage immense entre les déclarations d'intention d'une industrie poussée par des désidératas politiques et une réalité économique qui se rapproche du voltage zéro... Il y a bien ces marques pure player, exclusives si vous préférez, qui vivent pour l'essentiel de subventions allouées soit par l'état (de Californie en l'occurrence pour Zero Motorcycles), soit par l'Europe (ça s'est tassé toutefois, l'Italien Energica et le Suédois Cake faisant naufrage au moment où les vannes se sont coupées), mais qui sont dans l'incapacité de vivre du fruit de leur production.

À côté, les gros observent. Quelques concepts chez Honda, quelques approches ciblées dans le groupe KTM (via l'axe de la rando loisir avec sa Freeride qui sera dans les magasins au printemps prochain), quelques tentatives plus ambitieuses pour Kawasaki (Ninja e-1, sortie en 2024 des chaînes de production, mais hélas, pas des concessions). Le moment choisi pour Can-Am de faire le pari d'y venir, proposant à côté de ses trois roues atypiques une moto aux allures de trail (Origin) et l'autre d'un roadster (Pulse), avec un prix d'appel débutant à 17 000 €.

C'est toujours le même problème avec les deux-roues motorisés électriques, l'autonomie ridicule et le tarif majuscule. Une équation insoluble pour le moment, incapable de trouver son inconnue... le client. Dans le rouge sur notre marché hexagonal en 2024, et avec des caisses publiques exsangues qui ne permettent pas d'incitations financières suffisantes pour soutenir une politique d'offre, comment le segment électrique pourrait se redresser l'année prochaine ?

Des scooters à choix multiples

Ils comptent parmi les meilleures ventes du marché hexagonal, notamment avec le Honda Forza 125 (1er à fin octobre), le Yamaha X-Max 125 (3e) et T-Max 560 ou encore l'original X-ADV 750. D'ailleurs, ces deux derniers modèles font leur mue pour 2025. Des scooters qui offrent des performances de moto (sportive) tout en offrant des aspects pratiques plus développés. Alors certes, ces deux véhicules restent chers, mais il existe dans la production beaucoup de modèles bien plus accessibles financièrement, et bien moins exclusifs d'un point de vue de la performance.



Pas facile de toucher une icône telle que le Yamaha T-Max. Le lifting est réussi.

Toutes les marques travaillent le scooter qui reste le deux-roues motorisé idéal pour affronter la jungle urbaine. Une offre généreuse proposant pléiade de modèles à prix serrés, des coffres volumineux, des protections valeureuses, des consommations ridicules… Aujourd'hui, un 125 cm³ 4 temps représente - sans l'ombre d'un doute - l'une des solutions idéales pour décongestionner nos villes, que ce soit dans le trafic ou quand il est stationné. Un rapport nuisance/performance à l'avantage du scooter (mais ça vaut aussi pour la moto), reste à convaincre alors les pouvoirs publics dont les dogmes hélas s'imposent trop souvent à la raison.


Le X-ADV 750 navigue entre scooter et moto. Une sorte de "SUV" qui se montre polyvalent.



Italjet ou les scooters en mode dragster…

La moto en mode automatique

L'année 2025 verra les motos à transmission automatique (ou assimilée) prendre davantage d'importance dans les catalogues, et certainement sur nos routes. Si nos scooters ont depuis bien longtemps abandonné le passage manuel (fut-il au pied) des rapports, la moto s'y met, ou en tout cas propose parfois cette technologie en complément d'une transmission mécanique classique.

Honda a été le précurseur dans le développement de série de cette technologie, maîtrisant aujourd'hui parfaitement son système DCT. Un DCT (pour Dual Clutch Transmission) que le premier constructeur mondial adopte sur la majorité des modèles de sa gamme, des motos de moyenne cylindrée (style NC 750X ou Hornet 500) jusqu'à la colossale GoldWing 1800. Le constructeur BMW y va de son système baptisé ASA* qui équipe par exemple les best-seller R1300GS et Adventure. Quant à Yamaha, c'est l'Y-AMT qui accompagne les performances de ses roadsters MT-09, MT-07 ou la famille Tracer 9.

Au-delà des spécificités techniques propres à chacune des marques, retenons l'objectif visé qui est de proposer une conduite sans jamais se servir du sélecteur de vitesses, mais bien de s'appuyer sur la gestion pilotée qui autorise d'évoluer l'esprit serein, en mode automatique.


Transmission auto.

Salon du 2-Roues de Lyon

Organisé cette année plus tôt dans la saison puisque programmé du 13 au 16 février 2025 (l'an dernier, c'était début mars), le salon de Lyon sera une nouvelle fois l'occasion de découvrir de visu toutes celles qui feront l'actualité 2025. On ne peut que vous encourager à réserver votre venue du côté de l'Eurexpo, en périphérie de Lyon, et à parcourir les 130 000 m² d'un feu d'artifice d'expositions qui met en avant, comme nul autre endroit au monde, notre passion du deux-roues motorisé. Une nouvelle fois, dans la capitale des Gaules, vous aurez droit au triptyque gagnant composé d'1/3 de commerce, d'1/3 d'exposition et d'1/3 de show.
Mi-février, c'est à Lyon que la moto tient salon !

Renseignements ici : www.salondu2roues.com


Un salon où la nostalgie se conjuge au présent, et au futur.


Les démonstrations sont partout, en anciennes ici, mais surtout en modernes.



Des expositions marquantes à l'image de cette saga Yamaha YZ.

* Automated Shift Assistant. C'est une nouvelle technologie qui simplifie le passage des vitesses.

AXA Passion

Économisez sur le tarif, pas sur la protection



Assurance Moto

jusqu'à **20 %**(1) de réduction

OFFRE CITOYENNE

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.**

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

ANALYSE DU MARCHÉ 2024: ENTRE ARTIFICES ET CERTITUDES

Par Thierry Traccan Visuels : Photos DR

« LA MOTO EST UN CRÉATEUR D'ÉMOTION PORTÉE PAR UN COEUR DE PASSION. »

Au-delà des immatriculations artificielles programmées par les constructeurs en fin d'année qui gonfleront les résultats, le marché reste intrinsèquement solide, poursuivant sa route sur un haut plateau depuis cinq années maintenant.

Traditionnellement, le mois de décembre prend pour les marques des allures de « money time », le moment pour la majorité d'entre elles de demander à leur réseau de concessionnaires de faire l'effort d'immatriculer des motos neuves alors même qu'elles n'ont pas trouvé - physiquement - d'acquéreur. Pourquoi cette manœuvre ? Soit pour améliorer son classement au palmarès des constructeurs, soit pour alléger ses stocks et faire de la place aux nouveaux millésimes, soit parce qu'une norme arrive à échéance au 31 décembre et impose de vendre, avant cette date, tous les modèles qui ne répondent pas à la suivante... Soit, parfois, les trois à fois... Voilà exactement ce qui était annoncé pour ce mois de décembre 2024, et si nous avons arrêté pour analyse ces chiffres à fin novembre, nous pouvons à leur lecture affirmer que les grandes manœuvres ont déjà commencé. Avec la nouvelle norme Euro5+ qui entrera en vigueur dès janvier 2025, pas d'autres choix pour les marques que d'immatriculer dans leurs magasins celles qui se contentent d'Euro5. Ainsi, voit-on des marques comme Peugeot ou Kymco afficher des chiffres records, avec parfois des hausses de +400 %...

Des rideaux de fumée qu'il nous faut traverser pour regarder plus justement la réalité de notre marché. Et ce que l'on peut en dire, c'est qu'il reste solide, divers et varié. Peu importe s'il avait dû finir légèrement en négatif cette année (avec les immatriculations forcées, il est déjà légèrement positif à fin novembre et le sera de façon plus marquée fin décembre), le volume global de véhicules écoulés s'inscrit une nouvelle fois parmi les meilleurs résultats jamais enregistrés. Depuis 2019, le marché de la moto bat ou flirte avec ses scores records, montrant son dynamisme et sa capacité à tracer sa route, même dans un environnement économique, politique, et géopolitique, perturbé. La moto est un créateur d'émotion portée par un cœur de passion, comme un îlot de résistance face à une société jugée de plus en plus décevante. Et on peut le mesurer à la diversité des modèles vendus, même en s'arrêtant sur le top 15 des ventes (à fin octobre). Roadsters, trails, scooters... modèles accessibles financièrement ou au contraire élitistes, petites ou grosses cylindrées, il y en a pour tous les goûts, et si on s'enfonce un peu plus loin dans le classement, s'y ajoutent des sportives, des néo-rétros... Le catalogue de la moto représentée, portée par ses best-sellers R 1250 et 1300 GS, Hornet 750, Tracer 9, Ténéré ou MT-07, sans oublier les scooters qui emportent tellement d'évidences pour accompagner ses trajets en milieu urbain et périurbain.


Honda Forza 125.


Yamaha X-Max 125.

Analyse de Vincent Thommeret, Président de la Chambre Syndicale des Importateurs de l'Automobile et du Motocycle



Marché total

Janvier à novembre 2024 :
176 416 unités

Bilan 2024

« Je dirais que le marché s'est fait en deux temps cette année. Déjà, nous avons pu constater que le déclin du marché du 50 cm³ continue. Il y avait eu un sursaut pendant la Covid, mais là, on revient sur une pente descendante… Le 50 n'est plus un produit destiné aux jeunes, mais est utilisé par les livreurs dans les centres-villes, et aujourd'hui ils les remplacent par des sortes de vélos électriques illégaux car débridés au-delà de 35 km/h. Ça leur permet de prendre les sens interdits, les pistes cyclables, et d'aller aussi vite qu'avec un 50 cm³… Ce marché est terminé.

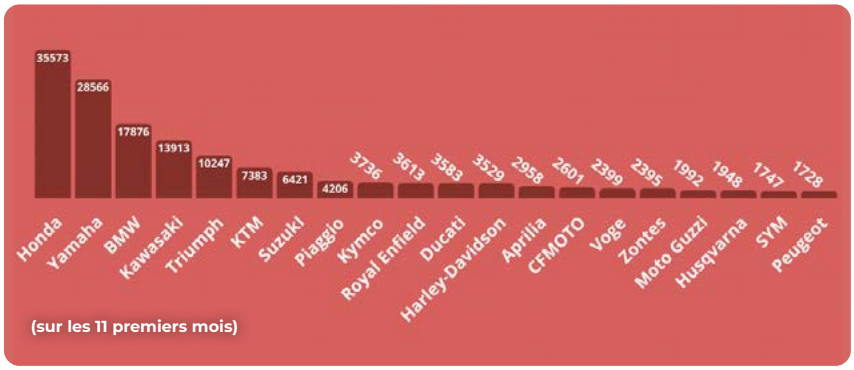
Le marché du 125 est aussi dans le dur, notamment à cause des politiques des villes, les parkings payants, et puis le télétravail qui reste développé. Un double impact qui rend les choses inquiétantes pour le marché du commuting*.

Le marché de la grosse cylindrée bénéficiait d'un début d'année tout à fait correct, avec une nouvelle progression de l'ordre de + 4 % alors que, je le rappelle, nous sommes sur les records historiques. Les cinq dernières années ont affiché cinq records consécutifs… Donc, je dirais que tout allait bien, jusqu'à la dissolution de l'Assemblée nationale. Avec cette dissolution, nous avons subi un retournement de marché. Il y a depuis beaucoup d'inquiétudes, sur les impôts, sur une forme d'instabilité, ça a mis un coup de frein au marché. De notre côté, nous avons fait beaucoup d'efforts au niveau tarifaire pour soutenir l'offre, sachant en plus que l'on arrive à un changement de normes, avec des stocks à écouler. Toutes les marques ont joué la promotion à fond, et aujourd'hui le marché est comme mis sous perfusion. Mais malgré tout, la moto reste préservée par rapport à d'autres marchés, notamment l'automobile qui souffre beaucoup plus. Pour cette fin d'année, avec les immatriculations sur stock, le chiffre sera artificiellement gonflé, et on risque de le payer sur les premiers mois de 2025 parce que tous ces véhicules immatriculés en concession, quand ils vont trouver client, ils ne vont pas être immatriculés une seconde fois. Attention aux vases "communicants"…

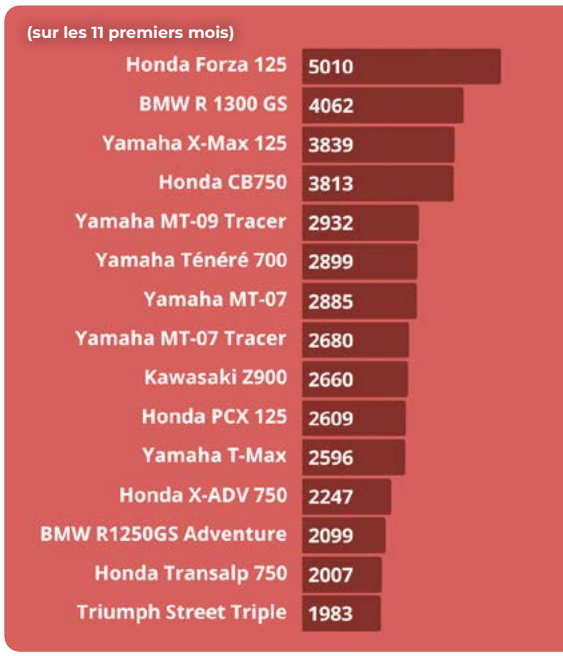
Les évolutions sur les onze premiers mois

125 + gros cubes ..... - 2 %
Gros cubes de + de 125 cm³ ..... + 0,5 %
125 + gros cubes + 3 roues ..... + 8 %

Top 20 des constructeurs de deux-roues motorisés[1]



Top 15 des immatriculations[2]



Perspectives 2025

« Je reste un éternel optimiste, et franchement, quand on voit le récent salon de Milan avec autant de nouveautés, on comprend que nous avons une chance immense : celle d'avoir un métier et un marché qui sont animés par la passion et l'envie de se faire plaisir, donc une envie qui est très souvent alimentée par le produit. Dès que le produit évolue, tu donnes envie aux gens de changer de véhicule. À Milan, on a vu qu'il allait y en avoir pour tous les goûts et pour toutes les bourses. À ce titre, les constructeurs majeurs historiques font de gros efforts pour limiter les impacts de l'inflation, proposant des modèles 2025 ayant bien évolué à des prix équivalents à l'euro près à celui de 2024. Il y a une vraie dynamique suite à Milan, on va voir comment les immatriculations artificielles de fin 2024 seront gérées début 2025. Mais je suis confiant, l'automobile va être encore impactée par les récentes mesures gouvernementales, la moto restera cet achat passion ».

* Le commuting désigne les trajets réguliers entre la maison et le lieu de travail/d'études.

[1] Janvier à fin novembre 2024

[2] Janvier à fin octobre 2024



Les impressionnantes chutes d'Ekom, au Cameroun.

Interview

Morgan Govignon, rencontres et défis au pays des lions indomptables

Morgan Govignon n'est pas seulement un passionné de moto : c'est un aventurier qui repousse les limites pour vivre sa passion et ses rêves jusque sur les routes du Cameroun. Lauréat du festival du court-métrage du Salon de Lyon 2024 et Président du Moto Club Fleur de Lys à Mehun-sur-Yèvre (18), il nous raconte son incroyable voyage fait de rencontres, d'échanges culturels et de dépassement de soi. Un récit où, passion de la moto et compétition unit les hommes et fait tomber les frontières.

Par Floriane Boivin
Visuels : Morgan Govignon, Barry Clay

Au départ du Grand Prix sur la 675 Triumph.

Passion & courses sur route

D'où vous vient cette passion pour la moto ?

Cette passion vient de ma famille : j'ai grandi entouré de parents mordus de moto, qui partageaient leur enthousiasme avec nous en faisant du side-car. Enfant, j'embarquais avec mon petit frère dans cet engin pour voyager et assister à des courses comme les 24 Heures du Mans. En 1997, nous avons même pris la route pour le légendaire Tourist Trophy sur l'Île de Man, ce qui a changé toute ma vie.

Ces souvenirs d'enfance ont nourri mon désir de pratiquer la moto, même si, venant d'une famille modeste, je pensais que la course était hors de portée.

Courses sur route : quels ont été vos débuts en compétition ?

J'ai fait ma première course en 2007, avec une BMW 800 de 1979, peu

adaptée : le Moto Tour. À la fin de mes études, j'ai dû travailler en usine pour pouvoir financer ma participation à cet énorme rallye routier, et avec une dizaine de copains de mon école, nous sommes partis pour neuf jours de compétition et une traversée complète de la France. C'était dingue de monter un tel projet sans expérience et en partant de zéro, il fallait y croire… Mais ça a été l'élément déclencheur. D'ailleurs, mon premier sponsor « privé » a été Cyril Coudière, Agent AXA dans mon Berry natal. Il est d'ailleurs toujours mon Agent aujourd'hui !

Mon rêve était de participer au Tourist Trophy, une course sur route sans équivalent en France. La pratique qui s'en rapproche le plus est le Rallye Routier, une discipline assez peu connue, semblable aux rallyes automobiles, mais sur deux-roues et sur goudron uniquement. En 2012, j'ai terminé 2e de ma catégorie au championnat de France des Rallyes Routiers avec une Kawasaki 650, une moto assez modeste.

J'ai roulé en rallye jusqu'en 2013 et ça a été une très bonne école : ça m'a montré que beaucoup de choses étaient réalisables et m'a permis d'appréhender le « décor » routier. En complétant avec des roulages sur circuit pour la partie vitesse, j'ai fini par aller m'étalonner sur une course sur route accessible, à Chimay, en Belgique.

Mon but, qui était essentiellement de participer au Tourist Trophy, a commencé à prendre forme en 2014 en m'alignant au Manx Grand Prix, couru sur le même tracé de 60 kilomètres et ses 264 virages, mais réservé aux amateurs ou aspirants au Tourist Trophy… Où j'ai fini par rouler en 2016, tout petit parmi les grands ! Après ma dernière participation en 2019, j'ai ressenti le besoin de passer à autre chose et de réunir tout ce qui comptait pour moi : la course, la famille, les voyages… pour en profiter pleinement simultanément. Ce qui nous amène dans des histoires… assez corsées !



À 2 ans, la course n'était déjà pas si loin !



Le side-car familial, un 250 MZ ETZ.

« NOUS PARTAGEONS UNE PASSION QUI TRANSCENDE LES DIFFÉRENCES CULTURELLES ET SOCIALES. »



2016, premier envol au Tourist Trophy, Honda 600 CBR.

La grande aventure Camerounaise

Salon de Lyon 2024 : vous avez reçu le deuxième prix du festival du court-métrage, félicitations ! Quelle est l'histoire de ce film tourné au Cameroun ?

Merci ! J'ai voyagé deux fois au Cameroun : en 2022 et en 2024, pour réaliser un rêve de longue date qui était de découvrir ce pays et participer à une course de motos. Malheureusement, en 2024, le Grand Prix Moto du Cameroun a été annulé. On a donc présenté un film sur la première participation à ce Grand Prix et la passion vibrante de la course au Cameroun. Ce film se déroule dans un univers complètement différent du nôtre en France, qui peut être parfois choquant, mais génial en même temps. Là-bas, c'est une nouveauté : ils sont au début des motos sportives et des grosses cylindrées.

Il y a un homme, Narcisse Kounhoua, qui s'efforce de structurer cette pratique en mettant un accent inattendu sur la sécurité des pilotes. Le fait d'assister à la naissance de la course chez eux est une chance incroyable : elle offre la possibilité d'apporter notre expérience et de limiter les erreurs que nous avons pu faire lors du développement du sport moto en France. Par exemple, le circuit Carole, en région parisienne, a été baptisé ainsi en hommage à la dernière des 18 victimes des courses sauvages qui se tenaient du côté de Rungis (94), dans les années 70. Il a fallu du temps pour que les pouvoirs publics décident, au lieu de répression,

de construire un espace sécurisé pour ce sport. Et le rêve de Narcisse n'est pas de faire une course folle en ville, mais d'avoir un vrai circuit.

En termes d'expérience de vie, c'était très enrichissant. C'était ce côté-là que je voulais partager à travers mon film. Nous avons eu de très bons retours et un grand succès sur internet.

Pourquoi le Grand Prix Moto 2024 a été annulé et comment avez-vous vécu cette nouvelle ?

Organiser un tel événement est extrêmement complexe. Narcisse gère presque tout, tout seul, avec l'aide de son club, Racing 237, mais faire courir des motos en pleine ville est délicat, surtout avec des vitesses frôlant les 250 km/h au milieu des passants. Entre retards administratifs et problèmes de financement, l'autorisation officielle n'a pas pu être obtenue. C'était une grande déception, après deux ans d'attente, car je voulais constater les progrès de la course et explorer de nouvelles régions du Cameroun. Je voulais voir le Cameroun vert, la jungle. On a quand même pu partir jusqu'au village d'enfance de Narcisse où l'on s'est retrouvé au milieu des cacaotiers, des bananiers... c'était un très bon moment.

D'où vous vient cette passion pour le Cameroun ?

Plus jeune, j'adorais les lions, j'en dessinais partout *(rires)* ! Un jour, j'avais quatre ans et demi, j'ai entendu

« JE SUIS DONC PARTI, AVEC DES PIÈCES DANS MON SAC À DOS, SANS PRÉPARATION PHYSIQUE ET POUSSÉ PAR MON RÊVE D'ENFANT. »

à la télé que « les Lions Indomptables ont battu l'Argentine ». Il s'agissait du match d'ouverture de la Coupe du monde de football en 1990. L'équipe du Cameroun, pourtant inconnue à cette époque, avait battue l'Argentine, avec Diego Maradona. Je me suis promis d'aller voir ces Lions un jour. Plus tard, quand j'ai découvert par hasard cette course au Cameroun, c'était devenu comme une évidence pour moi.

En amont, comment vous êtes-vous préparé à ce voyage ?

Au Cameroun, tout se fait la dernière minute ! J'ai contacté Narcisse et, en janvier 2022, il m'a invité à la course prévue le 12 février, dans la ville de Douala, capitale avec ses cinq millions d'habitants. Du jour au lendemain, j'ai entamé mes démarches administratives et médicales. Narcisse avait prévu de me prêter une de ses motos, qui était pourtant à réparer,


Un Mécanicien à Douala.

mais devant les mésaventures, nous avons dû en trouver une autre sur place, une Triumph 675 Daytona. Je suis donc parti, avec des pièces dans mon sac à dos, sans préparation physique et poussé par mon rêve d'enfant.

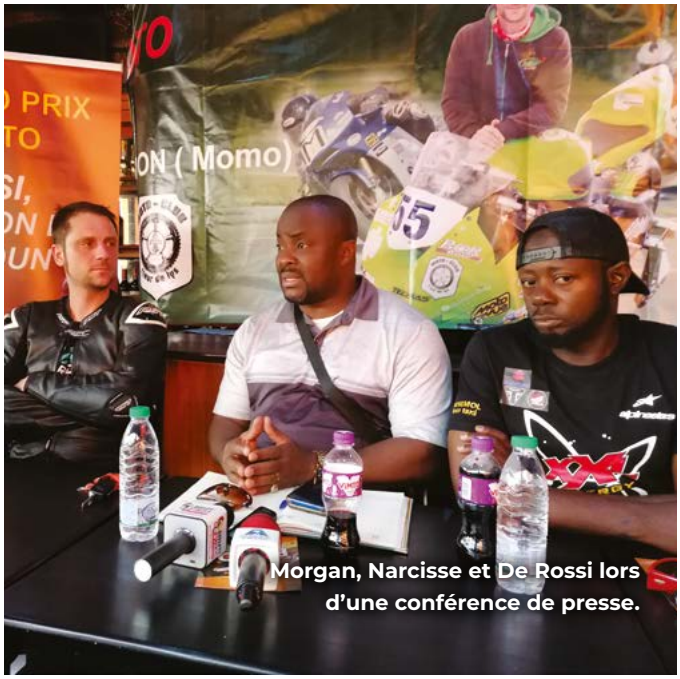
Avez-vous rencontré des aléas pendant la course ?

Oui, il y en a eu plusieurs. Premièrement, les essais n'ont pas pu avoir lieu à cause des embouteillages. Nous sommes donc partis directement en mode course depuis le quartier de Bonamoussadi et j'ai tout de suite vu que la moto avait un problème d'embrayage. Ensuite, à la moitié du premier tour de la course, on s'est retrouvé à contresens de la circulation, ce qui a été compliqué à gérer. J'étais en 3e position et le pilote qui était en tête a malheureusement percuté une moto taxi. Je me suis ensuite retrouvé au coude-à-coude avec ce pilote, Jackson, jusqu'au moment où j'ai chuté, en n'ayant plus de boîte de vitesses et en perçant le carter d'huile de la moto. Je me suis relevé pour terminer la course, avec la fierté de franchir la ligne d'arrivée et pouvoir ensuite raconter cette course.

Que pouvez-vous nous dire sur les passionnés de moto de ce pays ?

Ils ont un réel mérite. Narcisse travaille dur pour redorer l'image du motard.


Départ du Grand Prix du Cameroun 2022.



Morgan, Narcisse et De Rossi lors d'une conférence de presse.

Pour lui, une moto doit être accompagnée d'un équipement de sécurité complet : casque et combinaison de cuir. Là-bas, la moto est omniprésente, mais posséder une grosse cylindrée est un privilège. Malgré les défis, ces passionnés s'investissent pleinement, même en sachant que le sport de haut niveau leur restera malheureusement difficilement accessible.

Vous avez cependant rencontré le vainqueur du Grand Prix Moto du Cameroun 2019. Avez-vous des anecdotes à nous raconter à ce sujet ?

Oui, De Rossi, qui a gagné le premier Grand Prix du Cameroun, était « l'homme à battre » sur la course en 2022… C'est un garçon adorable ! Le lancement de la course a été compliqué avec la décision des organisateurs de raccourcir le tracé juste avant le départ. De Rossi était à ce moment-là en train de discuter, retirant son équipement, et il n'a pas compris que la course allait être lancée immédiatement. Quand il a vu que tout le monde partait, il a pris sa paire de gants qu'il a jeté pour ne pas perdre de temps et il a tout de suite passé la première *(rires)* ! Ensuite, en regardant sa machine, j'ai vu qu'un tube de fourche était enfoncé sérieusement mais ne fuyait pas, ce qui voulait dire qu'il n'avait plus d'huile donc plus d'amortissements depuis longtemps. Dans ces conditions, De Rossi n'a donc pas pu remporter l'édition 2022, mais Jackson a été un très beau vainqueur… Qui a d'ailleurs doublé la mise en 2023 !

L'heure du bilan : que retenez-vous de cette aventure ?

Ce que je retiens principalement, ce sont les rencontres faites grâce à la moto. Cette passion permet de se mélanger, de partager et de se découvrir. La moto m'a ouvert des portes : celles de foyers, d'un pays, et de personnes que je n'aurais jamais pu rencontrer autrement. Nous partageons une passion qui transcende les différences culturelles et sociales.


Voyage vers Santchou.

Pour conclure

Avez-vous une course de moto à l'étranger qui vous fait particulièrement rêver ?

Alors, le problème, c'est que j'en ai trop et plus j'en réalise, plus j'ai envie d'en faire ! Je dirais que l'Africa Eco Race me plairait beaucoup, même si je ne reste qu'un amateur, pourtant plein d'envie.

Et un projet fou que vous souhaiteriez réaliser ?

Ce que je voulais absolument réaliser, j'ai eu la chance de le faire. Maintenant, ce n'est que du bonus ! Je me suis lancé dans une série de travaux que j'ai appelé les « 12 travaux d'Enclume ». L'idée est de prendre une seule moto, accessible à tout le monde, pas forcément très performante mais plutôt taillée comme une enclume, et de l'emmener faire douze travaux dans autant de domaines différents de la moto, sur des aventures qui me font envie mais pour lesquelles je n'ai pas les moyens d'avoir une moto au top et adaptée. Il y aurait dans l'air un voyage en Suède, fin février 2025, pour essayer de battre des records sur de la glace avec une Honda 500 CB de 30 ans d'âge. À suivre…



Festival du cinéma - Salon 2 Roues 2024.

Visionner le film *Road Race, au pays des Lions Indomptables* de Morgan Govignon :



Les impressionnantes chutes d'Ekom, au Cameroun.

Interview

Morgan Govignon, rencontres et défis au pays des lions indomptables

Morgan Govignon n'est pas seulement un passionné de moto : c'est un aventurier qui repousse les limites pour vivre sa passion et ses rêves jusque sur les routes du Cameroun. Lauréat du festival du court-métrage du Salon de Lyon 2024 et Président du Moto Club Fleur de Lys à Mehun-sur-Yèvre (18), il nous raconte son incroyable voyage fait de rencontres, d'échanges culturels et de dépassement de soi. Un récit où, passion de la moto et compétition unit les hommes et fait tomber les frontières.

Par Floriane Boivin
Visuels : Morgan Govignon, Barry Clay

Au départ du Grand Prix sur la 675 Triumph.

Passion & courses sur route

D'où vous vient cette passion pour la moto ?

Cette passion vient de ma famille : j'ai grandi entouré de parents mordus de moto, qui partageaient leur enthousiasme avec nous en faisant du side-car. Enfant, j'embarquais avec mon petit frère dans cet engin pour voyager et assister à des courses comme les 24 Heures du Mans. En 1997, nous avons même pris la route pour le légendaire Tourist Trophy sur l'Île de Man, ce qui a changé toute ma vie.

Ces souvenirs d'enfance ont nourri mon désir de pratiquer la moto, même si, venant d'une famille modeste, je pensais que la course était hors de portée.

Courses sur route : quels ont été vos débuts en compétition ?

J'ai fait ma première course en 2007, avec une BMW 800 de 1979, peu


AXA
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.
Réf. 969207 04 2022 - Document non contractuel - © Yamaha Motor Europe N.V.



Une très chic Citroën DS 21 Pallas de 1971.

Dossier Rétromobile : Partie 1

Iconique Citroën DS : 70 ans et pas une ride !

Il y a des voitures qui marquent leur époque, et il y a celles qui transcendent les générations, s'élevant au rang d'œuvre d'art. Résultat du programme « Véhicule de Grande Diffusion », lancé en 1935, en remplacement de la Traction, la Citroën DS célèbre cette année ses 70 ans. Son histoire est une épopée à la croisée du confort, de l'esthétisme et de la révolution technologique. À l'occasion de la 49e édition du Salon Rétromobile, un hommage sera rendu à ce monument de l'automobile qui a fait tourner tant de têtes depuis son apparition en 1955.

Par Floriane Boivin
Visuels : Pexels, Adobe Stock, Wikipédia - Gnotype, CC BY-SA 3.0

Un lancement audacieux qui bouleverse les codes

Le 6 octobre 1955, lors du Salon de l'Automobile de Paris, le public découvre, ébahi, une nouvelle berline qui semble tout droit sortie d'un film de science-fiction. Trois modèles y étaient alors exposés. Avec ses lignes fluides et son esthétique aérodynamique, la DS casse radicalement les codes d'une époque où les voitures françaises étaient encore marquées par le poids du conservatisme. Baptisée « Déesse » en raison de la phonétique de son nom (DS), cette Citroën, affichée au prix de 930 000 francs [1], incarne le futurisme et l'avant-gardisme. Sous les projecteurs du Grand Palais, elle attire les foules : en une seule journée, plus de 12 000 commandes sont enregistrées, incroyable ! Un chiffre record qui témoigne d'une révolution en marche.

L'œuvre d'un sculpteur visionnaire

Le design si distinctif de la DS n'est pas le fruit du hasard, mais celui de l'audace créative de Flaminio Bertoni, sculpteur et designer talentueux. Chargé de redessiner la berline Citroën, il imagine une carrosserie à la silhouette élancée et aux lignes épurées, pensée pour fendre l'air avec élégance. La DS séduit par son harmonie visuelle et son style unique, capable de plaire aussi bien aux cadres qu'aux amateurs de luxe.

Mais la DS n'est pas qu'un simple objet de contemplation : elle impose de nouveaux standards en matière de confort et de sécurité. Grâce aux ingénieurs André Lefebvre et Paul Magès, sa suspension hydraulique révolutionnaire, véritable innovation pour l'époque, offre une conduite souple, facile, et sans précédent. Que l'on roule sur une route cabossée ou lisse, la DS donne l'impression de flotter, comme si elle défiait les lois de la gravité.

Un symbole de puissance et de culture populaire

La DS ne se contente pas de séduire les conducteurs anonymes. Elle s'impose rapidement comme un symbole de pouvoir et d'élégance auprès des vedettes, des classes supérieures et des grandes figures politiques. Le Général de Gaulle, fervent admirateur, en fait la voiture officielle de la République : il choisit un modèle noir, discret et chic à la fois. Sa résistance aux balles lors de l'attentat de Petit-Clamart, le 22 août 1962, ne fait qu'accentuer son aura mythique.

Au-delà de la sphère politique, la DS brille également dans l'univers

« BAPTISÉE "DÉESSE" EN RAISON DE LA PHONÉTIQUE DE SON NOM (DS), CETTE CITROËN, AFFICHÉE AU PRIX DE 930 000 FRANCS, INCARNE LE FUTURISME ET L'AVANT-GARDISME. »





Le Général de Gaulle le 22 avril 1963, saluant la foule à Isles-sur-Suippe (51), au retour d'une visite dans les Ardennes.



La Citroën DS en action.

« LA DS N'EST PAS QU'UN SIMPLE OBJET DE CONTEMPLATION : ELLE IMPOSE DE NOUVEAUX STANDARDS EN MATIÈRE DE CONFORT ET DE SÉCURITÉ. »



Élégance intemporelle : la Citroën DS 21 blanche, symbole de style et d'innovation.

du cinéma, devenant une star à part entière. Des films comme *Retour vers le futur II, Les Valseuses, Fantômas*, ou encore *Le Samouraï* avec Alain Delon, immortalisent cette voiture culte, renforçant son statut d'icône.

Une voiture qui séduit toutes les classes sociales

Si la DS est souvent associée aux élites, elle a ce don rare de séduire toutes les classes sociales. Dans les années 1960, elle devient un objet de désir universel, une œuvre d'art sur roues accessible au rêve de chacun. C'est cette capacité à conjuguer raffinement et universalité qui la rend si intemporelle. Ses variantes audacieuses, comme la célèbre teinte jaune champagne avec toit aubergine, témoignent de sa personnalité versatile et inimitable.

Un héritage vivant, toujours tourné vers l'avenir

Symbole des « Trente Glorieuses », la DS continue aujourd'hui de faire battre le cœur des passionnés, des collectionneurs et des intellectuels, comme le sémiologue [2] Roland Barthes. Véritable culte pour certains, objet de fascination pour d'autres, elle reste un jalon incontournable de l'histoire automobile. Son design, pensé pour une nouvelle époque, son confort inégalé et son avant-gardisme technologique en font un modèle encore envié et recherché.


Zoom sur le magnifique tableau de bord de la DS.

Lors de la 49e édition du Salon Rétromobile qui se tiendra du 5 au 9 février 2025, les visiteurs auront l'occasion de plonger dans l'univers de cette icône, à travers une exposition inédite, lumineuse et fascinante. L'occasion rêvée de redécouvrir une voiture qui, 70 ans après sa création, reste un symbole de rêve, d'innovation et d'élégance.

Une révolution permanente

La Citroën DS n'est pas seulement une voiture : c'est un témoin des évolutions sociales et esthétiques de son temps. Une révolution sur quatre roues, qui ne cesse de fasciner et d'inspirer. Vendue à plus d'un million d'exemplaires, cette voiture a été commercialisée pendant 20 ans, jusqu'en 1975, avant d'être remplacée par la CX. Cette dernière, voiture haut de gamme à la ligne aérodynamique, est également un symbole d'innovations techniques, avec sa lunette incurvée et son tableau de bord au design futuriste.

Sur les plateaux de cinéma ou dans les mémoires des amoureux d'automobile, la Citroën DS restera pour toujours cette œuvre d'art intemporelle qui a marqué l'histoire, et nos cœurs.

Zoom sur l'exposition « DS, une œuvre d'art depuis 70 ans » :

[1] 930 000 francs (1955) = soit 23 490,29 euros (2023), selon l'INSEE.

[2] Sémiologue : personne qui étudie les signes et les symboles, ainsi que leur signification et la manière dont ils sont utilisés pour communiquer.

AXA Passion

Vivre ma passion avec sérénité



Assurance Véhicules de Collection

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

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

[1] Selon clauses et conditions du contrat

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • **AXA Assurances IARD Mutuelle** - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 – Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • **AXA Assistance France Assurances** - S.A. au capital de 24 099 560,20 € - 451 392 724 RCS Nanterre - Siège social : 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • **Juridica** - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 € - 572 079 150 RCS Versailles - Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances.** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles sur le site **axa.fr.**

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



Éric de Seynes pose sur la Ténéré 700, moto dont il a guidé au plus près le développement.

Dossier Rétromobile : Partie 2

Confidences

La Moto de Monsieur de Seynes

La Moto d'Éric de Seynes, elle n'est pas anodine, mais bien diverse et variée. Riche de valeurs et d'histoires. Riche de sens du coup. La Moto d'une vie qu'il va nous partager lors du prochain salon Rétromobile, à l'occasion d'une exposition lui étant intégralement consacrée, imaginée par AXA Passion et en partenariat avec Rétromobile. L'occasion pour nous de comprendre la force d'engagement de cet homme inspirant.

Par Thierry Traccan
Visuels : Collection privée Éric de Seynes

Éric, il parait qu'on va voir de la moto au prochain salon Rétromobile ?

Depuis l'an passé, l'organisateur a mis en place une démarche pour donner une possibilité à la moto de trouver sa place sur ce salon, ce qui je crois est extrêmement positif, et c'est la première fois que je les vois faire par conviction. Auparavant, c'était plus par opportunité, là, c'est par conviction. Romain Grabowski, qui est le commissaire général, est vraiment convaincu que le territoire moto classique partage des valeurs fortes, et un gros intérêt pour les visiteurs qui aiment découvrir le hall réservé aux motos.

La manière dont les organisateurs gèrent cet événement est très complémentaire du salon Moto Légende, et avoir cet espace à Paris, je trouve ça super. L'an passé, l'exposition consacrée à la saga Monneret était très sympa, et, dans la foulée, Romain et Christophe Pinon (le directeur commercial) m'ont proposé de prendre la suite de l'exposi-

« J'AI ENTRE 250 ET 300 MOTOS, ET LA GRANDE CARACTÉRISTIQUE DE MA COLLECTION, C'EST QUE TOUTES MES MOTOS SONT ROULANTES, PRÊTES À PRENDRE LA PISTE OU LA ROUTE ! »

tion moto pour 2025. Je préfère toujours voir mes motos sorties, je les trouve toujours plus belles quand elles prennent l'air plutôt que lorsqu'elles sont dans mon garage.

La présence moto est forte sur ce salon ?

La configuration de la Porte de Versailles permet de réserver des modules dédiés : le hall 2 sera exclusivement consacré à la moto. Tu t'aperçois que les passionnés d'automobiles, soit de sport soit de classique, sont des gens qui ont un vrai intérêt pour la moto. Le visiteur de Rétromobile est non seulement curieux, mais plus souvent admiratif de notre univers. Donc notre présence est complètement légitime.

Quels modèles vas-tu nous partager Porte de Versailles ?

Je leur ai laissé le choix du thème, et Christophe a été clair : il m'a dit qu'il ne souhaitait pas une exposition de belles motos, mais de réunir celles que j'avais envie de partager. L'idée n'est pas de faire une exposition sur l'industrie moto, mais sur ces modèles qui ont accompagné mon parcours. C'est très personnel, et je dois dire que j'ai eu à réfléchir pour proposer quelque chose d'authentique. Déjà, il a fallu définir le nombre de modèles, ils en voulaient dix-huit, finalement, il y en aura vingt-cinq.

Je leur ai proposé d'organiser l'expo autour de six thèmes : mes débuts, mes inspirations, mes idoles, mes frères de route, mes pilotes, et ma contribution à la moto. Tu as ces six pôles, plus une voiture que j'ai choisi d'exposer pour faire un clin d'œil à Rétromobile, une voiture dont je possède un des deux derniers exemplaires, c'est une Cognet de Seynes, œuvre de mon grand-oncle Édouard de Seynes… C'était un ingénieur plus qu'un commercial, d'ailleurs j'ai retrouvé en fouillant un jour dans les papiers familiaux une note de son épouse qui écrivait : « Édouard a vécu de sa passion mais il ne nous en a pas fait vivre » *(rires)*… Et dans les mêmes notes liées à mon oncle, un mot de monsieur Berliet qui était Président de la chambre syndicale des constructeurs et remerciait mon oncle pour son apport au secteur automobile par ses nombreux brevets déposés. Il y aura donc une voiture, les motos de Papa…



Éric avec son père, Pierre de Seynes, ici au guidon de sa Laverda.



Une passion née fulgurante, ici adolescent avec sa Kawasaki 100 G7.

… Donc pas que des Yamaha ?

Ah non, les BMW et Laverda de Papa, et mes premières motos, avec ma première mobylette, une 103 Peugeot, puis ma 100 Kawa, ma 125 Honda du Challenge, ma 250 XLS Honda du Dakar… ça ce sont les motos de mes débuts. Ensuite, on va enchaîner avec, par exemple, une 500 usine d'Agostini, la 350 de Saarinen de Daytona, la 750 championne du monde de Patrick Pons, la 500 Sarron de 1989, la 500 H1 de Christian Ravel, le premier pilote à m'avoir signé un autographe… À chaque fois, il y aura entre quatre et cinq motos par catégorie.

Celles de tes champions, par exemple ?

Parmi les motos de ceux auprès de qui je me suis vraiment investi, on retrouvera les YZF 450 de Romain Febvre et

de Maxime Renaux, la 450 du Dakar d'Adrien Van Beveren, et puis la R1 championne du monde Superbike de Toprak Razgatlioglu. Pour Toprak, j'ai encore le souvenir très frais de notre rencontre, c'était aux 8 Heures de Suzuka, au Japon. Kawasaki avait décidé de la laisser sur la touche, et je voyais que ça l'énervait, alors je suis allé le voir pour lui dire : « sache que si ton constructeur ne veut pas te faire rouler, j'en connais un qui te ferait rouler avec plaisir ». C'est comme ça qu'on l'a eu, à l'orgueil.

Et tes contributions ?

J'ai fait le choix des modèles sur lesquels j'ai été vraiment impactant : la Virago 125, la Ténéré 700, la R1 1998. Ces trois motos, sans aucune prétention, si je n'avais pas été là, elles ne seraient pas sorties telles que nous les connaissons, et je le dis en prenant pour témoins tous ceux qui ont été concernés par l'un ou l'autre de ces développements. Elles seraient sorties ces motos, mais ça aurait été autre chose. Pour compléter cette collection, il y aura la 535 Virago Hermès et la V-Max Hermès (des séries spéciales qui permettent de mélanger les deux univers d'Éric de Seynes, sa passion de la moto enrichie d'une histoire familiale avec la marque de luxe, Éric étant à ce jour Président du conseil de surveillance d'Hermès et Président de Yamaha Europe, *NDLR.*).

Tu seras présent physiquement du 5 au 9 février pour faire vivre ton expo ?

Oui, je serai là, parce que pour moi l'intérêt tient dans le partage. Sortir mes collections du garage et raconter leur histoire, la petite et la grande histoire, échanger, se rencontrer. Voilà l'intérêt, sinon, ça n'a pas trop de sens.

Ce goût, cette envie, ce besoin de la collection, tu le gères comment ?

Je suis rentré dans une accélération de ma collection, et partant de ma ligne directrice intangible qui veut que tout argent provenant de Yamaha doit être réinvesti en motos. Étant parti à la retraite opérationnelle, j'avais des stocks options dont j'ai pu me séparer cette année pour tout réinvestir en motos. En fait, je me suis rendu compte que nous ne sommes pas beaucoup en France à pouvoir essayer de protéger ce patrimoine et à être capables de mettre sur la table 50 000, 80 000 ou 100 000 euros pour acheter une moto dont la valeur est d'abord un élément culturel et historique, et l'empêcher ainsi de rejoindre une collection privée en Argentine ou un musée en Allemagne.

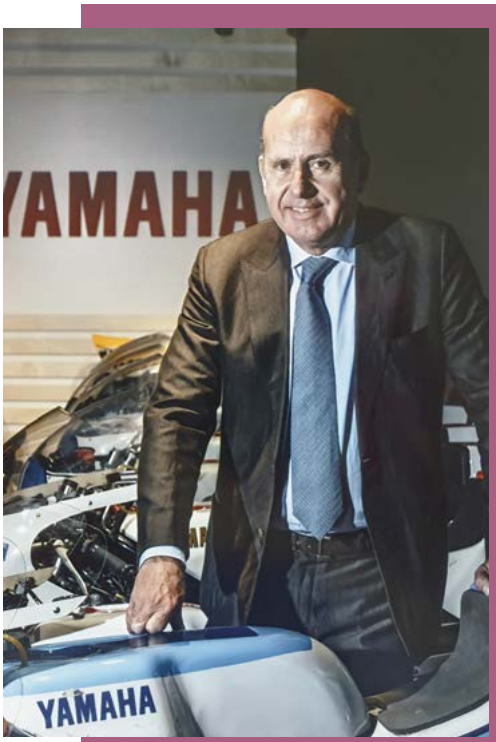
Une fois que tu as fait ça, que tu as passé ce cap, quand tu es capable de le répéter plusieurs fois, tu dois pouvoir en faire quelque chose. Si c'est pour la protéger égoïstement, ça n'a pas de sens. J'ai un autre projet pour elle, et pour toutes les autres, quelque chose de très ambitieux. Peut-être trop ? Mais ça ne fait rien, je crois qu'il faut être très ambitieux, même si je ne peux pas vous en dire plus pour l'instant…

Tu as combien de motos dans ta collection ?

Entre 250 et 300 motos, et la grande caractéristique de ma collection, c'est que toutes mes motos sont roulantes, prêtes à prendre la piste ou la route !

Ton âme de collectionneur, elle te vient d'où ?

Je pense que ça vient du fait que j'ai eu la chance, ou le poids, d'avoir dans mon héritage des gens assez incroyables. Que ce soit dans la spiritualité avec Eugène Casalis qui était un missionnaire en Afrique du Sud et qui a réussi à négocier



ÉRIC DE SEYNES EN QUELQUES MOTS

Si un chat est supposé avoir sept vies, il aura suffi d'une seule à Éric de Seynes pour en vivre tellement plus ! Issue de la 6e génération des fondateurs de la maison Hermès, aujourd'hui Président du conseil de surveillance de ce groupe resté familial, Éric de Seynes aura réussi l'exploit de se construire en parallèle, sans jamais se détourner de la charge et du devoir de son histoire familiale, une vie au destin tout personnel, guidée par une passion totale pour la moto. Là ou bien d'autres auraient pu se satisfaire de cette étoile illuminant un berceau doré, lui est allé plus loin que la facilité, que l'évidence supposée, réussissant une fantastique carrière dans le monde de la moto. Comme il nous le livre dans son interview, il y aura exercé tous les métiers, jusqu'à compter parmi les personnalités les plus influentes du monde de la moto, portant par exemple parmi ses nombreuses casquettes, celle de Président de l'IMMA (l'association internationale des constructeurs de deux-roues motorisés). À 64 ans, dégagé depuis 2023 de ses obligations opérationnelles chez Yamaha (il conserve le titre honorifique de Président de Yamaha Motor Europe), Éric de Seynes entend désormais profiter d'un temps « qualitatif » pour contribuer avec toujours plus de pertinence au développement de la Moto, avec un grand M.



La Yamaha TZ 350 avec laquelle Jarno Saarinen remporta l'épreuve de Daytona (Floride/USA) en 1973.


La Laverda 750 SF de Pierre de Seynes, un témoignage de l'héritage familial.



Jean-Claude Olivier, emblématique patron de Yamaha France, fait partie de ces hommes qui ont marqué le parcours d'Éric de Seynes.

l'existence du Lesotho face à l'empire britannique, Maurice de Seynes héros de l'escadrille Normandie-Niémen, Jules de Seynes premier député du Gard dans la Première République... J'ai eu des figures qui ont contribué, m'ont marqué. Quand tu es dans cette hérédité, ça t'impose le respect du passé, parce que tu mesures à quel point il est puissant. Cette éducation t'amène à respecter dans ta passion ce qui a été fait avant toi, c'est un écho naturel. Et puis après tu as le ressort affectif pur, ta Madeleine de Proust, tes premières images, tes premières émotions. C'est un mélange.

Savoir d'où l'on vient pour mieux dessiner où l'on va...

Exactement. Regarde, il y a un truc qui me tue, le conservatoire qu'on a mis en place au Japon chez Yamaha avec tous nos modèles de série, le nombre de fois où il m'est arrivé de prendre de jeunes ingénieurs pour leur mettre les fesses sur une DTF (trail du milieu des années 70) en leur disant : « vous voyez, ne me dites pas qu'un trail a forcément une immense hauteur de selle ! Arrêtez de me dire que c'est impossible ! » Mais si je ne les avais pas emmenés, il ne serait jamais venu découvrir tout l'historique. Il y a des choses à puiser dans le passé, il y a des choses très malines, on doit respecter ce qui a été fait. J'essaye d'être un passeur, et être un lien dans une chaîne familiale qui te dépasse, je trouve ça sympa.

As-tu un peu plus de temps à lui consacrer depuis que tu as quitté la Présidence de Yamaha Europe ?

D'abord, la seule fonction que je n'ai pas encore quittée, c'est la Présidence Générale, parce que je suis encore au board. Mais dans la réalité opérationnelle, le vrai rôle de Président exécutif c'est le titre de directeur général, et celui-là je l'ai quitté. Pourtant, j'ai le même niveau d'activités, mais je le mets au service de causes plus qualitatives. Je n'ai pas plus de temps, mais j'ai du temps qui me permet de consacrer de l'énergie, du jus de cerveau, à des opérations plus premium. Je suis en appétit de faire tout ce que je n'avais pas le temps de faire. Je suis très heureux, même si ma femme dit que ma retraite est une supercherie (*rires*).

Dans tes collections, quels sont les modèles qui te manquent encore, un peu, beaucoup, à la folie ?

Il te manque toujours la moto d'après. Telle que je le conçois, c'est vivant une collection. Au départ mon essentiel, c'était soit mes motos, soit les motos de Papa, soit les motos d'usine Yamaha. Aujourd'hui, beaucoup de propriétaires m'ont identifié, et c'est un problème, parce qu'ils considèrent que le prix que j'achète, c'est le prix du marché. Le marché est tellement étroit que ce n'est pas facile de déterminer un prix. Ce que j'apprécie, ce sont ces collectionneurs qui me contactent en me disant « je ne te force à rien, mais vu le soin que tu apportes à tes motos, si je la vends je préférerais que ce soit à toi ».



Pilote émérite, Éric de Seynes se montre très à l'aise derrière un guidon… ou un volant.

Tu dis que ta collection est vivante, pourtant tu ne revends jamais les motos que tu achètes ?

Non. Bon, là, j'ai un doute parce que j'ai une moto que j'ai en triple, parce qu'il y en a avec lesquelles j'aime rouler, avec le risque de la casser, ce qui n'est surtout pas le but. Donc en ce moment j'ai confié au YART (l'équipe officielle Yamaha représentant la marque en championnat du monde d'Endurance, *NDLR.*) de me fabriquer une réplique, copie conforme, avec les pièces usines retrouvées au Japon, pour pouvoir rouler sans risquer de briser l'original, en l'occurrence ici l'OW1 full factory de Pirovano.

Quelles sont les liens, filiaux, que tu vois entre les modèles du passé et les motos actuelles ? Les roues sont toujours rondes mais à part ça ?

Ah non, ce serait trop réducteur. Tu t'aperçois qu'on a expérimenté énormément de choses dans les années 70, 80, 90, pour finalement reconnaître qu'il n'y avait pas mieux qu'un cadre Deltabox et une fourche inversée. Tu t'aperçois que les motos d'aujourd'hui évitent certains égarements parce qu'il y a déjà eu par le passé d'autre tentatives infructueuses. Tu apprends du passé pour construire le présent. Après, peut-être qu'un jour on connaîtra une révolution ?

« POUR MOI LE MOTEUR C'EST LE MÊME, ET CE QUE J'AIME, C'EST LE MOTEUR DE L'ENGAGEMENT ABSOLU. »

Éric, quel métier dans la moto aurais-tu aimé exercer ? Pilote professionnel ?

Pilote, c'était mon rêve de départ. À 13, 14 ans, c'était mon rêve. Mais je crois que j'ai toujours été lucide. Quand j'ai fait ma compétition Guidon Shell qui était un petit machin, j'ai vu que je terminais 3e et pas 1er, je me suis dit « si avec les gars du quartier je ne gagne déjà pas, ça va être compliqué », donc j'ai changé mon fusil d'épaule, avec l'idée en tête d'être pilote de développement. C'était plus pour moi.

Mais je suis immensément redevable à la moto, parce que je crois que j'y ai fait quasiment tous les métiers, excepté celui de concessionnaire. J'ai été mécano, team manager, pilote, pilote de développement, organisateur de salons, de courses, de championnats, j'ai été éditeur, président de la CSIAM, de l'association des constructeurs… Ça m'a aidé à développer une expertise de la moto en n'étant pas mono expérience, et aujourd'hui, ça me permet de discuter avec un éditeur, un pilote, un team manager ou un mécano, en sachant comment il pense. Donc, ça m'a aidé formidablement pour fédérer un projet, quel qu'il soit.

D'ailleurs, à l'heure de Rétromobile, tu préfères quoi, le milieu de l'ancienne ou des modernes ?

Non, pour moi il n'y a pas plus d'anciennes que de modernes, j'ai toujours considéré que le piège c'était de se croire inféodé à une strate. Par exemple, j'ai moins pratiqué le motocross que la vitesse, et aujourd'hui, j'aime autant les deux. Cette année je n'ai pas pu me rendre sur un GP de motocross, et je peux te dire qu'ils me manquent mes mecs. Pour moi le moteur c'est le même, et ce que j'aime, c'est le moteur de l'engagement absolu. C'est ça que j'aime sentir chez les gens, peu importe la discipline, l'époque, tout est bon du moment que c'est sincère. Je suis incapable de sectoriser, l'ancien sert le moderne et le moderne est un écho au passé, basta, il n'y en n'a pas un mieux que l'autre, chacun contribue. Mais il faut qu'il contribue.

SALON RETRO MOBILE
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR



INFOS PRATIQUES

Implanté au cœur du Parc des Expositions de Versailles (Paris XVe), le salon Rétromobile ouvrira ses portes pour sa 49e édition le mercredi 5 février pour les refermer cinq jours plus tard, soit le dimanche 9 février. Consacré avant tout à l'automobile ancienne, il est un lieu qui transpire la passion qu'il propose dans bien des styles. Même un style à deux-roues implantées au cœur de l'inévitable pavillon 2, où nous vous conseillons plus que vivement le temps de la découverte, et du partage.

Tous les renseignements sur le site de Rétromobile :

AXA Passion

LA BOURSE AUX PROJETS



Copilote de vos projets

Vous avez un projet Passion en lien avec l**es deux-roues, véhicules de collection, plaisance** ou **camping-car/van ?** Participez à l'appel à projets d'AXA Passion pour tenter de gagner une bourse d'une valeur de **10 000 €**, qui vous aidera à concrétiser votre projet !

Fin des inscriptions **le 31/12/2024.**

Rendez-vous sur passion.axa.fr

En savoir plus

RUN Services - SAS, Société par Actions Simplifiées de Courtage d'Assurances au capital de 2 100 000 € - 329 817 316 R.C.S. NANTERRE – SIRET : 329 817 316 00063 - Siège social : Immeuble Delta, 03 Boulevard des Bouvets, CS50279, 92741 NANTERRE Cedex - Téléphone : +33 (0)1 55 69 61 73 - RCS : 329 817 316 R.C.S. NANTERRE - Capital social : 2 100 000 € - Code NAF / APE : 6622Z (activités des agents et courtiers d'assurances) - ORIAS N° 07038092 - Mandataire d'Assurance exclusif et filiale 100 % d'AXA France - N° IDU : FR232655_03PSOH. Le règlement de « La Bourse à Projets » est disponible sur https://passion.axa.fr/actualites/bourse-a-projets. »

Crédits photos : Adobe stock



Paul Ancelin posant devant sa voiture de cœur, une Austin-Healey, avant une compétition.

Rencontre

Paul's Classic Cars : de la passion familiale au succès commercial

Paul Ancelin, fondateur et directeur de Paul's Classic Cars, est passionné par les voitures de collection depuis l'enfance. N'ayant jamais perdu de vue son amour pour les anciennes, il a fini par en faire son métier. Aujourd'hui, sa concession est devenue une véritable mine d'or pour tous les collectionneurs avec plus de 200 véhicules exposés. Immersion dans l'incroyable univers de Paul's Classic Cars, soutenu par AXA Passion *(voir encadré)*, où la passion perdure à travers les époques.

Par Floriane Boivin
Visuels : Paul Ancelin

Passion Collection, une histoire de famille

Quel a été le point de départ de cette passion ?

J'ai eu la chance de grandir dans cet univers grâce à mon père, un véritable passionné qui avait toujours des voitures de collection quand j'étais petit : une MG et une Austin-Healey. Cependant et contrairement à moi, il n'en a jamais fait un métier. À l'époque, il avait une amie en Angleterre qu'on allait voir presque chaque semaine, car il nous arrivait de participer à des ventes aux enchères et à des rassemblements.

Quelle était la première voiture que vous avez découverte avec votre père ?

La voiture qui a marqué mon enfance est une Austin-Healey. Aujourd'hui, lors de nos compétitions, c'est d'ailleurs avec cette voiture que l'on roule, mais avec un autre modèle, évidemment. C'est une voiture qui me plaît énormément, je la trouve magnifique. À travers elle, je revis beaucoup de souvenirs.

Y avait-il des rituels ou des moments particuliers ensemble autour des voitures ?

Je me souviens de belles balades, par exemple. Ce sont des souvenirs forts car les voitures de collection ont beaucoup de caractère : elles dégagent quelque chose de puissant car elles ont une odeur et un son qui leur sont propres. Je me rappelle des voitures stationnées chez le garagiste qui assurait leur entretien : on le côtoie toujours trente ans plus tard.

Quelle est la première auto que vous avez achetée ?

La première voiture que j'ai achetée et que j'ai toujours, est une Triumph Spitfire. C'était en 2008 et j'avais 18 ans. Elle valait seulement 1300 euros et était vraiment en mauvais état. J'ai roulé six mois avec et par la suite, je l'ai restaurée avec des copains. J'ai également fait importer ma première voiture d'Angleterre à ce même âge : une réplique de Lotus Seven.

Quelle valeur pensez-vous avoir reçu de votre père à travers cette passion partagée ?

On a effectivement partagé la même passion, mais jamais l'aspect commercial. Mon papa n'a jamais voulu que je vende des voitures. Il voulait plutôt que je devienne cuisinier *(rires)* ! Il m'a toujours dit que je ne devais pas mélanger passion et métier, et que mon projet était surréaliste. En 2010, les voitures de collection n'avaient pas autant d'engouement qu'aujourd'hui. Pourtant, j'ai fait tout le contraire !



L'Austin-Healey en vedette dans la tente Paul's Classic Cars.

Pour vous répondre, j'ai reçu de mon papa la valeur du travail, qui est pour moi une valeur importante.

Les trésors de Paul's Classic Cars

Comment vous est venu l'idée de créer votre entreprise ?

Dès que j'ai eu mon permis, j'ai mis en place mes premières importations de voitures. J'importais, j'immatriculais en France et je revendais. Je prenais un plaisir fou à rouler avec ces voitures. Quand j'étais étudiant, je faisais venir presque une dizaine de voitures par an. Au bout de trois années d'études supérieures en école de commerce, j'ai arrêté ma scolarité. Je me suis dit que si j'arrivais à vendre une ou deux voitures supplémentaires par mois, je pourrais me dégager un salaire. Ensuite, tout est allé très vite.

« LA VOITURE QUI A MARQUÉ MON ENFANCE EST UNE AUSTIN-HEALEY. »

Il y a 14 ans, à l'époque, le marché était complètement différent d'aujourd'hui : il y avait beaucoup moins de spécialistes, de professionnels et de clients amateurs. J'ai toujours importé des voitures qui n'étaient pas présentes sur le marché français et des modèles beaucoup plus rares.


L'équipe Paul's Classic Cars devant leur impressionnante collection, un temple dédié à la passion des anciennes.

Pouvez-vous nous présenter Paul's Classic Cars ?

C'est d'abord une équipe de passionnés. On est dix à travailler ici et tout le monde est vraiment investi dans son travail. Ma mission principale, c'est d'acheter les voitures et de gérer des problèmes quand il y en a. Jean-Baptiste, notre commercial, s'occupe de la vente et Louise au secrétariat, gère tous les dossiers d'immatriculation, les factures, etc. On a aussi un respon-

« PAUL'S CLASSIC CARS, C'EST D'ABORD UNE ÉQUIPE DE PASSIONNÉS. »

sable d'atelier et un préparateur qui s'occupent de mettre en valeur nos voitures. Le reste de l'équipe est composé de mécaniciens et de carrossiers.

Aujourd'hui, on a le plus gros stock en France de voitures de collection. Notre travail, c'est aussi d'être le plus transparent possible et de décrire au maximum l'histoire et les caractéristiques des voitures. Acheter des voitures qui ont 50, 60, voire 70 ans, c'est savoir qu'elles ont eu plusieurs vies. Notre but n'est pas de vendre du rêve mais d'informer au mieux le potentiel acheteur.

Nous avons des voitures très belles et très chères, des voitures moyennes avec des prix équivalents et aussi des voitures qui ont besoin d'une grosse restauration, à des prix très bas. Il y en a pour tous les goûts et pour tous les budgets !



Quels véhicules incroyables pouvons-nous retrouver dans votre concession ?

Pour certaines personnes, les voitures incroyables sont des modèles atypiques. Dans notre garage, il nous arrive d'avoir des voitures à trois roues. Nous avons aussi des modèles complètement restaurés : comme une Porsche 2.0 SWB pour laquelle il y a eu 2000 heures de main-d'œuvre de restauration. Je pense aussi aux « néo-rétro », aux voitures produites dans les années 70, s'inspirant du style des voitures des années 40.

Au départ, vous revendiez uniquement des Anglaises, c'est bien cela ?

Tout à fait. Puis, on a eu besoin de faire un peu plus de volume, donc on s'est ouvert aux Américaines et aux Allemandes et on a commencé à y prendre goût. Au départ, je ne connaissais pas vraiment les Porsche. Maintenant, on commence à en avoir pas mal car elles plaisent beaucoup. On a appris à les connaître. On arrive à trouver des voitures des années 70/80 qui plaisent aux collectionneurs actuels car elles sont très roulantes, beaucoup plus facilement que les Austin-Healey des années 50 ou 60 qu'on a l'habitude de vendre.

Aujourd'hui, nous n'avons plus la clientèle de collectionneurs d'il y a 10/15 ans, qui achetaient plusieurs voitures à destination de leur garage pour uniquement les exposer. On a vraiment des clients qui roulent, souhaitant que leur voiture de collection puisse démarrer quand il le faut et puisse parcourir 3000 kilomètres en une semaine si besoin. Ils souhaitent en profiter pleinement.



2000 heures de main-d'oeuvre pour cette Porsche 2.0 SWB restaurée.



Une partie des 200 véhicules exposés au sein de la concession.

À quoi ressemble une immersion dans votre garage ?

Je pense que pour nos clients, notre garage est un autre monde. Ici, il y a beaucoup de décorations d'époque et plus de 200 voitures qui peuvent vite faire perdre la tête. Certains font « wahou » quand ils arrivent, tellement ils sont surpris de voir toutes ces merveilles. C'est assez impressionnant.

Quel modèle rêveriez-vous de conduire ou d'avoir dans votre collection ?

J'adorerais avoir une Aston Martin DB5, la voiture de James Bond ! Mais pour cela, je vais devoir continuer à faire des économies (*rires)* ! Je suis tombé amoureux de cette voiture lorsque j'ai regardé le film *GoldenEye* étant petit, avec une magnifique course entre cette voiture et une Ferrari 355. Elle a un look, une ligne particulière, avec une belle mécanique. Pour moi, elle est vraiment très belle. J'ai d'ailleurs encadré une photo du modèle avec l'acteur Pierce Brosnan dans mon bureau.

Un goût prononcé pour les compétitions…

Quelle a été votre première compétition et que pouvez-vous nous en dire ?

Je fais de la voiture sur piste depuis une dizaine d'années. Des roulages plutôt que de véritables courses. La première en voiture historique, c'était en 2023. On a fait une saison complète lors du Championnat de France Historique des Circuits et on a gagné ! Auparavant, j'ai fait du karting, des rallyes en 4x4… J'ai toujours pratiqué le sport automobile, mais en voiture de collection c'est assez récent.

Faire des courses est un vrai investissement en temps pour mon équipe et moi car les circuits sont loin et jusqu'ici, je ne prenais pas le temps d'en faire car je travaillais beaucoup. Je travaille toujours autant, mais je m'arrange pour me libérer : c'est désormais un grand plaisir que je m'offre depuis un an.

Quelle est la course qui vous a le plus marqué et pourquoi ?

Je dirais Le Mans Classic en 2023. Étant l'une des plus grosses courses de voitures historiques au monde, c'est quelque chose d'incroyable à vivre. De plus, c'était pour les 100 ans de l'événement. Je me souviens qu'il y avait beaucoup d'internationaux (Anglais, Américains, Japonais, Chinois, etc.), on roulait jour et nuit avec plus de 80 voitures en même temps. C'était vraiment formidable. On sera de nouveau présent pour l'édition de juin 2025.

Cette année on a vécu d'autres belles expériences : je pense aux courses de Peter Auto en Italie, en Belgique, au Portugal et plusieurs courses en France également. En Italie, ce sont de très bons souvenirs parce que c'était la

toute première fois que l'on faisait un championnat d'Europe. Pour résumer, c'étaient des grosses courses avec de grosses structures et de grosses voitures. Impressionnant.

Que préférez-vous lors des compétitons ?

L'adrénaline, et puis quand cela se passe bien, c'est l'aboutissement d'un travail bien fait. Il faut savoir qu'il n'y a pas que le travail du pilote : il y a la voiture, le mécanicien, la personne qui s'occupe de l'assistance sur place... C'est une petite écurie ! Les compétitions, c'est vraiment l'aboutissement de la passion, c'est le graal. Elles nous permettent aussi de rencontrer de nombreux nouveaux clients qui peuvent voir qu'on est vraiment amoureux des voitures anciennes. Ça n'est pas seulement pour faire des affaires, on est avant tout des passionnés.

Qu'avez-vous à nous raconter sur votre compétition du Circuit des Remparts d'Angoulême ?

C'était la deuxième année qu'on participait, à bord d'une MG TA de 1939. Malheureusement, on a eu une panne et on n'a pas pu terminer la course. Tout ça à cause d' une fuite du radiateur, que nous venions pourtant de refaire. Nous l'avons réparé sur place mais il n'a pas suffisamment tenu. C'est un gros enjeu de faire rouler des voitures de course qui ont plus de 80 ans. On a donc laissé le podium à trois Anglais qui étaient



L'Austin-Healey avant le départ, sur le mythique circuit Paul-Ricard, au Castellet (83).

plutôt fiers ! Nous reviendrons l'année prochaine, mieux équipés.

Le Circuit des Remparts d'Angoulême, c'est un gros spectacle. Cette course existe depuis 1939, où toute la ville est bloquée pour l'événement. Il faut le vivre pour comprendre.

Avez-vous des anecdotes sur d'autres compétitions à nous partager ?

Les courses sont vraiment synonymes d'imprévus. Lors de la toute dernière course du Championnat d'Europe au Portugal, nous étions premiers du classement avec une toute petite avance. Malheureusement, nous avons cassé la boîte de vitesses 10 minutes avant la fin de la dernière course. Nous avons aussi d'autres histoires, notamment au Maroc lors d'un rallye, où nous avons fait des tonneaux. Nous avons terminé la course avec un 4x4 tordu et une place sur le podium ! Il faut faire avec, cela fait partie du hobby : on sort de notre zone de confort, mais c'est ce qu'on recherche.



MG TA de 1939.

...et une expertise pleinement ancrée

Pouvez-vous nous parler des tendances actuelles d'achat et de location ?

Les locations marchent toujours, mais nous louons principalement pour des mariages. Concernant les ventes, le marché a bien changé ces quinze dernières années. Auparavant, nous avions vraiment un petit milieu de collectionneurs où les passionnés s'occupaient de leur voiture. C'est une période révolue.

Nous avons beaucoup de clients plutôt novices, qui souhaitent s'adresser à des professionnels comme nous, afin d'être rassurés et d'acheter une voiture révisée, munie de garanties. Ce qui se vend aujourd'hui, ce sont des voitures récemment restaurées, plutôt dans la fourchette haute de la cote.

Comment conseillez-vous vos clients lors d'un achat d'une voiture d'exception ?

Nous prêtons tout d'abord attention au budget d'achat, puis, nous nous ren-

« ON A FAIT UNE SAISON COMPLÈTE LORS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE HISTORIQUE DES CIRCUITS ET ON A GAGNÉ ! »



seignons sur son utilisation. Ensuite, nous demandons le nombre de places souhaitées et enfin, le budget d'entretien. Acheter une Jaguar ou une Ferrari au même prix, ce n'est pas le même suivi. Le design est aussi très important. Bien souvent, nos clients ont un coup de cœur.

Quelles sont leurs motivations d'achat ?

Certains clients achètent uniquement pour le plaisir, d'autres uniquement pour l'investissement : parfois, plus de 50 voitures.

Que pensez-vous du marché du véhicule de prestige, en particulier suite à la crise sanitaire ?

Nous n'avons jamais autant travaillé que pendant la période de la Covid-19 ! Les personnes étaient chez elles et avaient du temps pour acheter, même à distance, grâce aux photos très esthétiques et détaillées de notre site internet. L'année d'après était également formidable car tout le monde voulait sortir, dépenser son argent et se faire plaisir. Ensuite, les échéances politiques ont quand même ralenti l'activité. Il est très important de comprendre le marché et de le suivre, notamment pour bien gérer son stock.

Comment voyez-vous ce marché d'ici 5 ans à 10 ans ?

Je pense qu'il fonctionnera de la même manière. On a pas mal de clients qui s'inquiètent de savoir si les voitures de collection auront toujours le droit de rouler à cause de la pollution. Heureusement, nous sommes bien protégés par la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE), qui a réussi à prouver que les véhicules de collection représentent moins de 1 % de la pollution automobile en France.

Toutes les voitures immatriculées avec des cartes grises collection ne sont pas concernées par les zones à faibles émissions. Le gouvernement a enfin compris que c'est un vrai patrimoine qui doit perdurer.

Vu la tristesse du marché des véhicules neufs, j'imagine que le marché des véhicules classiques sera encore meilleur dans les années à venir. De vraies voitures, qui ont une âme et qui nous offrent une grande jouissance.

Visitez le site officiel de Paul's Classic Cars :

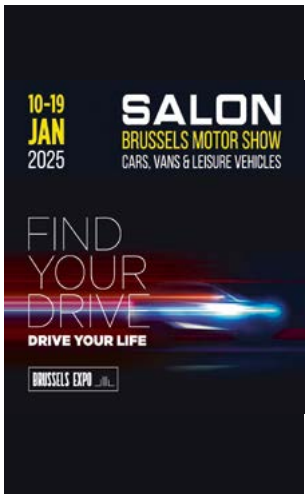
Paul's Classic Cars Competition X AXA Passion

Paul's Classic Cars Compétition, l'écurie de Paul Ancelin et de son équipe, roule dans différents championnats. En partenariat avec AXA Passion et l'Agence AXA Catherine Tabouret à La Colombe (50), Paul's Classic Cars Compétition propose à ses clients la location de voitures de courses historiques pour rouler sur des circuits mythiques.

"At Paul's Classic Cars, we buy, sell and race Classic cars." **



** "Chez Paul's Classic Cars, nous achetons, vendons et participons à des courses de voitures de collection."



SALON BRUSSELS MOTOR SHOW, BRUXELLES

DU 10 AU 19 JANVIER

Le Brussels Motor Show est de retour après un an d'absence. À la suite du grand succès de l'édition 2024 et à l'occasion des 100 ans de l'événement, cette 101e édition s'annonce prometteuse. Près de 90 % des marques automobiles actives sur le marché belge ont confirmé leur participation dont Stellantis, Renault et D'Ieteren.

Le salon promet aux amateurs et professionnels d'automobile de découvrir les dernières innovations de l'industrie réparties sur une surface de plus de 50 000 m² du Brussels Expo, notamment avec l'arrivée inédite de Mercedes-Benz ou des constructeurs chinois SMART, XEV et XPENG, reconnus dans l'innovation des voitures électriques.



SALON RÉTROMOBILE, PARIS

DU 5 AU 9 FÉVRIER

Le salon collection incontournable de France est de retour ! Depuis sa création en 1976, Rétromobile ne cesse de plaire et accueille tous les ans près de 130 000 passionnés et amateurs de véhicules de collection. Cette année rassemblera plus de 620 exposants, 120 clubs et associations de passionnés, 40 artistes et 1 000 véhicules de toutes sorties, incluant voitures, motos, camions, véhicules agricoles et blindés.

Sur plus de 75 000 m², les visiteurs pourront assister à la célébration des 70 ans d'existence de l'iconique Citroën DS, mise à l'honneur en tant que thème central de cette 49e édition. Ne manquez pas cet événement de référence au Parc des Expositions de la Porte de Versailles.



MOTOR PASSION, AVIGNON

DU 21 AU 23 MARS

Chaque année, pendant trois jours, l'écho des moteurs de voitures anciennes retentit dans la ville d'Avignon (84). Rendez-vous des passionnés de véhicules de prestige, l'édition 2025 du salon des véhicules anciens, de collection et de prestige présentera des centaines de modèles de collection de tous types, au sein du Parc des Expositions de la ville.

Bénéficiant d'une surface de 50 000 m², les visiteurs pourront profiter des expositions, des clubs et associations de passionnés, de 350 stands de professionnels de la vente de véhicules et de pièces détachées ainsi que de diverses animations prévues au programme.

* Ces dates sont valides à la date de publication de *Cap'Passion* et n'ont pas un caractère définitif.

AXA 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

Les sociétés AXA France Vie (RCS Nanterre 310 499 959, capital de 487 725 073,50 €) et AXA France IARD (RCS Nanterre 722 057 460, capital de 214 799 030 €) situées 313 Terrasses de l'Arche 92727 Nanterre Cedex, dont le numéro de téléphone est le 01 40 50 60 70. RUN Services : Immeuble Delta, 03 Boulevard des Bouvets, CS50279, 92741 NANTERRE Cedex - Téléphone : +33 (0)1 55 69 61 73. SAS, Société par Actions Simplifiées de Courtage d'Assurances - SIRET : 329 817 316 00063 - RCS : 329 817 316 R.C.S. NANTERRE - Capital social : 2 100 000 € - Code NAF / APE : 6622Z (activités des agents et courtiers d'assurances) - ORIAS N° 07038092 - Mandataire d'Assurance exclusif et filiale 100 % d'AXA France - N° IDU : FR232655_03PSOH



17 années de travaux auront été nécessaires pour faire renaître ce géant des mers.

Histoire

L'Hermione : la traversée des siècles

À la croisée de l'histoire et de la modernité, *L'Hermione* incarne bien plus qu'un simple navire. Frégate mythique du XVIIIe siècle ayant transporté le marquis de La Fayette vers les États-Unis, elle symbolise l'alliance franco-américaine et le combat pour la liberté. Deux siècles plus tard, sa réplique, construite avec passion à Rochefort (17), continue de faire vivre cette histoire tout en s'adaptant aux enjeux contemporains. Retour sur l'histoire d'un bateau pas comme les autres, et sur le défi colossal de faire perdurer son héritage à travers les générations.

Par Benjamin Pinier
Visuels : Maxime Franusiak, Guillaume Tauran, Andres Suarez – Association *Hermione La Fayette*

L'Hermione au service de la liberté

L'Hermione voit le jour en 1779 à l'arsenal maritime de Rochefort, surnommé le Versailles de la mer. Conçue comme une frégate légère, rapide et maniable, sa mission la plus célèbre reste celle de 1780, lorsqu'elle transporta le Marquis de La Fayette aux États-Unis pour apporter le soutien militaire et diplomatique de la France à George Washington, chef militaire des insurgés américains engagés dans leur guerre d'indépendance.

Construit en seulement six mois, le navire sombrera au large du Croisic (Loire-Atlantique) en 1793, victime d'une erreur de navigation. Une fin précipitée qui, selon Émilie Beau, directrice générale de l'association *Hermione-La Fayette*, n'a rien d'étonnant : « À l'époque, les navires en bois avaient une durée de vie moyenne de 10 à 12 ans, en raison des erreurs de navigation mais aussi des combats et des contraintes maritimes ».

« LA RECONSTRUCTION DE CETTE FRÉGATE N'EST PAS UN SIMPLE PROJET DE MUSÉE. IL S'AGIT D'UNE EXPÉRIENCE VIVANTE QUI DOIT PERMETTRE AUX JEUNES DU XXIE SIÈCLE DE RESSENTIR L'HISTOIRE, DE LA VIVRE ET DE LUI DONNER UNE RÉALITÉ. »

La naissance d'un projet exceptionnel

Deux siècles après son naufrage, l'idée de redonner vie à *L'Hermione* émerge dans les années 1990. Sous l'impulsion de passionnés et de figures emblématiques comme Jean-Louis Frot, ancien maire de Rochefort, ou Erik Orsenna, écrivain et académicien, le chantier débute en 1997. Pour Émilie Beau : « La reconstruction de cette frégate n'est pas un simple projet de musée. Il s'agit d'une expérience vivante qui doit permettre aux jeunes du XXIe siècle de ressentir l'histoire, de la vivre et de lui donner une réalité. »

La reconstruction, qui s'étale sur 17 ans, s'est appuyée sur une démarche résolument archéologique, cherchant à restituer avec la plus grande fidélité les techniques et dimensions d'origine. Les recherches ont débuté avec la découverte d'un document clé : un tableau de chiffres rédigé par Chevillard Aîné, maître constructeur du navire au XVIIIe siècle. Ce tableau, conservé dans les archives de la Marine française, détaillait la nomenclature des pièces de la frégate et leurs dimensions précises.

Pour compléter ces informations, les archives de la Royal Navy à Greenwich (Royaume-Uni) ont joué un rôle inattendu. La frégate *Concorde*, construite à partir du même plan que *L'Hermione*, avait été capturée par les Anglais en mer des Caraïbes en 1783. À des fins d'espionnage industriel, ces derniers avaient relevé les plans détaillés du navire pour percer les secrets de fabrication des frégates françaises, réputées pour leur vitesse et leur maniabilité. En croisant ces plans britanniques avec les documents français, les constructeurs modernes ont pu reconstituer une *Hermione* aussi fidèle que possible à l'originale.

Une mission d'unification qui perdure

Inaugurée en 2014, la réplique de *L'Hermione* n'est pas qu'une prouesse technique. C'est un projet vivant qui porte des valeurs universelles. Depuis son premier grand voyage en 2015, où elle retrace la traversée historique de La Fayette vers les États-Unis, la frégate a parcouru plus de 22 000 milles nautiques et accueilli des centaines de marins amateurs formés spécialement pour l'occasion.

En 2018, *L'Hermione* s'aventure en Méditerranée, embarquant un équipage de 34 différentes nationalités, à l'occasion du programme « Libres ensemble » de



Léo, le lion figure de proue du navire, haut de 3 m pour 600 kg.

l'Organisation internationale de la Francophonie visant notamment à promouvoir le dialogue interculturel et les valeurs du vivre ensemble. En 2019, elle participe à l'Armada de Rouen, commémorant le 75e anniversaire du Débarquement allié en Normandie.

« *L'Hermione* attire des personnes venant de toute la France, et cela va au-delà de la simple mer ou du rêve qu'elle peut évoquer. C'est aussi une expérience marquée par un très fort esprit d'équipage, décuplé à bord de *L'Hermione*. Avec ses 80 membres d'équipage, ce n'est pas une aventure individuelle ou un plaisir immédiat, comme dans d'autres contextes. C'est une véritable aventure collective, et pour moi, c'est ce qui la rend unique et passionnante » souligne Émilie Beau. À bord, novices et professionnels collaborent pour manœuvrer ce géant de 1 200 tonnes et près de 66 m de long, pouvant atteindre les 14,5 nœuds (environ 27 km/h).

Des défis contemporains pour un projet durable

Depuis 2021, *L'Hermione* est en chantier pour une restauration majeure. Une inspection de routine a révélé des anomalies dans les bois de sa coque, nécessitant une intervention en profondeur. « Le bois est une matière vivante qui demande une surveillance constante. C'est un véritable laboratoire d'innovation qui pourrait bénéficier à d'autres secteurs », explique Émilie Beau. Ce chantier, ouvert au public, permet de poursuivre la mission éducative de l'association tout en sensibilisant aux enjeux patrimoniaux et environnementaux.

Avec un coût estimé à 10 millions d'euros pour cette opération, l'association *Hermione-La Fayette* mise sur une mobilisation collective. « Plus de 5,5 millions d'euros ont déjà été levés grâce aux visiteurs, aux partenaires privés, aux banques, aux collectivités locales et à l'État », précise sa directrice.

« ENTRE PASSÉ ET FUTUR, *L'HERMIONE* POURSUIT SON CHEMIN, RASSEMBLANT AUTOUR D'ELLE CEUX QUI RÊVENT D'AVENTURE ET DE TRANSMISSION. »



***L'Hermione* peut compter sur pas moins de 17 voiles, pour un total de plus de 2 100 m² de voilure.**



Depuis la mise en cale sèche de *L'Hermione* à l'automne 2021 au port de Bayonne à Anglet, sa coque fait l'objet d'une inspection approfondie nécessitant le débordage (démontage) de nombreuses pièces de bois.

Un avenir ambitieux pour *L'Hermione*

L'objectif, théorique, est de remettre la frégate à l'eau d'ici le printemps 2026, avec un programme de navigation ambitieux pour les 10 à 15 prochaines années. *L'Hermione* continuera ensuite à naviguer sur un modèle hybride : un bateau touristique lorsqu'il est à quai et un navire ambassadeur lors de grands événements.

Entre passé et futur, *L'Hermione* poursuit son chemin, rassemblant autour d'elle ceux qui rêvent d'aventure et de transmission. Une frégate pas comme les autres, mais avant tout, un symbole intemporel d'espoir et de liberté.



Charpentier de marine du Chantier du Guip à l'œuvre en 2022 pour déposer les bordés de la coque de la frégate sans les abîmer, afin d'inspecter les pièces de bois situées dessous.



Les travaux de restauration de la carlingue (pièce de bois structurelle de la coque, accessible depuis l'intérieur du navire) ont été réalisés par les charpentiers de l'entreprise Asselin en 2023.

Effectuez un don pour contribuer à la rénovation de *L'Hermione* :



Émilie Beau, Directrice générale de l'association *Hermione-La Fayette* depuis 2019.

Suite dossier *L'Hermione*

Émilie Beau, Directrice de l'association *Hermione - La Fayette*

À la tête de l'association *Hermione-La Fayette*, Émilie Beau dirige avec passion l'un des projets les plus emblématiques du patrimoine maritime français. Plus qu'une réplique d'un navire historique, *L'Hermione* incarne un défi technique et un outil de transmission unique. Pour AXA Passion, elle nous dévoile les coulisses d'une aventure humaine exceptionnelle.

Par Benjamin Pinier et Thomas Pelletier
Visuels : Maxime Franusiak, Guillaume Tauran, Andres Suarez – Association *Hermione La Fayette*

Bonjour Émilie. Vous êtes directrice générale de l'association *Hermione*. Pouvez-vous nous raconter votre parcours en quelques mots ?

Je ne viens pas du monde maritime à l'origine. Mon parcours, avant de rejoindre *L'Hermione*, a été marqué par des expériences dans la communication, les relations publiques et la formation dans l'aéronautique.

Quand je suis arrivée, l'association se trouvait à un tournant décisif : la construction du bateau était achevée et il avait déjà navigué, mais il fallait désormais imaginer comment pérenniser son exploitation. J'ai débuté en tant que responsable du développement et, en 2019, j'ai pris la direction générale.

Rapidement après ma prise de poste, nous avons dû faire face à de nouveaux défis : les confinements liés à la pandémie et la mise en réparation de *L'Hermione*. Aujourd'hui, nous travaillons à sa restauration pour préparer une nouvelle grande aventure maritime.

« LA VISION DERRIÈRE CE CHANTIER ÉTAIT DE RECRÉER UNE PART D'HISTOIRE. LE PROJET CONSISTAIT À RECONSTRUIRE L'UNE DES PLUS GRANDES FRÉGATES EN BOIS DU MONDE CAPABLE DE NAVIGUER. »

Ce qui m'intéresse avant tout, c'est de contribuer à des projets porteurs de sens. Refuser un projet comme celui-ci aurait été impensable. *L'Hermione* et son association, ce n'est pas seulement un bateau ou un chantier : c'est tout un écosystème. Ce projet permet des rencontres, lutte contre l'exclusion et donne un sens à l'engagement de nombreuses personnes : entreprises, familles, jeunes en formation ou demandeurs d'emploi. C'est autour de ce navire que toutes ces énergies se réunissent pour construire ensemble quelque chose d'unique.

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

Personnellement, je n'ai aucun lien particulier avec l'univers de la plaisance, à part le fait d'avoir eu des parents qui possédaient un petit bateau *(rires)*, pour des sorties en famille ou entre amis. J'ai fait quelques sorties en mer quand j'étais jeune, mais rien de plus. Je ne viens pas d'une famille de passionnés de voile, et je trouve ça intéressant, car cela montre que les aventures maritimes aussi exceptionnelles que celle de *L'Hermione* ne sont pas réservées aux personnes vivant sur le littoral ou déjà très sensibilisées à l'univers de la mer. Ce type de projet a une portée bien plus large.

L'Hermione est pour autant entourée de personnes très expérimentées. Le Président de l'association, Marc de Briançon, est un marin aguerri, vice-amiral d'escadre (2S) et notamment commandant du porte-hélicoptères Jeanne d'Arc. Être bien entouré est essentiel pour mener un tel projet. Aujourd'hui, l'association est structurée autour d'experts dans différents domaines : armement, charpente, tourisme, formation…

Quelle est l'importance historique de *L'Hermione* ?

La reconstruction de *L'Hermione* a permis de retracer un pan de l'histoire maritime qui avait été quelque peu oublié. Rochefort, à l'époque, était un important arsenal naval, presque une « usine à bateaux ». C'était une époque de grande puissance maritime pour la France. Cependant, au fil des années, les navires en bois ont été remplacés par des bateaux en fer, marquant un tournant dans l'histoire navale.

Au XVIII[e] siècle, pendant la période de *L'Hermione*, ces navires avaient pour mission d'aider les alliés, notamment les Américains, dans leur lutte contre les Anglais. *L'Hermione* faisait partie des nombreux bateaux construits à Rochefort et a été choisi par le marquis de La Fayette pour apporter le soutien de la France à George Washington dans le cadre de la guerre d'indépendance des États-Unis. Cette mission a joué un rôle symbolique dans la naissance des États-Unis.

Quelle est la vision qui a guidé la création de la réplique de *L'Hermione* ?

La vision derrière ce chantier était de recréer une part d'histoire. Le projet consistait à reconstruire l'une des plus grandes frégates en bois du monde capable de naviguer.

Cette immersion historique est unique. Contrairement à un musée classique, *L'Hermione* offre une transmission amplifiée de l'Histoire. Pour reconstruire ce navire, il a fallu recréer des gestes, des outils et mobiliser des savoir-faire proches de l'archéologie expérimentale. Ce travail a impliqué des recherches historiques approfondies, mais aussi de l'innovation, car l'histoire doit également évoluer.

Aujourd'hui, le projet ne se limite pas à la restitution du passé. Il ouvre aussi des perspectives pour l'avenir. Les voyages actuels de *L'Hermione* s'accompagnent de réflexions sur des enjeux modernes, comme la décarbonation ou les transports véliques. Des entreprises se tournent vers nous pour explorer ces thématiques, cherchant à tirer des enseignements du passé pour innover.

L'Hermione joue aussi un rôle clé dans la formation des jeunes. Ce n'est pas pour les renvoyer aux métiers du XVIII[e] siècle, mais pour leur donner une compréhension du patrimoine maritime et du sens de l'Histoire, et ainsi mieux s'inscrire dans l'avenir.



Les bénévoles de l'association participent au quotidien à l'entretien du navire, encadrés par les marins professionnels. Une maintenance plus poussée est réalisée pendant les conséquents travaux de restauration de la coque.

« EN 2018, ELLE ÉTAIT CONNUE PAR ENVIRON DEUX FRANÇAIS SUR TROIS. CELA REPRÉSENTE ENTRE 200 000 ET 250 000 VISITEURS PAR AN DANS L'ARSENAL DE ROCHEFORT. »

Lors du choix des matériaux et des techniques de restauration, un compromis entre authenticité et normes de sécurité modernes était-il nécessaire ?

Oui, un compromis était inévitable, mais il a été limité aux aspects liés à la sécurité et au confort de vie à bord, tout en restant fidèle à l'esprit du XVIIIe siècle. *L'Hermione*, même aujourd'hui, reste un environnement très spartiate lorsqu'on navigue.

Nous avons conservé les canons pour le poids et l'équilibre du bateau, mais évidemment, ils ne sont plus fonctionnels. Il a fallu réfléchir à la taille optimale de l'équipage, sachant qu'il serait réduit. Finalement, 80 personnes se sont avérées suffisantes – contre 200 à 300 à l'époque – tout en tenant compte des contraintes physiques, comme la nécessité d'avoir parfois jusqu'à 25 personnes en haut du mât, à 47 m de hauteur, pour manœuvrer les voiles.

Concernant les aménagements, des ajustements ont été faits pour répondre aux besoins modernes. À l'époque, les marins mangeaient à même le sol, vivaient avec des animaux à bord, et ne disposaient ni de douches ni de toilettes. Aujourd'hui, des installations minimales ont été ajoutées pour rendre la vie à bord un peu plus fonctionnelle, bien que toujours rudimentaire.

Il a aussi fallu adapter certaines parties pour assurer la durabilité du navire. Par exemple, les extrémités de la coque, autrefois conçues pour résister aux boulets de canon, ont été allégées pour améliorer la ventilation et le drainage, tout en restant en chêne. Ces ajustements permettent également de lutter contre des problèmes récurrents, comme le développement de champignons dans les zones très denses.



Des bénévoles de l'association formant une chaîne humaine depuis la cale du navire jusque sur le quai, pour sortir les lingots de fonte (220 tonnes de lest au total).

Enfin, sur le plan technique, des systèmes de navigation modernes ont été intégrés, cachés pour préserver l'authenticité visuelle, mais indispensables pour obtenir les autorisations des affaires maritimes.

Quels ont été les plus grands défis techniques rencontrés lors de la construction de la réplique de *L'Hermione* ?

Le principal défi était déjà lié aux dimensions de *L'Hermione*. Avec ses 1 200 tonnes de bois, elle dépasse de loin les standards. À titre de comparaison, les trois bateaux de la Marine nationale – *Le Mutin, L'Étoile et La Belle-Poule* – totalisent à eux trois seulement 580 tonnes. Cela illustre l'ampleur du projet.

Aujourd'hui, nous disposons d'un navire aux dimensions impressionnantes, mais sans technologie suffisamment avancée pour répondre à ses spécificités. Les outils fonctionnels pour d'autres navires ne sont souvent pas adaptés à *L'Hermione* en raison de la taille de ses pièces. Cela nous pousse à innover, notamment en développant des techniques comme le contrôle non destructif[1] pour le bois, un domaine encore en gestation.

Un autre défi majeur est lié à la nature même du bois, une matière vivante qui évolue constamment. Comme pour un organisme, il faut gérer les cycles d'humidité et d'assèchement, ce qui demande une surveillance continue, y compris pendant la restauration. Nous travaillons actuellement sur des solutions préventives, comme l'installation de capteurs d'humidité, des radars et des programmes de recherche pour mieux anticiper les problèmes à venir.

Autour de ce projet gravite une multitude d'experts : spécialistes du bois, du bois immergé, des champignons, des traitements chimiques et bien d'autres. Chaque étape nécessite une réflexion collective pour trouver les meilleures solutions, même si elles restent perfectibles.

Après des années de navigation, *L'Hermione* est de retour aux chantiers depuis 2021. Quelles en sont les raisons ?

En 2021, alors que nous envisagions un 5e voyage pour faire rayonner la France, une inspection de routine de la coque a révélé la présence de champignons, découverts presque par hasard lors

d'une cale sèche. Bien que la surface du bois paraissait saine, des anomalies ont été détectées quelques millimètres en dessous. Face à ce constat, il a été décidé de prioriser la sécurité des 80 membres d'équipage et de procéder immédiatement à une restauration approfondie.

Les travaux ont révélé que le problème provenait de l'intérieur du navire, dans les zones les plus denses en bois. Cela a nécessité de retirer une quantité importante de bois pour accéder aux parties affectées. En parallèle, il a fallu mobiliser la communauté associative pour retirer les 18 000 pièces de fonte servant de lest au fond du bateau, afin de permettre un diagnostic complet et une restauration minutieuse.

L'Hermione a déjà effectué plusieurs traversées transatlantiques. Que faut-il mettre en place pour remplir les conditions d'un tel voyage ?

Il est indispensable de finaliser les travaux de restauration pour remettre *L'Hermione* à l'eau. Actuellement, il reste environ 4,5 millions d'euros à collecter pour achever la restauration. Cela inclut des tests rigoureux après sa longue période à sec, comparables à une première mise à l'eau, pour garantir sa navigabilité et sa sécurité.

En parallèle, il faudra reformer un équipage. *L'Hermione* a déjà formé plus de 550 jeunes matelots et dispose d'une communauté active de volontaires impatients de participer au prochain voyage. Ces jeunes continuent à s'entraîner lors des sessions de préparation, appelées «prépas Gabier» (du terme du XVIII[e] siècle signifiant matelot), et à entretenir le navire dans l'espoir d'être sélectionnés. L'équipage sera composé de 80 personnes : 18 professionnels et des amateurs formés pour cette aventure.

Chaque voyage de *L'Hermione* est emblématique et vise à servir des objectifs majeurs, comme renforcer le lien franco-américain ou participer à de grands événements internationaux. Des rendez-vous comme les JO de 2028 pourraient, par exemple, être envisagés. L'objectif est de choisir un itinéraire qui permettra de maximiser l'impact du navire en valorisant le rayonnement de la France à l'international.

Quel est le processus de sélection des artisans et des gabiers[2] pour ce projet ?

Pour la partie charpente, nous avons une équipe sur place. Des marins encadrent les bénévoles qui viennent aider sur le chantier, mais nous avons aussi une structure bien définie : un directeur technique et une charpentière salariée qui supervise des apprentis. Si quelqu'un a des compétences en charpente ou en menuiserie, je dirais qu'il ne faut pas hésiter à envoyer un CV *(rires)* !

Côté navigation, une fois qu'un voyage est annoncé, nous lançons le processus de sélection de l'équipage. Pour les 18 marins professionnels, les postes vont du commandant aux officiers, en passant par des rôles spécifiques comme celui de messman[3]. Ces professionnels sont recrutés sur des contrats à durée déterminée, car ils naviguent souvent sur plusieurs bateaux.

Ensuite, pour les amateurs, c'est un processus différent. Ceux qui souhaitent embarquer comme matelots doivent soumettre une lettre de motivation adressée au commandant. Les critères de sélection sont simples : la motivation et l'aptitude physique. Il n'y a aucune exigence de compétence maritime préalable. On peut apprendre sur place, et c'est aussi l'esprit de *L'Hermione* : rendre cette expérience accessible à tous, sans élitisme. Une fois sélectionnés, les matelots suivent une formation d'une semaine à quai.

Il faut noter que *L'Hermione* est un navire très inclusif. Environ 40 à 45 % de l'équipage, ainsi que des équipes de maintenance, sont des femmes. C'est remarquable, surtout dans un milieu industriel où la féminisation des métiers reste un défi. Nous en sommes très fiers.

Comment mesurez-vous l'impact touristique de _L'Hermione_ sur votre région et son rayonnement à l'international ?

Pour l'impact touristique, il faut déjà parler de la notoriété de *L'Hermione*. En 2018, elle était connue par environ deux Français sur trois. Cela représente entre 200 000 et 250 000 visiteurs par an dans l'arsenal de Rochefort.

À l'international, c'est surtout aux États-Unis que le projet résonne le plus. L'histoire de La Fayette est profondément ancrée dans leur culture, et le voyage américain de 2015 a suscité un engouement incroyable. Quand *L'Hermione* arrive à New York, Boston ou Yorktown, elle ravive toute une partie de l'histoire américaine. Là-bas, les écoles ont même construit des maquettes, organisé des événements pour accueillir le navire.



Présentation du fontionnement des 28 canons que compte _L'Hermione_.

[1] Procédé permettant de donner des informations sur l'intégrité d'un matériau, ici le bois, sans l'altérer ou le détruire.

[2] Matelots spécialisés dans les manoeuvres de voiles.

[3] Un messman est la personne qui fait le lien entre cuisine et batterie mais également le responsable des lessives et d'une partie de l'intendance du bord.



Tanneguy Raffray, à la barre du *Neptune*.

Interview

Neptune - Gagner avec Parkinson, l'espoir au large

À bord du *Neptune*, un bateau chargé d'histoire, un équipage passionné a relevé un défi unique : réaliser un tour du monde tout en portant un message d'espoir pour les malades de Parkinson. Sous l'impulsion de Tanneguy Raffray, médecin et skipper, ce projet a permis à Bertrand Delhom de devenir le premier « parkinsonien » à accomplir cet exploit. Plus qu'une simple aventure maritime, Tanneguy Raffray nous raconte que le projet *Neptune – Gagner avec Parkinson* incarne la résilience et l'esprit d'équipe au service d'une grande cause.

Par Floriane Boivin
Visuels : Pierre-Maxime Mory

Soigner et naviguer : une vie entre deux vocations

Tanneguy, d'où vous vient cette passion pour la mer et la navigation ? Était-ce un rêve d'enfant de faire de telles traversées ?

Je suis originaire de Saint-Malo, la mer fait donc partie de mon ADN. J'ai grandi entouré de bateaux et j'ai commencé à naviguer vers l'âge de trois ans, avec mon père. Très vite, j'ai rêvé de participer à la Whitbread, cette course mythique qui a marqué mes années d'adolescence. Cependant, la course m'est venue progressivement car je n'étais pas issu du monde de la régate.

Mon parcours m'a conduit à mener deux carrières parallèles : celle de marin, ma vocation première, et celle de médecin. Aujourd'hui, ce que je souhaite, c'est conjuguer ces deux mondes pour continuer à sensibiliser sur des maladies comme Parkinson, tout en vivant ma passion pour la mer.

« À L'ANNONCE DE LA RÉORGANISATION DE LA COURSE, J'ÉTAIS EN FIN DE CARRIÈRE ET ENTOURÉ D'UN ÉQUIPAGE FIDÈLE, ET COMPÉTITIF, DOTÉ DE SOLIDES EXPÉRIENCES EN NAVIGATION ET COURSE AU LARGE. CE FUT LE DÉCLIC. »

Neptune : à la barre contre Parkinson


Une partie de l'équipage du *Neptune*, des passionés porteurs d'espoir.

Pouvez-vous nous raconter l'origine du projet *Neptune - Gagner avec Parkinson* ?

En tant que médecin et ophtalmologue, j'ai souvent été en contact avec des problématiques neurologiques. J'ai également été profondément marqué par la maladie de Parkinson, qui a emporté mon beau-père et un ami cher.

Ce projet est né d'un rêve de marin. Dès mon adolescence, j'ai été fasciné par la Whitbread, la célèbre course autour du monde créée en 1973, reprise par McIntyre*, à l'occasion de son cinquantenaire et désormais nommée l'Ocean Globe Race. Il s'agit de la première course autour du monde organisée par des Anglais, qui a mis en compétition des monocoques en équipage d'environ 60 pieds, sur 4 étapes.

À l'annonce de la réorganisation de la course, j'étais en fin de carrière et entouré d'un équipage fidèle, et compétitif, doté de solides expériences en navigation et course au large. Ce fut le déclic.

Par hasard, j'ai aussi rencontré Daniel Gilles, ancien rédacteur en chef de la revue *Neptune Nautisme* et ancien compagnon de navigation d'Éric Tabarly. Grâce à ses encouragements, nous avons décidé de nous lancer dans ce tour du monde.

Quelle est l'histoire du bateau *Neptune* et de sa remise à l'eau ?

Neptune a été construit en 1977 sous l'impulsion d'un équipage de marins, avec une forte implication de Daniel Gilles. *Neptune Nautisme* jouait un rôle clé sur la communication et les relations publiques, et Bernard Deguy, journaliste photographe, était le commanditaire du bateau. Il avait d'abord été équipier sur Kriter I, en 1973/1974, mené par Alain Gliksman, puis à partir de la troisième étape sur Pen Duick VI, avec Éric Tabarly. Il a donc décidé de faire construire un sloop[1] en aluminium de 60 pieds, dessiné par l'architecte naval André Mauric.

Accompagné par Daniel Gilles, faisant partie intégrante du projet, et supporté par une communication efficace de la revue *Neptune Nautisme*, la construction et la mise à l'eau ont bénéficié d'une grande visibilité : il est resté gravé dans les mémoires. Un livre passionnant, *L'Empire des mers* de Paul Guimard, publié en 1978, retrace d'ailleurs son épopée autour du monde. Il existe aussi un très bon film, *Neptune ou le tour des Mers*, disponible sur YouTube.



Le projet *Neptune - Gagner avec Parkinson* incarne la résilience et l'esprit d'équipe au service d'une grande cause.



Véritable challenge humain, le tour du monde à la voile nécessite une bonne condition physique et mentale.

« LA PARTICIPATION DE BERTRAND AUX QUATRE ÉTAPES EST UNE PREMIÈRE MONDIALE. EN EFFET, C'EST LE PREMIER MALADE À AVOIR EFFECTUÉ UN TOUR DU MONDE COMPLET. »

Nous sommes allés en Guadeloupe pour voir le bateau et, en septembre 2021, nous avons signé un contrat d'affrètement avec l'ensemble des copropriétaires qui nous ont fait confiance. Ils ont été enthousiasmés par la réhabilitation et la remise en service du bateau pour la course. Nous avons donc traversé l'Atlantique depuis la Guadeloupe pour ramener le bateau en Bretagne, pour une mise à sec en mars 2022 et une mise à l'eau prévue au printemps 2023, après avoir effectué un refit complet.

Il avait été utilisé comme charter et a été fortement modifié pendant quarante ans : il nécessitait un travail de remise en état complet. Le calendrier était très tendu. Nicolas Deforges, responsable de l'équipe technique, y a consacré ses jours et ses nuits, jouant un rôle majeur dans la restauration. Il avait un attachement particulier à ce bateau car il avait déjà effectué une traversée de l'Atlantique à son bord avec Bernard Deguy en 2018. C'était un beau projet qui a mobilisé de nombreuses personnes de notre entourage. Nous avons bénéficié d'un grand soutien des personnes navigantes et non navigantes, et plus particulièrement de la part du département du Morbihan ainsi que de la Fondation du Patrimoine, grâce à son label BIP.

Comment avez-vous rencontré Bertrand Delhom, premier homme à faire un tour du monde à la voile avec cette pathologie ?

En janvier 2022, alors que nous ramenions le bateau des Antilles, Bertrand nous a contactés. Il avait failli embarquer avec Éric Tabarly dans les années 80 et partageait son envie de donner un sens à sa vie, de se battre contre Parkinson. Cet échange a débouché sur une belle rencontre et une collaboration naturelle. J'étais toutefois très attentif à son état de santé et suivais rigoureusement son dossier médical. Ce n'était pas seulement un projet marin, mais aussi une aventure humaine et un message d'espoir.



Bertrand Delhom, premier malade a avoir effectué un tour du monde complet à la voile.

Quels sont les objectifs principaux de l'association et les actions mises en place pour sensibiliser le public ?

Pour le moment, nous sommes en pause après une année exigeante. Nous prévoyons cependant de relancer nos activités au printemps 2025. Notre priorité est de continuer de sensibiliser le grand public à l'impact positif du sport sur la maladie et promouvoir l'inclusion. Notre ADN est de faire naviguer des malades de Parkinson. La participation de Bertrand aux quatre étapes est une première mondiale. En effet, c'est le premier malade à avoir effectué un tour du monde complet en course.

Avant la prochaine édition en 2027, nous allons réentraîner l'équipage et lancer une campagne de communication à destination des pays d'Europe et à l'international : nous sommes en relation direct avec la fondation Michael J. Fox aux USA, avec Parkinson Europe, France Parkinson, et en train d'élaborer un programme précis pour parler de cette maladie, mais aussi pour rencontrer et faire naviguer un maximum de personnes. Par exemple, nous pensons à une personne malade rejoignant l'équipage à chaque étape de la course. Nous aimerions aussi, par ce biais, rencontrer les associations locales de différents pays.

Un tour du monde pour changer de regard sur Parkinson

L'Ocean Globe Race est une épreuve mythique. Qu'avez-vous à raconter à ce propos ?

Cette course est unique pour plusieurs raisons. Premièrement, elle comporte quatre étapes autour du globe (dont celle du Grand Sud avec le passage de l'Horn) et permet aux marins de traverser des zones exceptionnelles comme l'Océan Indien et le Pacifique Sud. McIntyre a souhaité se rapprocher

de l'esprit original de la course pour son cinquantième anniversaire et la rendre accessible aux amateurs, sur des bateaux éprouvés et fiables. Elle permet aussi à 150 marins de faire un tour du monde et d'accéder à des valeurs de transmission, en ayant le mérite de faire naviguer un maximum de personnes dans ces conditions. Enfin, au-delà de la compétition, cette course est une formidable école de transmission, elle est transgénérationnelle.

Quels ont été les moments les plus intenses de cette aventure autour du monde ?

Chaque étape a ses propres particularités qui sont liées à la météo. Nous avons constitué un noyau dur de quatre membres permanents auquel s'est rajoutée une personne supplémentaire pour les trois dernières étapes. C'est un véritable challenge humain de passer 180 jours ensemble dans un espace restreint, qui exige patience et maîtrise de soi. Les conditions physiques et mentales sont éprouvantes. Cela impose l'esprit d'équipe.

Le moment le plus intense est probablement le début de la traversée de l'Océan Indien, car la météo est particulièrement violente et nous pousse d'emblée dans nos retranchements. Heureusement, le bateau était particulièrement sécuritaire.

Avez-vous dû adapter la manière de naviguer pour tenir compte des besoins spécifiques de Bertrand Delhom ?

Honnêtement, pas du tout. Bertrand a mené sa vie de marin de manière très résiliente. Il a tout géré brillamment : son traitement, ses douleurs et ses moments de faiblesse, sans jamais nous les imposer. Il a été un véritable exemple d'inspiration, en incarnant la combativité et la résilience.

Après ce tour du monde, vous avez participé en mai dernier au Tour de Belle-Île[2]. Pourriez-vous nous en dire quelques mots ?

C'est une très jolie course locale qui attire chaque année un grand nombre de passionnés, amateurs comme professionnels. Ce mélange de profils, de bateaux, en fait un événement unique, où la convivialité et l'esprit de compétition se côtoient harmonieusement. Nous avons reçu un accueil chaleureux de la part des organisateurs. Nous sommes toujours heureux de participer aux événements organisés localement et, grâce à cette occasion, de pouvoir communiquer autour de nos valeurs associatives et être proches de ceux qui nous ont soutenus.

Pour conclure

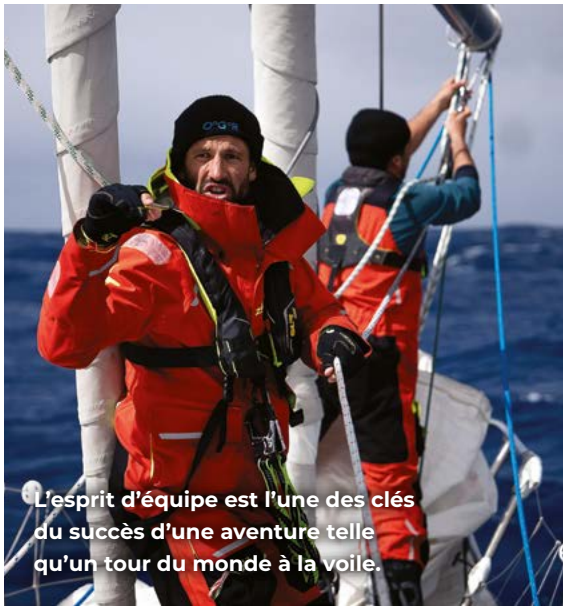
Après l'Ocean Globe Race, avez-vous de nouveaux projets en tête pour l'association ou pour vous-même ?

Comme exposé plus tôt, notre but est de continuer notre mission en 2027 avec un nouveau programme renforcé. Suite à cette première expérience, notre objectif est non seulement de faire naviguer des personnes en situation de handicap et de maladie, mais également de contribuer au financement de la recherche.

Nous unissons nos efforts avec Guillaume Brachet, chercheur et « parkinsonien », qui essaye de développer un nouveau traitement contre la maladie et, comme nous, de changer le regard sur Parkinson.



Le *Neptune*, un bateau chargé d'histoire qui continue d'écrire la sienne.


L'esprit d'équipe est l'une des clés du succès d'une aventure telle qu'un tour du monde à la voile.

***Neptune* - AXA Passion**

Depuis mai 2024, en tant que passionné et expert plaisance, notre Agence AXA (AXA-NSA) située à Nantes (44), est fière d'accompagner le projet ***Neptune – Gagner avec Parkinson*** en assurant ce bateau emblématique et son équipage. "Nous sommes ravis de contribuer à la sécurité de ce projet porteur d'espoir, qui allie dépassement de soi et inclusion à travers les mers du globe."

Stanislas de Fombelle
Agent Général AXA.

Suivez l'actualité de l'association *Neptune – Gagner avec Parkinson* sur Facebook.



* Don McIntyre est le fondateur et l'organisateur de la Golden Globe Race.

[1] Le sloop est un voilier à un mât gréé en voile aurique à un seul foc.

[2] En 2025, AXA Passion est partenaire principal du Tour de Belle-Île, plus d'infos en page 69.



BOOT DÜSSELDORF, ALLEMAGNE

DU 18 AU 26 JANVIER

Le plus grand salon au monde dédié à la plaisance et aux sports nautiques sera de retour du 18 au 26 janvier 2025 au Parc des Expositions de Düsseldorf, en Allemagne. Organisé depuis 1969, le Boot Düsseldorf est devenu au fil du temps un immanquable pour toute la profession, qui s'y retrouve à chaque début d'année pour présenter ses dernières nouveautés. Avec plus de 220 000 m² de surface d'exposition, le salon accueillera près de 1500 exposants, offrant une vision à 360 degrés du secteur maritime.

Cette nouvelle édition se distinguera aussi par une forte interactivité. Voile, canoë ou plongée, les visiteurs pourront pratiquer nombre de leurs activités favorites au sein même des 16 halls d'exposition. L'occasion unique de découvrir les tendances 2025 ou de tester un futur équipement.



LES NAUTICALES, LA CIOTAT

DU 18 AU 23 MARS

Après la traditionnelle pause hivernale, la saison 2025 des salons à flot se lancera en France le 18 mars prochain avec Les Nauticales. Installé comme chaque année au cœur de la baie de La Ciotat (13), l'événement organisé par la Métropole Aix-Marseille-Provence et piloté par le groupe La Provence se déroulera sur 6 journées, jusqu'au 23 mars.

Avec près de 20 000 visiteurs l'année passée, le salon ne cesse de s'enrichir et devrait contenter tous les publics. Simple amateur de l'univers nautique ou plaisancier assidu, il y en aura pour tous les goûts ! Armateurs, professionnels de la plongée et des loisirs nautiques ou bien encore vendeurs de matériels, tout le secteur maritime sera sur le pont pour vous présenter les dernières nouveautés et tendances du secteur.

* Ces dates sont valides à la date de publication de *Cap'Passion* et n'ont pas un caractère définitif.

AXA Passion

Naviguez l'esprit libre



Assurance Plaisance
Des formules adaptées à vos besoins.
Des garanties spécifiques pour votre bateau.

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

150403 06 2022 - Crédits photos : Shutterstock

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 sur le site **axa.fr.**



Le nouveau Ford Custom a fait une entrée remarquée dans la cour des vans aménagés.

Dossier

Véhicules de loisirs : toutes les tendances !

Ça bouge dans l'univers du véhicule de loisirs. De nouveaux besoins et usages émergent. En réponse, les vans, fourgons et camping-cars évoluent, proposent de nouveaux services et affichent des équipements ou accessoires inédits pour plus de confort, d'autonomie et de sécurité. En route pour les nouvelles tendances 2025.

Par Stéphane Messer, Benjamin Pinier et Anne-Lise Parlant
Visuels : Challenger, Dreamer, Ford, Hymer, Stéphane Messer, Adobe Stock

Modèles et conception

Opération de charme pour les constructeurs

Ford, Bürstner, Campérêve, Font-Vendôme, Panama... les principaux constructeurs de vans aménagés redoublent d'efforts pour séduire une clientèle toujours plus exigeante, optimisant les espaces de vie et une customisation toujours plus adaptée à leurs besoins.

À ce titre, le **nouveau Ford Custom** a fait une entrée remarquée dans la cour des vans aménagés. Une face avant joliment dessinée, un environnement très automobile en cabine, de nouvelles fonctionnalités, un comportement dynamique sur la route et une habitabilité optimisée par rapport à l'ancien modèle... De nombreuses marques et aménageurs se sont appropriés ce porteur Custom Nugget « nouvelle génération » décliné en deux longueurs de carrosserie (5,05 m et 5,45 m), trois niveaux de puissance (136 cc, 150 cc et 170 cc) avec une boîte manuelle ou automatique.


Le nouveau van Ford Transit Custom Nugget affiche une belle polyvalence.

« LES VDL ÉVOLUENT, PROPOSENT DE NOUVEAUX SERVICES, ÉQUIPEMENTS OU ACCESSOIRES INÉDITS POUR PLUS DE CONFORT, D'AUTONOMIE ET DE SÉCURITÉ. »

On retrouve également le **nouveau van compact Copa chez Bürstner,** offrant un agencement flexible pour s'adapter à tous types de trajets et pouvant transporter jusqu'à six personnes ; **le Cap Land de Campérêve** et ses innovations de dernière génération, comme l'installation d'une banquette électrique permettant d'agrandir significativement la pièce de vie ; ou encore **le Stylevan Bélize** parfaitement autonome avec chauffage, eau chaude, WC fixes et coin douche, grâce à l'optimisation de son espace intérieur.

Ces nouveaux Custom très séduisants font de l'ombre évidemment aux bien connus Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Renault Trafic et bien entendu au Volkswagen Transporter, en pleine année de transition avec le passage de témoin entre le T6 et le T7.

Les profilés et intégraux adoptent la taille fine

Bénéficier de l'habitabilité intérieure d'un camping-car profilé ou intégral avec la largeur extérieure, et donc l'encombrement mesuré, d'un fourgon aménagé, c'est le souhait de plus en plus d'acheteurs. Les constructeurs ont pris le problème à bras le corps en développant des gammes de modèles dits « slim », à la largeur plus contenue.


La taille d'un fourgon avec l'habitabilité d'un modèle profilé, c'est le credo du Challenger X250.

Les **quatre modèles profilés Challenger et Chausson de la série X** en sont de parfaits exemples. Ils affichent tous un petit 2,10 m de largeur alors que cette donnée tourne plutôt autour de 2,25 m pour un modèle profilé classique. Plus compacts, plus légers et donc plus maniables, ces petits véhicules de loisirs se situent entre le camping-car et le fourgon, en offrant tout de même des agencements tout aussi spacieux et confortables.

Autre illustration avec les **six profilés et intégraux Rapido de la série C** ne dépassant pas les 2,17 m de largeur, et dévoilant une spécificité de taille pour séduire encore plus les acheteurs : l'apparition d'un toit panoramique en verre traité anti-UV, avec un store occultant intégré.

Aujourd'hui, **Autostar, Bürstner, Hymer et Itinéo** pour ne citer que ces marques, proposent des modèles compacts. Avec 10 à 15 cm de largeur en moins, c'est plus


Le Dreamer Camper Sport cible les sportifs ayant besoin d'une immense soute.

de facilité pour se garer, pour stationner, pour circuler en ville ou sur les routes étroites de campagne tout en conservant une belle habitabilité intérieure : une vraie réponse à la demande qui vient faire de l'ombre aux camping-cars conventionnels.

Les modèles à soute XXL ont la cote

Pour autant, les personnes ne voyageant pas « léger » ne sont pas oubliés. Les **fourgons aménagés avec une maxi-soute** sont également sollicités pour transporter des charges volumineuses (motos, vélos, surfs, etc.). Ces modèles, aussi appelés **fourgons aménagés à soute-garage,** sont généralement agencés avec des lits réglables en hauteur à l'arrière, pour y placer les chargements lors des trajets.

Le **Dreamer Camper Sport** a fait sensation l'été dernier lors de sa présentation à la presse spécialisée. À l'extérieur, il ressemble à un fourgon aménagé ordinaire, certes un peu haut et long. Il faut ouvrir les portes à battant arrière pour comprendre la singularité de ce modèle. Ce fourgon aménagé abrite en effet une immense soute renforcée (avec crochets d'arrimage) de plus de 2 m de long, pour 1,73 m de large et 1,40 m maxi de hauteur. Elle est conçue pour qu'on puisse y stocker facilement une moto ou plusieurs vélos.



Le couchage arrière du Dreamer Camper Sport surplombe une soute idéale pour transporter une moto de cross par exemple.

Pour cela, Dreamer a dû réfléchir à un plan intérieur spécifique avec notamment un couchage transversal arrière montant et descendant électriquement et s'adaptant à la hauteur du chargement. Ce modèle répond aux besoins de sportifs amateurs ou professionnels transportant des équipements très coûteux. Et il n'est pas question de les laisser dehors la nuit venue.

Face à cette demande qui émerge de plus en plus, d'autres fabricants proposent ce type de vans ou de fourgons équipés d'une soute XXL pour des besoins ponctuels ou permanents. On peut citer l'**Hanroad Trek 5+XL** qui offre jusqu'à 1,90 m de profondeur avec un système de rail pour simplifier le chargement ; l'**Etrusco CV 640 PB et l'Adria Twin Max 680 SGX** ou encore le fourgon **Pilote V633 M** qui proposent des lits de pavillon électrique, qui optimisent l'espace de rangement flexible.

Ces véhicules, également sollicités pour des déménagements ou des trajets à la déchetterie, restent toutefois des fourgons et n'offrent ainsi pas forcément le même confort qu'un véhicule de loisirs.

Équipements et fonctionnalités

Des toits levables même sur les fourgons

Pendant très longtemps, le toit levable équipé de parois en toile était l'apanage exclusif des vans aménagés. Cet équipement permettait d'ailleurs au néophyte de distinguer les vans des autres véhicules de loisirs comme les fourgons ou les camping-cars profilés. Aujourd'hui, les frontières se brouillent. De plus en plus de fourgons aménagés peuvent être pourvus, de série ou en option, d'un toit relevable à l'image des vans.

C'est le cas par exemple des fourgons **Dreamer D43 UP et D55 UP** avec un toit levable de série qui déploie une chambre supplémentaire à l'étage, et également un skyview de cabine (vue sur ciel).

C'est vrai également pour le Challenger F&S Line qui présente un caractère sportif et familial. En rajoutant cet équipement, le fourgon gagne en volume intérieur (toit ouvert). Mais aussi, et surtout, il offre deux couchages supplémentaires sans altérer l'espace intérieur.

Avec un toit relevable, les fourgons deviennent des modèles pour vraiment toute la famille, et les skyview intégrés proposent une nouvelle expérience de sommeil, à la belle étoile.

Batterie Lithium et panneaux solaires pour un maximum d'autonomie

Batterie lithium et panneau solaire de série ! C'est un argument commercial mis de plus en plus souvent en avant. L'autonomie électrique est un facteur important pour beaucoup d'acheteurs qui craignent, faute d'énergie suffisante, de ne pouvoir recharger smartphones, tablettes et ordinateurs.

Installés sur les toits des vans, fourgons ou camping-cars, les panneaux solaires participent à la recharge de la batterie cellule. Autrefois très coûteuses, les batteries lithium se sont démocratisées au point qu'elles font désormais partie de la dotation de série de plus en plus de modèles.

À titre d'exemple, tous les vans aménagés par Glénan Concept Cars sont équipés de série d'une batterie lithium de 60 Ah. Plus puissantes et moins lourdes elles sont plus durables car elles autorisent trois à quatre fois plus de cycles de décharges / charges qu'une batterie plomb type AGM.

Si ces dernières proposent une meilleure autonomie, une capacité de stockage plus importante et une plus grande durée de vie, elles présentent toutefois



La marque Campérêve décline des fourgons intitulés « Air » et doté d'un toit relevable.


Les panneaux solaires sont de plus en plus présents sur les toits des vans et fourgons.

« CHACUN VOYAGE À SA MANIÈRE, ET LES CONSTRUCTEURS L'ONT BIEN COMPRIS, REDOUBLANT D'INVENTIVITÉ ET D'INGÉNIOSITÉ POUR RÉPONDRE AUX NOUVELLES ATTENTES DU MARCHÉ. »

quelques inconvénients à prendre en compte, tels que le coût plus élevé, leur compatibilité limitée ou encore leur sensibilité au froid.

D'autre part, **on observe une augmentation des panneaux solaires** sur les camping-cars, grâce à leur grande surface. Selon le nombre et la puissance des panneaux, ainsi que les périodes ensoleillées, la recharge sera plus ou moins efficace. En effet, ces équipements n'assurent pas forcément une autonomie énergétique totale du véhicule, et si cette solution est idéale durant la saison estivale, lorsque les jours sont plus longs et l'éclairage naturel extérieur suffisant ; elle sera insuffisante à elle seule pour la saison hivernale qui nécessitera plus d'éclairage intérieur, et il faudra donc trouver une solution alternative pour recharger la batterie du véhicule.

Sécurité et technologie

Multiplication des prises USB et USB-C

C'est une tendance forte. Les adeptes du van, du fourgon et du camping-car veulent rester connectés à tout moment. Et pour cela, les smartphones et tablettes ont besoin d'être rechargés régulièrement pendant les escapades et vacances, même quand on bivouaque en pleine nature. Les fabricants et aménageurs se sont donc adaptés !

Glénan Concept Cars, le spécialiste du van aménagé, met en avant le nombre de points de recharge à l'intérieur de ses modèles Horizon Van. Ses fiches techniques dénombrent pas moins de quatre prises USB et trois prises

NOUVELLE RÈGLEMENTATION SUR LES ADAS



Parmi les ADAS déjà existants, on retrouve les systèmes de freinage d'urgence autonome **(AEBS)** qui détectent les éventuels obstacles sur la route, les aides au maintien dans la voie **(LSS)** qui corrigent la trajectoire en fonction des marquages au sol, les aides à la vitesse **(SAS)** tels que le limiteur ou le régulateur de vitesse, ou encore les systèmes de surveillance du conducteur **(OSMS)** qui détectent les signes de fatigue ou d'inattention.

Toutefois, une **nouvelle règlementation sur les ADAS oblige les nouveaux modèles de véhicules à contenir davantage de dispositifs de sécurité.** Une mise en place qui devra être progressive jusqu'en 2026. On compte parmi les prochains outils obligatoires : **le freinage d'urgence, le régulateur de vitesse intelligent, le système de détection d'obstacle en marche-arrière, l'aide au maintien dans la voie, ainsi que le capteur de vigilance.**

USB-C. Sans aller jusque-là, de nombreux modèles en proposent au minimum trois ou quatre. On en trouve un peu partout. Certains éclairages led intègrent même ce type de fonction. En quelques années, le nombre de prises est devenu un argument de poids sur ce marché.

Arrivée des aides à la conduite

À partir de **juillet 2026,** tous les vans, fourgons et camping-cars neufs devront être **équipés de série d'ADAS** (acronyme anglais pour Advanced Driver Assistance Systems), équipant déjà les voitures neuves *(voir encadré)*. Il s'agit d'un ensemble de technologies destinées à assister le conducteur en fournissant des informations et en aidant à la conduite pour prévenir les situations dangereuses pouvant générer un accident.

Les constructeurs de véhicules utilitaires ont pris les devants. On trouve déjà des ADAS dans les véhicules de loisirs 2025 (présents en concession) sur base **Fiat Ducato, Ford Custom, Mercedes Sprinter ou Renault Trafic.** Au menu entre autres fonctions : le contrôle dynamique de trajectoire (ESC) avec Extended Grip, l'assistance au démarrage en côte et la fonction antipatinage (ASR).



Les fourgons sur Mercedes Sprinter de dernière génération sont déjà équipés d'ADAS.

Pour conclure : il y en aura toujours pour tous les goûts !

Plus l'offre de véhicules de loisirs s'élargit, plus les acheteurs expriment des besoins spécifiques. Chacun voyage à sa manière, et les constructeurs l'ont bien compris, redoublant d'inventivité et d'ingéniosité pour répondre aux nouvelles attentes du marché. Entre véhicules personnalisés et ultra-confortables ; vans compacts légers et maniables pour faciliter les déplacements, vans à soute-garage pour le rangement des objets volumineux, ou encore véhicules au toit levable pour une nouvelle expérience de voyage… **Chacun vit sa passion à sa manière !**



SALON DU CAMPING-CAR, VAN ET FOURGON AMÉNAGÉ, PERPIGNAN

DU 9 AU 12 JANVIER

Pour débuter l'année en vadrouille, c'est au Palais des Congrès et des Expositions de Perpignan (66) qu'il faut se rendre. Le salon du Camping-Car, Van et Fourgon Aménagé est de retour avec une exposition de plus de 200 véhicules neufs et d'occasions. Carrefour des amateurs d'évasion, les visiteurs de cet événement pourront découvrir des véhicules de loisirs, de collection ou encore de hauts de gamme modernes.

Des professionnels et partenaires dédiés seront sur place pour tous services liés aux véhicules camping-cars. Pas d'excuses pour ne pas y assister : l'entrée est gratuite !



CAMPING-CAR MULHOUSE, ALSACE

DU 6 AU 9 FÉVRIER

C'est dans le Haut-Rhin (68) en Alsace que le Mulhouse Camping-Car ouvre ses portes pour une 4e édition à destination de tous les passionnés de road-trip et d'exploration. À l'affiche : plus de 150 véhicules neufs, d'occasion et vintage, des stands d'exposants proposant une gamme complète d'accessoires pour les camping-cars, des solutions de financement et de location, ainsi que des voyages organisés.

Ça vous tente ? Pour ne rien manquer de cette édition, rendez-vous au Parc Expo de Mulhouse !

* Ces dates sont valides à la date de publication de *Cap'Passion* et n'ont pas un caractère définitif.



Rassemblement de passionnés devant le camping morbihannais L'Evasion (56).

Laurent Maitre, Directeur du réseau.

VOUS ET
VOTRE PASSION

Laurent Maitre, voyager en deux-roues avec les Relais Motards

Avec son large réseau d'hébergements adaptés aux besoins du tourisme à moto, les Relais Motards ont su séduire les passionnés depuis plus de 26 ans. Durement impactée par la crise de la COVID-19, l'aventure se serait certainement arrêtée-là sans l'intervention en 2022 de Laurent Maitre, motard et adhérent du réseau. Désormais à la tête de cette belle entreprise, il revient pour nous sur ces deux années de reconstruction et de développement.

Par Benjamin Pinier
Visuels : Relais Motards

D'où vous vient cette passion pour la moto ?

Comme beaucoup, j'ai commencé par le vélo, puis, des copains ont eu des mobylettes, et ensemble, nous avons ensuite récupéré des petites 125 Enduro pour s'amuser en forêt. Un ami a obtenu son permis deux ans avant moi, donc au début, j'étais souvent à l'arrière. Depuis l'âge de 14 ans, j'évolue dans l'univers du deux-roues motorisé.

Quel type de motard êtes-vous ?

Quand j'étais plus jeune, je préférais les Hypersport, mais avec l'âge, je suis devenu plus calme. Ce qui m'intéresse aujourd'hui, c'est d'aller me balader, de profiter, de m'arrêter pour prendre des photos, etc. J'ai une approche bien différente de celle que j'avais à dix-huit ans, d'autant plus que je vis dans une région avec de nombreuses petites routes sinueuses et de magnifiques paysages. Cela ne donne pas vraiment envie de rouler vite.

Aujourd'hui, rouler sur des motos de plus de 200 cc, je trouve ça délirant. Si j'avais encore vingt ans, je verrais peut-être les choses autrement, mais pour aller vite et prendre des virages serrés, autant aller sur circuit.

Quel a été votre parcours professionnel jusqu'à la reprise du Relais Motard en 2022 ?

J'ai travaillé pendant une dizaine d'années dans l'informatique. Je passais beaucoup de temps sur la route en voiture et j'ai fini par avoir un accident, heureusement sans gravité. Même si je n'ai eu aucune blessure sérieuse, cela a été un déclic pour moi : j'ai réalisé que ce métier ne me convenait plus. Je faisais des centaines de kilomètres, j'accumulais la fatigue, et cela devenait dangereux.

Après cette expérience, j'ai décidé de changer complètement de voie et me suis tourné vers l'horticulture et le maraîchage pendant plusieurs années. Avec ma femme, nous avons choisi de nous installer en Charente-Maritime (17), pour être à mi-chemin de nos deux familles.

Par la suite, j'ai travaillé environ dix ans dans la grande distribution, jusqu'à devenir directeur de magasin. Cependant, j'accorde beaucoup d'importance à l'humain et j'ai constaté que dans ce secteur, l'humain cède souvent la place aux chiffres.


De belles bécanes bien garées devant le gîte motard de Loubejac (24).

Nous avons donc décidé, ma femme et moi, de revenir à ce que nous aimons vraiment faire et avons ouvert des chambres d'hôtes en Corrèze (19). L'idée était de pouvoir recevoir des gens chez nous et de partager nos expériences et nos passions.

En tant que motard, il était évident que l'une de nos clientèles principales serait composée de motards. J'ai monté notre projet autour de cette idée et suis devenu Relais Motards en 2019. Puis, en 2020, la pandémie de COVID-19 a frappé. Nous nous sommes retrouvés confinés, sans savoir de quoi le lendemain serait fait. Ce fut une période difficile sur le plan psychologique, même si le secteur du tourisme a reçu un important soutien.


Camping de l'Aix, à Pommiers-en-Forez (42).

« NOUS COMPTONS DÉSORMAIS 520 RELAIS MOTARDS, ET NOUS COMMENÇONS MÊME À RECEVOIR DES DEMANDES À L'ÉTRANGER. »

En revanche, le journal qui gérait le réseau Relais Motards a souffert de la crise, voyant le nombre d'adhérents chuter avec l'incertitude des hébergeurs et restaurateurs. En 2022, ils ont finalement décidé de cesser leur activité. En tant qu'adhérent, je ne pouvais pas me résoudre à voir l'aventure s'arrêter, alors j'ai racheté l'entreprise. J'ai officiellement repris le réseau en octobre 2022.

Le Relais Motards a été créé en 1998. Pouvez-vous nous présenter son histoire ?

L'histoire débute avec Jean-Pierre Dupré, qui a créé un premier journal *Le Monde de la Moto* dans les années 70. Cette publication s'est arrêtée dans les années 80, et au début des années 90, un nouveau journal a vu le jour avec pour idée de partager des récits de voyage de motards. Les articles étaient alors écrits par les motards eux-mêmes.

Le journal s'efforçait d'éviter les publicités, mais face aux difficultés de financement, une régie publicitaire a été mise en place avec des hôtels, restaurants et campings accueillant les motards. Ils ont établi une charte, qui reste inchangée aujourd'hui, avec des critères spécifiques pour l'accueil des motards. L'intérêt était de pouvoir inciter les établissements présents dans la régie à parler du journal pour vendre plus d'abonnements.

Cependant, entre 2000 et 2010, l'arrivée des smartphones a fait chuter les ventes de la presse écrite. Les gestionnaires ne comprenaient pas forcément l'intérêt d'internet et se sont arcboutés sur leur modèle sans le faire évoluer. Sur les dernières années, le réseau Relais Motards a quelque peu perdu de son attrait, car il était de moins en moins en phase avec son époque.

Le milieu de la moto est très communautaire, le bouche-à-oreille est encore très puissant. Tout se sait très vite. Donc, quand j'ai repris le réseau, on a eu une première année très compliquée. On a dû faire un gros ménage et supprimer près d'un tiers des établissements.

Quelles étaient vos ambitions pour les Relais Motards, au moment de la reprise en 2022 ?

Quand j'ai repris le réseau, j'ai laissé de côté le journal, car ce n'était pas mon métier et le modèle n'était plus viable.



Laurent Maitre, entouré de son équipe, de partenaires et d'adhérents, au Salon du 2 Roues 2024.

Avec mon expérience dans l'hébergement touristique, j'ai transformé les Relais Motards en un réseau orienté vers le tourisme moto et la découverte des territoires, avec des lieux réellement adaptés aux motards.

Nous avons refait entièrement le site Internet, sans nous limiter à la fonction d'annuaire. Beaucoup de réseaux moto ne sont que des annuaires, mais je souhaitais aller plus loin. Pour qu'un motard se déplace, il faut qu'il y ait des balades à faire dans la région. Nous avons ainsi créé une section « road trip », en partenariat avec nos adhérents qui connaissent parfaitement leur région. Lorsqu'un établissement propose une balade, celle-ci est associée à son nom et à ses coordonnées.


L'heure du départ pour les motards du gîte La P'tite Poule Rouge, en Dordogne (24).

Un autre axe de développement est la partie « événements moto ». Il existe de nombreux rassemblements et bourses aux pièces en France, principalement le week-end. Nous avons ajouté cette information sur notre site Internet, et pour chaque événement, nous indiquons les Relais Motards dans un rayon de 50 km.

Quel est votre bilan de ces deux premières années d'activité ?

Notre première participation à un salon, le Salon de Lyon 2023, quelques mois après la reprise, s'est très mal passée. Certains anciens motards ne comprenaient pas les changements que j'avais apportés. Les premiers mois ont donc été consacrés à expliquer notre vision aux clients et aux établissements.

Aujourd'hui, après deux ans d'activité, nous avons dépassé ce stade. Nous n'avons plus de remarques ni d'appels nous disant ce que nous devons faire. Nous comptons désormais 520 Relais Motards (ce nombre évolue tous les jours en fonction des départs et arrivées d'adhérents), et nous commençons même à recevoir des demandes à l'étranger. Nous avons la chance d'avoir beaucoup de demandes sans même faire de démarchage.

Notre objectif n'est pas d'élargir le réseau indéfiniment, mais de maintenir un réseau de qualité. Les retours sont d'ailleurs très positifs. En cas de retour



Des motards du Puy Blanc, en Corrèze (19), prêts pour de nouvelles aventures.

« AVEC MON EXPÉRIENCE DANS L'HÉBERGEMENT TOURISTIQUE, J'AI TRANSFORMÉ LES RELAIS MOTARDS EN UN RÉSEAU ORIENTÉ VERS LE TOURISME MOTO ET LA DÉCOUVERTE DES TERRITOIRES, AVEC DES LIEUX RÉELLEMENT ADAPTÉS AUX MOTARDS. »

négatif, je contacte systématiquement le motard pour en discuter, puis l'établissement concerné.

Notre bilan est positif : après deux ans et pas mal d'investissements, nous atteindrons l'équilibre financier cette année. Mon rôle désormais est de continuer à développer ce projet.

Pourriez-vous nous en dire plus sur cette charte d'accueil des motards et de leur moto ?

Un point crucial pour les motards lorsqu'ils réservent est de savoir où leur moto va passer la nuit. Cela peut sembler évident, mais certains professionnels du tourisme sont surpris en l'apprenant.

Par ailleurs, les établissements doivent afficher le panneau « Relais Motards », rediriger les clients vers d'autres établissements – du réseau si possible – s'ils sont complets, leur proposer de quoi se sécher et entreposer leurs équipements en cas de pluie, et leur fournir des adresses locales de concessions ou de sites touristiques.

Quels sont vos projets futurs avec les Relais Motards ?

Pour participer davantage aux salons et faire grandir les Relais Motards, j'ai besoin de rentrées d'argent. Or, et je sais qu'il y a des seuils de cotisations au-dessus desquels je ne peux pas aller. Nous allons donc chercher des sources de revenus différentes, comme avec de la publicité ou la création d'une boutique.

Il est probable que nous développions une boutique en ligne centrée sur l'univers de la moto. Nous n'essayerons pas de concurrencer des enseignes comme Maxxess ou Dafy Moto, mais plutôt de proposer des articles que l'on ne trouverait pas ailleurs, comme des vêtements techniques. Des produits de petites entreprises pour qui le problème est surtout au niveau de la communication et de la diffusion. Avec les Relais Motards, on a une belle communauté, qui pourrait être un tremplin pour eux.

Le réseau Relais Motards est en continuelle évolution et de nombreux projets sont en cours. L'un d'entre eux est de développer une offre de voyages, en partenariat avec l'agence de voyages Moto Auvergne Plaisir, autour du Saint-Jacques-de-Compostelle.

RELAIS MOTARDS
Par les motards
Pour les motards

Site officiel de Relais Motards :

AXA Passion

Rencontre

Yannick de Charette Agent AXA Passion

Par Floriane Boivin
Visuels : Yannick de Charette, Unsplash, Adobe Stock, Heritage Factory, Wikipédia - Lothar Spurzem, CC BY-SA 2.0



Deux-Roues, Collection, Plaisance, Camping-Car… pour quels univers avez-vous une préférence ?

J'ai une affinité particulière avec la mécanique donc inévitablement, je dirais les univers Deux-Roues et Véhicules de Collection.

Qu'est-ce qui vous a plongé dans ces deux univers Passion ?

Pour tout vous dire, j'ai eu mon permis moto 125 et grosses cylindrées avant d'obtenir mon permis auto *(rires)* ! Vers l'âge de 13 ans, j'étais déjà passionné de mécanique et, à 14 ans, je bricolais ma première mobylette. Habitant à la campagne, j'en avais d'ailleurs plusieurs : une pour circuler et l'autre pour faire du cross. J'avais une Motobécane car, à l'époque, c'était un des modèles les plus répu-tés : une AV 55. En complément, pour le cross, j'avais une AV 44, bien entendu modifiée.

Aujourd'hui, j'ai une moto BMW R 1100 R et concernant la voiture, j'ai restauré il y a quelque temps une Mini cabriolet série spéciale, une version très proche des Mini d'autrefois.

J'ai transmis ma passion à mes quatre enfants, qui ont tous passés le permis grosse cylindrée. Mes deux filles roulent exclusivement en moto et l'un de mes fils a une moto pour le quotidien, et deux voitures. La relève est assurée !

Pouvez-vous nous parler de votre parcours professionnel ?

En tant que passionné de sports mécaniques, je suis rentré dans le monde de l'équipement automobile et j'y suis resté pendant plus de 20 ans. C'est un univers vaste, allant des pièces montées sur les voitures en usine jusqu'à la rechange et les accessoires que l'on trouve dans des magasins spécialisés. Chez Kenwood Electronics, un fabricant d'électronique embarqué, j'étais un des premiers commerciaux dédiés à l'équipement automobile, comme les autoradios ou GPS par exemple. Ensuite, j'ai repris la direction des relations avec les constructeurs automobiles, puis, la direction de la division équipement auto pour la France. Toutes ces expériences ont renforcé ma passion pour cet univers. Venant d'une famille d'assureurs, je suis ensuite devenu Agent Général AXA : ce métier correspondait bien à mon projet professionnel en région malouine et à mes compétences.



L'Agence AXA, située dans la Cité Corsaire.

OÙ RETROUVER YANNICK DE CHARETTE

Agence AXA Assurance Saint-Malo.

« ON NE PARLE PAS SEULEMENT DE CONTRAT ET DE GARANTIES. NOS RENDEZ-VOUS TOURNENT RAPIDEMENT AUTOUR DE NOTRE PASSION COMMUNE. »



Une magnifique D6-70 Coach Chapron bleu cobalt, d'un des membres de la famille Delage.

Selon vous, quelle est la spécificité de votre agence ?

Quand j'ai repris l'agence de Saint-Malo en 2006, j'avais une assistante qui était également passionnée de véhicules de caractère. Ensemble, nous avons développé une démarche commerciale en ce sens. Nous étions reconnus au niveau national dans le réseau des importateurs de Ford Mustang. À l'époque, les différents modèles n'étaient pas vendus dans les concessions automobiles, mais directement importés des USA.

Au sein de l'agence, j'ai maintenant un collaborateur nommé Pierre Bahurel qui, comme moi, est passionné de véhicules de caractère. Nous sommes très complémentaires : lui a une préférence pour les youngtimers, des voitures récentes qui sont sorties à partir des années 90. Aujourd'hui, nous sommes quatre, dont deux plus particulièrement chargés du développement commercial, Pierre et moi-même.

Que préférez-vous dans votre métier ?

En tant qu'Agent Général, la démarche entreprise et le professionnalisme que nous pouvons apporter envers nos clients sont très importants. Nous créons des relations privilégiées avec eux, des passionnés qui ont de très belles voitures. Je pense par exemple à un propriétaire d'une splendide Delage, à un autre qui possède cinq Porsche et à un troisième qui vient de finaliser une restauration totale d'une superbe Porsche 911 de 1970. On ne parle pas seulement de contrats et de garanties. Nos rendez-vous tournent rapidement autour de notre passion commune.



Quelles typologies de clientèle avez-vous ?

Nous avons des professionnels et des retraités qui se font plaisir, en ayant de belles autos. Ils achètent la voiture dont ils ont toujours rêvé ou restaurent celle de leur jeunesse. Nous avons un bon équilibre entre professionnels et particuliers et, grâce au développement de notre expertise à travers les années, nos clients nous font confiance, ce qui est très important.

Participez-vous à certains rassemblements ou rallyes auto/moto ?

Quand je travaillais chez Kenwood, c'était le cas. Comme je passais beaucoup de temps à développer les relations entre l'entreprise et les constructeurs, j'étais très présent sur les circuits automobiles, comme par exemple les 24 Heures du Mans, le Trophée Andros ou le Championnat de France de Supertourisme. Maintenant, en parallèle de mon métier, je manque malheureusement de temps pour participer à d'autres événements.



Une Porshe 911 sous toutes ses coutures.




Au premier plan, la BMW R 1100 R de Yannick de Charette et la Transalp collector de sa fille.

« J'AI TRANSMIS MA PASSION À MES QUATRE ENFANTS, QUI ONT TOUS PASSÉS LE PERMIS GROSSE CYLINDRÉE. »

Avez-vous une anecdote à nous partager en tant qu'Agent Passion ?

Avec mon collaborateur Pierre, nous avions rendu visite à ce client historique de l'agence, propriétaire des cinq Porsche. Il a démarré toutes ses voitures les unes après les autres, puis, nous a proposé de le suivre dans une pièce consacrée aux Porsche miniatures. Cela fait désormais vingt ans que ce client achète des Porsche miniatures, à chaque sortie d'un nouveau modèle ou après une victoire en grand prix. Dans cette pièce, il y a plus de 400 Porsche miniatures, allant du sol au plafond. C'était à la fois très amusant et reflète sa passion totale envers la marque.

PORTRAIT CHINOIS : **SI J'ÉTAIS...**

UNE MOTO :



Un VMAX Yamaha :

Celle que je n'ai jamais achetée : un VMAX Yamaha. En tant que passionné de mécanique, son moteur 4 cylindres en V était novateur. Je trouve qu'il s'agit d'une moto particulièrement réussie.

UNE ÉPOQUE AUTO :



La grande époque des aventuriers :

« La Croisière jaune ». Parti de Beyrouth le 4 avril 1931, ils ont rejoint Pekin, en hors-piste. Soit 11 000 km en traversant des montagnes parfois à plus de 4 000 m d'altitude. De vrais aventuriers.

UNE VOITURE :



La Citroën SM :

Une grande oubliée des années 70. Malheureusement sortie au moment du 1er choc pétrolier, c'était pourtant un concentré de technologies avec la dernière version de la suspension hydropneumatique Citroën, un moteur Maserati et un design intérieur/extérieur fou pour l'époque. Chaque détail est digne d'une création des plus grands décorateurs des années 70.

UN PILOTE :



Henri Pescarolo :

Lorsque je travaillais chez Kenwood, nous l'avions choisi comme pilote de notre Ford Cosworth pour le Trophée Andros. C'est un homme extraordinaire. J'ai eu la chance d'être parfois son passager et de découvrir son flegme, sans comparaison dans cet univers.

L'ACTU AXA Passion

Retour sur nos dernières actualités et nos événements exclusifs.

LA BOURSE AUX PROJETS : AXA PASSION LANCE SON APPEL À PROJETS

Découvrez l'appel à projets d'AXA Passion, qui aidera à concrétiser un projet en lien avec nos univers passion (Deux-roues, Véhicules de Collection, Plaisance ou Camping-car). Cette opération est ouverte à tout le monde et permettra au lauréat de gagner une bourse d'une valeur de 10 000 € pour financer son projet.

Quels genres de projets sont concernés par cet appel ?

La Bourse aux projets concerne tous types de projets en lien avec les deux-roues, les véhicules de collection, la plaisance ou les camping-cars / vans. Par exemple, le projet peut être la construction, l'entretien ou la restauration d'un véhicule, la création d'une société, un voyage ou un road trip en France ou à l'étranger, l'organisation d'un événement (course, rallye, salon, etc.) la participation à une course ou un rallye (sans obligation de la remporter), etc.





Quels genres de projets sont concernés par cet appel ?

La Bourse aux projets concerne tous types de projets en lien avec les deux-roues, les véhicules de collection, la plaisance ou les camping-cars / vans. Par exemple, le projet peut être la construction, l'entretien ou la restauration d'un véhicule, la création d'une société, un voyage ou un road trip en France ou à l'étranger, l'organisation d'un événement (course, rallye, salon, etc.) la participation à une course ou un rallye (sans obligation de la remporter), etc.

Les étapes de l'appel à projets

01 Pré-inscriptions
(du 04 novembre au 31 décembre 2024)

Les personnes souhaitant participer devront remplir un formulaire de pré-inscription via le site passion.axa.fr/actualites/bourse-a-projets. Ils devront y décrire leur projet, en précisant le contexte et les objectifs.

Résultats : les pré-inscriptions seront ensuite étudiées par les équipes d'AXA Passion, qui ne garderont que les 30 meilleurs projets.

02 Dossiers de candidature
(du 1er février au 15 mars 2025)

Les candidats sélectionnés lors de la 1re étape auront un mois et demi pour envoyer leur dossier de candidature complet, composé à minima d'une lettre de motivation et d'un support de présentation (par exemple : vidéo présentant le projet, plaquette de présentation, maquettes, calendrier prévisionnel du projet, etc.).

Résultats : les équipes AXA Passion étudieront ensuite minutieusement les dossiers afin de n'en sélectionner que 10 pour l'étape suivante.

03 Vote du public
(du 1er avril au 14 avril 2025)

Ces 10 projets restants seront soumis au vote du public. Les dossiers seront mis en avant sur le site passion.axa.fr, et relayés sur les réseaux sociaux AXA Passion.

Tous les membres du Club par AXA Passion pourront alors voter directement via leur espace adhérent. Les cinq projets ayant récolté le plus de votes seront désignés finalistes de l'opération.

Résultats : les finalistes seront informés par mail et les résultats seront communiqués sur le site passion.axa.fr ainsi que sur les réseaux sociaux AXA Passion.

04 Finale - Vote du jury
(courant avril-mai 2025)

L'opération se clôturera lors d'une soirée de remise des prix, où un jury composé de professionnels des quatre univers déterminera le grand finaliste. Les finalistes devront pitcher leur projet de vive voix aux membres du jury, accompagnés s'ils le souhaitent d'un support de présentation.

Le lieu de la cérémonie sera communiqué à minima deux mois avant sa tenue.



Qui peut participer à cet appel à projets ?

Toute personne physique, âgée d'au moins 18 ans révolus au moment de l'inscription, résident en France métropolitaine, peut s'inscrire pour participer à cet appel à projets.

RECEVEZ VOTRE MAGAZINE *CAP'PASSION* À DOMICILE



Depuis le lancement de notre magazine *Cap'Passion*, il y a presque trois ans, nous avons eu le bonheur de voir la communauté de nos lecteurs s'agrandir à chaque numéro, unis par un même désir de découverte et de partage de nos univers passion Deux-Roues, Véhicules de Collection, Plaisance et Camping-cars / vans.

Fort de cet engouement, nous souhaitons remercier nos clients en leur faisant profiter de la lecture de ce magazine dans les meilleures conditions : en version papier et directement à leur domicile.

Pour cela, nous allons mettre en place dans les prochaines semaines une possibilité d'abonnement pour les membres du Club qui le souhaitent. Chaque abonné recevra ainsi, chaque trimestre pendant un an, un exemplaire papier du magazine *Cap'Passion* directement à domicile.

Afin de recevoir les quatre magazines papier directement à domicile, l'offre de lancement du magazine sera de 14,90€ TTC, qui permettra de couvrir les frais d'envoi uniquement.

Nos clients seront informés dès lors que cet abonnement sera disponible via l'espace membre du site passion.axa.fr/club.

49E ÉDITION DU SALON RÉTROMOBILE À PARIS



Du 5 au 9 février prochain, la grande messe annuelle des véhicules de collection est de retour au parc des expositions de la Porte de Versailles. Pour cette 49e édition, les organisateurs ont une fois encore vu les choses en grand avec la présence de près de 1000 véhicules, 620 exposants, ainsi qu'une soixantaine d'artistes.

Le plus grand garage éphémère du monde proposera cette année encore de nombreuses animations sur plus de 75 000 m². À noter notamment l'exposition "Saga Monneret", célébrant les véhicules marquants de l'une des familles françaises les plus célèbres du sport mécanique, et celle sur la légendaire marque MG.

LE CLUB
by AXA Passion

AXA Passion sera comme toujours de la partie avec un stand au sein du hall 2.2 (emplacement C018) et proposera pour la première fois une visite guidée exclusive du salon pour 24 passionnés. Au programme, la découverte de joyaux de l'automobile, suivie d'un cocktail sur notre stand. Cette visite, réservée aux membres du Club par AXA Passion, se déroulera le mardi 4 février, avant l'ouverture du salon au grand public. Un événement inédit proposé par AXA Passion qui permettra à nos adhérents d'accéder au Salon de manière privatisée !

TREIZIÈME

TOUR DE BELLE-ÎLE

9-11 MAI 2025



LE TOUR DE BELLE-ÎLE 2025 · BZH · LA TRINITÉ-SUR-MER

Convivialité, simplicité & plaisir sur l'eau

AXA Passion · SUZUKI · AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE · FIGARO nautisme · Le Télégramme · METEO CONSULT · La Trinité-sur-Mer · PORT DE LA TRINITÉ-SUR-MER · SNT · YACHT CLUB · OC SPORT PEN DUICK

AXA Passion

LE CLUB

par AXA Passion



Rejoignez Le Club

passion.axa.fr/club

Crédit Photos : Adobestock