

CAP' PASSION

DEUX-ROUES



COLLECTION



PLAISANCE



CAMPING-CAR

QUITTER LA MONOTONIE POUR LA ROUTE

Le pari réussi de Lilia & Valentin

CLASSIC RACING SCHOOL

Une école de pilotage pas
comme les autres

AFRICA ECO RACE

Un rallye en plein cœur

LE PHARE EST MAGIQUE!

Un patrimoine à protéger,
une passion à partager



CAP' PASSION

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N° 13 AVRIL - JUIN 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 :

Floriane Boivin : floriane.boivin@axa.fr

RÉDACTEURS :

Floriane Boivin, Benjamin Pinier, Thierry
Traccan, Déborah Tassin

MAQUETTE ET MISE EN PAGE :

Jérémy Ratrimomananjara et Guilherme
Gobert

PILOTAGE DU MAGAZINE :

Floriane Boivin

REMERCIEMENTS :

Geoffroy de Susbille, Stanislas de Fom-
belle, Marc Pointud, Julien Chaffard, Lilia
Renault, Valentin Bastard, Pierre-Laurent
Laffitte, Véronique Furlani

CRÉDITS PHOTOS ET VISUELS :

Le Rallye du Cœur, Thierry Traccan,
Photos DR, Alessio Corradi, Classic Racing
School, Lilia Renault et Valentin Bastard ©
[Instagram : @lilia_rt] – Tous droits réservés,
Adobe Stock, Pexels, SNPB, Charles Marion,
Thierry Traccan, Killian Herbert, Benja-
min Fournier, Joris Clerc, Julien Chaffard,
Wikipédia, Donatien Le Clainche, Laurent
Marrasse, R. Larvor, A. Makarova

IMPRESSION :

Cap'Passion est imprimé en France par
CIA Graphic et Print Forum



PRÉSIDENT RUN SERVICES / AXA PASSION :

Éric Lemaire

ÉDITO



Le printemps est de retour, synonyme de nouvelles expéditions sur les routes et sur les flots ! C'est la saison idéale pour faire rugir les moteurs, hisser les voiles et partir à l'aventure. Et quel meilleur moment que cette nouvelle édition de *Cap'Passion*, qui présente un tout nouveau look, pour célébrer ensemble cette effervescence.

C'est aussi l'occasion de célébrer le premier anniversaire du Club AXA Passion, lancé en avril 2024, qui compte désormais plus de 5 000 membres. Une année sous le signe du partage, des belles rencontres et d'événements uniques autour de nos univers passion.

Autre moment fort : notre Bourse aux projets, qui permettra à un passionné de concrétiser son rêve grâce à un financement d'une valeur de 10 000 €. Cette saison sera aussi marquée par des événements incontournables, comme notre 39^e Rallye moto, le Tour de Belle-Île, le Mans Classic, ainsi que le lancement de notre nouveau produit camping-car.

Ce nouveau numéro regorge de contenus inspirants : des interviews engagées sur la restauration de vieux phares et le Rallye du Cœur, une aventure solidaire pour la recherche contre le cancer chez l'enfant. Vous y retrouverez aussi des dossiers consacrés aux tendances de décoration intérieure/extérieure des vans & camping-cars, ainsi qu'aux nouvelles mobilités deux-roues. Enfin, vous découvrirez la Classic Racing School, la première école de pilotage de monoplaces historiques, qui nous a ouvert les portes de son circuit, le mythique circuit de Charade.

Merci pour votre fidélité et très bonne lecture !

Éric Lemaire

Président de Run Services / AXA Passion



SOMMAIRE

AVENTURE

4

Africa Eco Race, un rallye en plein cœur

TENDANCES

10

L'âge d'or des EDPM ?

ENGAGEMENTS

16

L'aventure humaine et solidaire du Rallye du Cœur

INTERVIEW

22

La Classic Racing School : une école de pilotage pas comme les autres

DOSSIER

30

Quand la mer rencontre la lumière : l'histoire fascinante des phares

RENCONTRE

34

Un patrimoine à protéger, une passion à partager : le phare est magique !

DOSSIER

38

Un véhicule de loisirs à son image : astuces & idées déco

ROAD TRIP

42

Quitter la monotonie pour la route, le pari réussi de Lilia & Valentin

VOUS ET VOTRE PASSION :

50

Odysgo : créateur de rallyes ludiques et personnalisés

AGENT DU MOIS

54

Portrait de Stanislas de Fombelle, Agent AXA Passion

ACTUS AXA PASSION

58

Toutes les dernières actualités AXA Passion

AGENDA

62

Les prochains événements des univers AXA Passion



AVENTURE

Même petite, ce type de médaille représente beaucoup.

Un rallye en plein cœur

Texte : Thierry Traccan

Photos : Thierry Traccan, Alessio Corradi & Photos DR



Q uoi de plus fort à vivre qu'un rallye-raid pour faire naître autant d'émotions ? La distance, la durée, la difficulté, l'engagement personnel au tant que celui d'un groupe arc bouté vers un unique objectif... avancer, toujours un peu plus, coûte que coûte, et à la fin, en témoigner. L'Africa Eco Race vous touche au cœur, et nous étions au cœur de ce rallye.

Surtout ne jamais s'arrêter ! On me l'a recommandé, comme on m'a exhorté d'accélérer à fond, comme je le faisais il y a deux décennies dans les bourbiers du Limousin... Pourtant, vue d'ici, les dunes de sable qui s'étirent à perte de vue n'ont guère l'allure des tourbières qui ont fait la renommée de la disparue Gilles Lalay Classic, enduro extrême du milieu des années 90. Élève consciencieux, j'applique à la lettre les consignes pour éviter de me bloquer au guidon de ma Yamaha Ténéré 700 dans ce sable mauritanien particulièrement fin, changeant, mouvant, capricieux. Debout



sur les repose-pieds, les genoux serrés sur les flancs, le guidon parfois un peu lâche pour laisser la direction vivre, souvent bridé pour qu'elle ne puisse dévier d'un iota au moment de découper la trajectoire, un œil à 5 mètres, l'autre sur la crête de la dune suivante, cherchant du regard où je pourrais conduire notre équipage pour espérer ne pas me bloquer, m'ensabler, ou chuter... Anticiper un maximum et tout donner à l'instant T, pour franchir la difficulté qui se présente sous mes roues, en attendant la suivante dans quelques mètres, avant de répéter inlassablement cet exercice tout le temps (long, le temps) que durera ce cordon de dunes... Le road book, rouleau papier qui établit ma feuille de route du jour et que je fais défiler depuis mon pouce gauche, indique qu'il durera 40 kilomètres... 40 bornes... Un océan de sable en somme dans lequel je suis engagé, juché sur ma moto imposante, lourde de 250 kg, et que je refuse de voir tomber, étant quasiment certain de ne pas pouvoir la relever seul. La suite de l'histoire m'apprendra

que si, finalement, j'y arriverai. Lorsqu'on est prisonnier d'une situation et qu'un espoir subsiste, on s'y accroche, se découvrant des forces qui seraient restées terrées dans un environnement douillet. Mais dans le sable du désert, dans cette contrée inhospitalière, on lutte avec une intensité qui décuple les forces, les sens aussi.

Après une petite chute entre deux cordons de dunes, ma Ténéré de nouveau en position verticale, je tire sur la pipette de ma poche à eau, évalue la suite, et me jure de ne plus me rater... Un grand coup de première vitesse pour arracher mon pneumatique sur les premiers centimètres, et la deuxième enclenchée dans la foulée en même temps que je balance mon corps vers l'arrière pour prendre une vitesse suffisante permettant à la roue avant de se délester pour redevenir directrice, pile la bonne manière pour attaquer la prochaine paroi de sable, souvent abrupte, à la montée comme à la descente. Les dunes, j'y suis

rentré la plupart du temps avec la boule au ventre, les sens et les muscles en éveil, la concentration au maximum, et j'en serais sorti chahuté, mais avec un énorme sourire et un immense soulagement ! Quelle Aventure... Quelle Aventure capitale.

“ *Un Dakar dans l'esprit d'antan, mais avec des moyens de sécurité modernes, et des tracés imaginés pour les véhicules les plus performants de l'univers du rallye.* ”



Des dunes à perte de vue, un univers qui nous sort de notre zone de confort.

Et pas que dans les dunes, même si elles nous auront tellement occupées, mais bien tout au long de cette Africa Eco Race 2025. Le plus grand rallye-raid africain du monde, avec près de 6 000 kilomètres de course disputés entre Maroc, Mauritanie et Sénégal. Un Dakar dans l'esprit d'antan, mais avec des moyens de sécurité modernes, et des tracés imaginés pour les véhicules les plus performants de l'univers du rallye. Pas de passe-droit pour nos trails dans ces dédales de sable, ils doivent passer là où les 450 cm³ (plus légères de 100 kg) évoluent. Too much pour nos machines alors ?

En fait après réflexion, et avoir bouclé la course, je me dis que non. Enfin, je dis « oui », si on vient faire une compétition pour chercher un classement - à moins d'être un pilote professionnel aguerri à cet exercice - mais je dis « non », si on vient chercher un résultat... Un résultat mais pas un classement ? Paradoxal ? Même pas. Ce résultat, je l'imagine depuis

le départ de Monaco et sa cérémonie protocolaire, celui de parvenir à rallier Dakar. À la confrontation chronométrique mise de côté la plupart du temps, j'ai vite compris que la bonne gestion de ma manière d'aborder les éléments serait la clé pour espérer mener l'engagement à terme. Car oui, on peut parler d'engagement, dans une compétition qui représente aujourd'hui l'Everest de ce qu'on peut faire avec un trail. Ne cherchez pas, il n'y a pas plus haut. Et pour cette Ténéré qui porte en elle l'ADN de l'aventure et du tout terrain, l'Africa Eco Race incarne ce Graal sans aucune hésitation.

Depuis 2019, date de sa renaissance sur le marché, la Ténéré connaît un succès commercial éclatant. Les fans de tout terrain se sont approprié ce modèle accessible financièrement, fiable, simple, affichant par sa plastique des promesses d'évasion et validant par ses actions sa capacité à se jouer de tous les terrains. Une moto que l'on achète souvent au

départ pour l'évocation, que l'on rode sur la route puisque l'on emmène pour certains gambader timidement dans des chemins blancs, avant d'aller un peu plus loin, d'augmenter les sorties, de suivre des itinéraires à tendance off road, puis à majorité off road avant de finir à 100 % d'off road, de partir pour plusieurs jours les arpenter entre potes, de voyager, jusqu'à parfois traverser la Méditerranée pour l'emmener sur ses terres d'Afrique...

De découvrir le raid, ou le rallye-raid sur des formules de quelques jours, jusqu'au moment où on se met à rêver de l'engagement ultime, l'Africa Eco Race, seule épreuve à accueillir des trails multicylindres en plus des 450 cm³ imaginés pour le seul exercice du rallye. Ce défi, cette Africa Eco Race à faire en Ténéré, ça fait quelques années que j'y pense...

M'y voilà, et pas n'importe où, dans le team MBSM de Marc Bourgeois, au cœur de

“
*... quand on est seul
 dans ces immensités,
 quand à 360° on ne
 perçoit pas âme qui vive,
 on ne se dit pas que l'on
 est poussière d'étoile dans
 l'univers, on se dit déjà
 que l'on est poussière
 d'étoile en Mauritanie...*”

la structure du Ténéré Spirit Expérience. Autant dire la Rolls des assistances pour appréhender pareil défi. D'ailleurs en plus des deux pilotes officiels, Alessandro Botturi et Pol Tarrés, cinq autres pilotes (en plus de ma pomme) engagés dans la catégorie racing et trois de plus en raid (version édulcorée qui emprunte un mélange de route et de piste), ne s'y sont pas trompés... Une grosse armada qui a de la gueule dans le paddock de Bordighera en Italie où se tiennent les vérifications administratives et techniques. L'occasion de faire gentiment connaissance avec une troupe grosse de presque 30 personnes.

C'est studieux, appliqué. Les motos sont rutilantes, pas une rayure, enfin, pas encore. Une fois l'exercice réglementaire exécuté, c'est sur le port de Monaco que l'on passe sous l'arche symbolisant le début de l'épreuve. Une cérémonie sympathique avant de rejoindre Marseille et d'embarquer pour trois nuits et deux jours sur un ferry qui met le cap sur Tanger, Maroc, pour le début de cette course. Un départ au petit matin, encore dans la nuit d'ailleurs, et dans le froid pour une liaison de 174 km avant de rejoindre la première spéciale du jour. Une courte section chronométrée de 47 kilomètres dans laquelle on rentrera avec une heure de retard, la faute à des hélicoptères indispensables à la sécurité retenus en amont. Au bord de l'océan Atlantique, l'ensemble des pilotes attend

le départ, patientant sous un soleil qui réchauffe l'atmosphère. On sent un mélange d'excitation et d'appréhension... Perso, je me demande bien comment la belle va se comporter dans le sable qui s'étire devant la ligne de départ. Il a l'air dur ce sable, porteur... 2 kilomètres plus loin il est tout mou, l'occasion d'improviser alors que je pars en fond de peloton, dans l'ordre des numéros, et forcément, quand on porte l'Yonne (89) dans son cœur... Cette première spéciale de 47 km, ça a été 42 km d'Enduropale du Touquet... Un sable de plage très mou qui impose de garder suffisamment de rythme pour fendre les ornières et avaler les trous, sans toutefois trop en mettre au risque de se laisser déborder et de perdre le contrôle.

Ma technique semble plutôt bonne, je remonte pas mal de concurrents mais m'arrête pour porter secours à un compère italien qui a encastré sa Suzuki V-Strom 800 dans un profond buisson. En l'aidant à remettre droite sa moto, il me crie sa reconnaissance... Pas facile à relever non plus la Suz... Un poil plus loin, je tombe sur un collègue partenaire au sein du team Yamaha qui, dans une vague montée, a positionné sa Ténéré à la verticale. Jolie sculpture mais inutile pour ce qui nous concerne ici. Roue avant tendue vers le ciel, et pneu arrière cherchant à déterrer les taupes... Plutôt que de parler on creuse, puis on couche la moto et on la relève avant de reprendre notre chemin. Quelques minutes perdues dans ces opérations, et ça tombe bien, ça permet de museler immédiatement les velléités au niveau du

classement. Il reste tellement à faire pour espérer voir Dakar que le chrono ne doit rester qu'une vague indication.

Mon leitmotiv durant cette course aura été non pas de chercher à aller vite, mais de faire en sorte de ne pas perdre de temps. Ça paraît peut-être stupide mais ça fait un gros distinguo. Pourquoi ? Parce que mon Dakar (sud-américain celui-là) de 2014 m'a enseigné que les pièges permanents qui rythment chaque kilomètre sont gourmands de minutes, et qu'accumulées, ces minutes font des heures, des heures qui nous rapprochent de la nuit, et là, là, on entre dans une autre dimension. Hors de question de vivre ça. Pendant toute la course je me suis efforcé de garder cette ligne de conduite, rentrer au bivouac de jour et suffisamment tôt si possible pour avoir le temps de récupérer... Ça aura fonctionné.

Dès le second jour, on rentre dans le vif du sujet. Une longue étape et les premières dunes. Marocaines les dunes, et ça, ça fait une grosse différence avec celles mauritaniennes dont je parlais en introduction. En fait les dunes marocaines sont plus dures, souvent plus hautes certes, mais avec un sable porteur. Pourtant, à ce moment, et complètement novice à l'idée d'emmener une Ténéré 700 fusse t'elle GYTR (donc préparée pour cet exercice) dans les dunes, je prends le temps de regarder comment les copains font. Bon, ils ont des 450, mais la technique sera de toute façon approchante. Ma technique, mettre du gros gaz à la montée pour pallier

Seul sur la moto, mais en équipe pour avancer. Et célébrer à l'arrivée...





Non ce n'est pas la lune, il n'y a pas encore de routes... Mais la Mauritanie y ressemble.

un sournois ensablement, et soulager les gaz à quelques mètres du sommet afin de mesurer si je dois en remettre ou au contraire freiner (de l'arrière, jamais de l'avant !), l'idée étant d'être en mesure de s'arrêter au sommet pour évaluer ce qu'il y a derrière. Et une fois ce ralentissement opéré, c'est gaz à la descente pour stabiliser l'ensemble. Une sorte de toboggan qui s'enchaîne dans ces dunes régulières, avec juste la crainte de trouver derrière un sommet, une étroite cuvette abrupte dont il m'aurait été difficile de me sortir directement, notre Ténéré acceptant difficilement les virages serrés. Son truc à elle, c'est l'espace, les grands espaces, et sur cette terre d'Afrique ils ne manquent pas.

Après les dunes, nous rejoignons des grands plateaux arides où les cailloux tapissent le sol. Tellement que l'on ne sait si dessous on trouve de la terre ou du sable. Dans cet environnement, la Ténéré GYTR la joue royale, poussant les cailloux et traçant son chemin sans dévier du cap décidé. Hyper stable, très sécurisante quand on évolue dans un *flow*¹ qui lui va bien, elle s'appuie sur un moteur aussi souple que rempli de couple qui lui offre alors un confort naturel. Les dunes sont loin à cet instant, le plaisir d'évoluer au guidon de ce trail est total. Imperturbable sur les pistes sablonneuses où

elle croise les ornières en dansant gentiment de l'arrière, elle devient spectaculaire par sa force et sa sérénité. En haussant vraiment le rythme, je perçois les limites du genre et ce poids qui impose de redoubler d'effort et d'attention pour ne pas se laisser déborder. Surtout au freinage (excellent au demeurant) en raison de l'inertie induite par la masse totale qui allonge les distances et impose d'anticiper un max pour ne pas se faire surprendre. Mais encore une fois, quand on se met dans un rythme soutenu mais maîtrisé, sans prise de tours trop arrogantes, ce n'est que bonheur. Le plaisir de s'appuyer sur la force de ce bicylindre, de bénéficier d'une réserve de puissance toujours disponible, et la façon de le gérer avec douceur, autant de qualités qui rendent les choses plus faciles. Faciles tout court parfois. Alors ok, le gabarit général met le physique à contribution, et les fins d'étapes sont toujours trop longues... Les épaules souffrent, les mains aussi avec de larges ampoules qui au bout de quatre étapes éclairent mes mains. Le défi physique dans cet environnement est plus important que celui réclamé par une 450, mais l'histoire est belle.

En sortant des spéciales ou au bivouac, les pilotes de 450 ont souvent quelques mots sympas. Comme j'en ai pour eux. Parce que dans ces contrées rien n'est facile pour

personne. Bien sûr on est plus lourd, plus haut, mais on est aussi plus stable, plus confortable. Des forces et des faiblesses, l'histoire de compromis en somme. En fin d'étape, on rentre au bivouac généralement bien usé, et là, en tout cas pour moi, le scénario est immuable : d'abord enlever mon casque et virer mes bouchons d'oreilles qui à la longue m'irritent jusqu'au sang, dépoussiérer à la soufflette mes équipements, débriefer avec Max, mon mécano, pour lui raconter comment s'est passée la journée de ma Ténéré. À ce sujet, il y a une chose essentielle à ajouter au crédit de cette Yamaha, c'est sa fiabilité. Pour faire court, zéro problème moteur pour les 11 motos engagées sous nos couleurs, et surtout, l'impression (vérifiée après 6 000 kilomètres) qu'il ne peut rien arriver de ce côté. Autant l'idée des dunes vous tord le bide, autant la fiabilité vous accorde un sentiment de sérénité total.

Primordial sur ces épreuves au long cours. Après la discussion avec Max, c'est douche (parfois chaude, souvent froide), vêtements propres (ou à peu près) et apéro Coca/cacahuètes/saucisson... Pas tellement diététique certes, mais tellement bon après 8 heures de motos avec pour seul souvenir stomacal celui d'un plat de pâtes ingurgité au petit

Le petit dans l'immensément grand.



¹ Flow : état de fluidité et d'harmonie dans la conduite, qui nécessite concentration, précision et maîtrise.

déjeuner à 6 heures du matin... Un rituel immuable. Ensuite, c'est kiné ou ostéo mis gracieusement à disposition par l'organisation à l'attention de tous les membres du paddock, un passage obligé pour me détordre jour après jour et me permettre d'avancer dans les meilleures conditions possibles. Avancer... Et quelle traversée ! Ces paysages incroyables surtout en Mauritanie où on croit rouler sur la lune... ou sur Mars. Et quand on est seul dans ces immensités, quand à 360° on ne perçoit pas âme qui vive, on ne se dit pas que l'on est poussière d'étoile dans l'univers, on se dit déjà que l'on est poussière d'étoile en Mauritanie... Ce sont aussi ces moments que je suis venu chercher ici. Le tout petit bonhomme plongé dans l'immensément grand, cette force de la nature qui t'écrase, rabat ton caquet et lave tes pensées. Un reset salvateur en forme de parenthèse enchantée, quelques jours avant de se replonger dans la grande lessiveuse de cette société bulldozer animée par autant de bruit que de fureur. Un moment hors du temps, sans rien suivre de l'actualité, un peu égoïstement peut-être, mais tellement important. Et puis ces moments où l'on roule à plusieurs, suivant des caps, les cherchant parfois, profitant de l'expérience des « routards » du désert qui ne se savent jamais vraiment perdus, juste égarés, reprenant une note pour corriger une

trajectoire qui nous ramène sur le chemin.

Sur le fil de ce road book qui dessine notre trace en nous prévenant des pièges annotés, validant un à un les waypoint qui marquent nos points de passage imposés, limant le fil des kilomètres en même temps qu'on le déroule, jusqu'à apercevoir bientôt les drapeaux qui marquent l'arrivée de la spéciale. Nous en verrons douze tout au long de cette épreuve... Les douze de cette Africa Eco Race 2025 dont le dernier juste avant de grimper sur le podium au bord de ce lac Rose, en périphérie de Dakar. Mission accomplie. Et le bonheur de voir à

cette arrivée une unité de visages bardés de sourires, les traits tirés, les joues creusées où quelques larmes trouvent un chemin facile pour y glisser, témoignant de l'engagement personnel mis dans cette aventure. Cette course, cette épreuve, je suis heureux de l'avoir traversé. Heureux comme je l'étais 11 ans plus tôt en bouclant mon premier et unique Dakar. Au-delà de la course, et bien loin du classement (sympathique au final, 24^e sur 60 finishers et 5^e bicylindre), je suis surtout content d'avoir mené à bien l'objectif d'emmener cette Ténéré en haut de son Everest. Quand on grimpe un sommet, la vue y est tellement belle.



Petit-déjeuner sous les aurores du désert.

En savoir plus sur l'Africa Eco Race

L'Africa Eco Race est une course de rallye-raid qui se déroule principalement sur le continent africain. Créée en 2008, elle a pour objectif de revivre l'esprit du célèbre rallye Paris-Dakar, en revenant sur les traces de Thierry Sabine, tout en mettant l'accent sur le respect de l'environnement et des populations locales. L'événement attire des pilotes de motos, quads, voitures et camions, qui parcourent des milliers de kilomètres à travers des terrains variés, allant des dunes de sable aux montagnes.

Le parcours de l'Africa Eco Race change chaque année, mais il inclut généralement des étapes à travers des pays comme le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal. La compétition est réputée pour son esprit d'aventure et son défi technique, attirant des participants de différents niveaux et nationalités. Il promeut les valeurs humaines, la convivialité, l'authenticité, la solidarité et la sportivité.



TENDANCES

L'âge d'or des EDPM¹ ?

Texte : Thierry Traccan

Photos : Pexels, Adobe Stock, Thierry Traccan

Les EDPM, sont l'acronyme de : *Engins de Déplacement Personnel Motorisés. Soit ces nouveaux moyens de locomotion qui tendent à coloniser les villes, parfois d'ailleurs de manière un peu sauvage, bien que l'État encadre dans les textes cette pratique. L'occasion de faire le point sur ces matériels de nouvelles mobilités.*

Vous ne savez pas ce qu'est un EDPM¹ ? Et si on vous dit « Engin de Déplacement Personnel Motorisé », ça ne fait pas vraiment avancer votre schmilblick ? Mais si on énonce trottinette électrique, monoroue, gyropode, hoverboard,

et même VTT électrique ? Là, vous voyez mieux, c'est certain. Bon, laissons ici de côté les vélos électriques qui finalement ne sont pas si différents des vélos dits musculaires. La différence, se faisant par cette assistance wattée, qui laisse vos muscles dans un confort, et un état, justement... ouatés. Pas de risques de crampes à redouter, pas plus de courbatures, ni même la crainte de sentir la sueur comme celle de marquer son costume, ou sa robe, d'auréoles disgracieuses en arrivant au bureau. Le bénéfice du vélo électrique, c'est de se déplacer sans résistance et donc, sans grand effort si ce n'est celui de faire timidement tourner ses jambes.

Les EDPM que nous présentons ici ne sont pas des matériels de sport, mais bien des

équipements destinés soit au loisir pur, soit aux déplacements privés ou professionnels. Des moyens de locomotion qui prennent de plus en plus de place dans les grandes villes où l'on réduit l'espace, hier encore, dévolu à la voiture, pour le remplacer par des voies de circulation imaginées et réservées pour les vélos et autres EDPM. La mobilité douce en somme. Enfin, douce pas toujours...

La mobilité de ces nouveaux engins qui se frottent aux autres usagers s'avère parfois rugueuse, voir violente. Comme souvent dans ces environnements nouveaux, où la technique est au point et offre des possibilités allant bien au-delà de ce que les lois entendent limiter, les libertés prises par certains (certes toujours des





Monoroue et trottinette (à gauche). Balade en segway dans les rues parisiennes (à droite).

minorités) se heurtent, hélas quelques fois, douloureusement à ceux qui respectent dans ces nouvelles pratiques à la fois l'esprit et la lettre, donc la loi (voir encadré en fin d'article). Qui n'a pas été témoin d'utilisateurs de trottinettes, transformés en missile sol-sol, rouler à des vitesses dont le différentiel de vitesse avec celui des autres usagers était tel, et à ce point désaccordé, que le moindre impact laissait présager du pire ? Des matériels qui une fois débridés (et l'affaire est aisée) atteignent des vitesses que ne renieraient pas certaines motos de belle cylindrée. Et quand on mesure la permissivité accordée par les villes à ces nouveaux entrants, qui par la vitesse (heureusement ils restent rares), qui par le non-respect des signalisations (et là ils sont très nombreux), on comprend

l'attrait décuplé pour ces nouveaux moyens de locomotion qui ne se bloquent jamais dans le trafic, disposant de voies réservées édifiées sur la chaussée hier réservée aux voitures, ou autorisés à emprunter les voies mixtes et jouissant de passe-droits réglementaires que certains épris d'encore plus de liberté personnelle amplifient. Une liberté d'autant plus grande que les utilisateurs sont difficilement identifiables (pas de plaques d'immatriculations), reste alors à éviter les interpellations directes au moment d'emprunter les sens interdits, ou de ne pas respecter les feux de signalisation.

Bon... on est d'accord, faire le choix d'un EDPM, ce n'est pas qu'assouvir ses pulsions libertaires. C'est pour l'immense majorité des utilisateurs

d'abord et avant tout un choix de raison quand on habite en ville et que la plupart de ses déplacements avoisinent les cinq kilomètres. Un choix pratique grâce à l'encombrement minimaliste de ces véhicules (pour la plupart) qui se rangent derrière une porte de bureau, un choix écoresponsable par le peu d'énergie consommée et l'empreinte au sol limitée (dimensions des pneus), et un choix économique tout court, puisqu'un citoyen peut aujourd'hui abandonner sa voiture (ou encore son scooter ou sa moto, avec lesquels il devient de plus en plus difficile de se faufiler et qui doit payer leur stationnement) au profit d'un EDPM bien moins gourmand en tout, et qui permet même de se passer au quotidien des transports en commun.

LES DIFFÉRENTS EDPM

Les trottinettes électriques :

Elles sont les engins électriques de déplacement les plus communs. Munies d'un guidon (souvent) réglable, de poignées, de freins et d'une gâchette d'accélération, les trottinettes électriques séduisent beaucoup d'usagers, étant à la fois très simples d'utilisation et beaucoup plus stables que d'autres engins électriques. Le prix moyen varie entre 300 euros et 800 euros.



Les gyroroues :

Après les trottinettes électriques et les hoverboards, les gyroroues (ou monoroues) sont les EDPM les plus utilisés en France. Un engin qui requiert un certain sens de l'équilibre, même si la difficulté est surtout psychologique. Munies de deux repose-pieds sur les côtés, l'utilisateur debout donne des impulsions pour décider de sa trajectoire. Un temps d'apprentissage sera ici nécessaire. Si on trouve des monoroues à 700 euros, le prix médian flirte plutôt avec les 1 000 euros.



Les hoverboards :

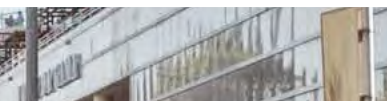
Contrairement au tout premier contact, l'hoverboard est l'un des engins les plus faciles à maîtriser. Quelques minutes de pratique suffisent à appréhender la position debout, il suffit ensuite de se pencher du côté de la direction souhaitée en appuyant sur votre pied gauche ou droit. Pour s'arrêter, on se penche légèrement, pour avancer légèrement en avant, et plus franchement pour prendre de la vitesse. Question budget, comptez entre 250 euros et 300 euros.





Les gyropodes :

Tout comme l'hoverboard ou la gyroroue, le gyropode se conduit en se penchant d'avant en arrière pour avancer ou reculer, et sur les côtés pour tourner. Intuitif, piloter un gyropode devient évident dès les premiers essais. Évident sauf pour le tarif de ces EDPM qui se déclinent dans bien des utilisations (urbaine, off road) puisque le prix moyen s'élève à 1 500 euros, mais peut largement dépasser les 3 000 euros.



Les draisiennes :

Des vélos mais sans pédales, voici ce que sont les draisiennes que l'on imagine souvent réservées aux enfants en quête d'apprentissage de l'équilibre, mais dont certains modèles (parce qu'ils sont électriques) ont été développés pour les adultes. Un moyen de déplacement confortable et pratique (pliable parfois) dont les prix fluctuent entre 400 euros et 1000 euros.

UNE ASSURANCE EST-ELLE NÉCESSAIRE ?

Reconnus officiellement par les pouvoirs publics comme une catégorie de véhicule à part entière depuis octobre 2019 (au même titre par exemple que les voitures ou les motos), les EDPM sont soumis à l'obligation d'avoir à minima une assurance Responsabilité Civile. AXA propose plusieurs options pour accompagner cette nouvelle mobilité.

Renseignements sur : <https://passion.axa.fr/edpm-trottinette-electrique>





DES TROTTINETTES À 130 KM/H !

On fait bien des courses automobiles avec des caisses à savon... Logique, donc, que les trottinettes aient maintenant leurs compétitions. Et dans ce cadre, oubliez les modèles paisibles limités à 25 km/h réservés à la voirie. Ici, ce sont les 130 km/h que ces trottinettes atteignent sur des circuits empruntés habituellement soit par des karts, soit par des motos.

Organisé sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme, l'E trott Racing possède son propre règlement (avec deux catégories distinctes, les de 38 kg et les + de 38 kg). Partagée entre des modèles de série et des prototypes, cette compétition reste pour l'instant fréquentée par quelques pionniers amateurs de sensations fortes et animés par l'esprit de participer à quelque chose de tout neuf. Pour 2025, cinq épreuves sont au programme pour une entrée en matière du côté du Mans (72), les 5 et 6 avril, et une finale organisée sur le pôle mécanique d'Alès (30), les 13 et 14 septembre.

Plus d'informations : www.ffmpegoto.org

“ Faire le choix d'un EDPM, ce n'est pas qu'assouvir ses pulsions libertaires. C'est pour l'immense majorité des utilisateurs d'abord et avant tout un choix de raison quand on habite en ville. ”

Un EDPM, c'est aussi la liberté (on y revient) de partir quand bon vous semble, d'emprunter des chemins fluides, et donc de vivre sa liberté d'aller et venir en n'ayant à supporter qu'un minimum de contraintes... Une pratique qui ne va faire qu'augmenter, pour plusieurs raisons : des politiques de la ville qui sont chaque jour un peu plus hostiles à la voiture (et à la moto), mais aussi des matériels proposés toujours mieux adaptés et toujours plus performants (on ne parle pas là que des performances sportives). Les EDPM ont de (très) beaux jours devant eux, à condition de mieux faire respecter les règles de pratique. C'est d'ailleurs l'anarchie constatée à Paris qui a poussé la mairie, à la suite d'un vote populaire, de retirer en 2023 l'ensemble de ses 15 000 trottinettes électriques proposées en location libre-service, les Parisiens jugeant ces engins à la fois dangereux et trop encombrants... Sans compter toutes ces trottinettes qui finissaient sur les bords de Seine ou plongées carrément tout au fond de son lit. L'offre publique disparue, les vendeurs privés ont pris le relais et les magasins ont commencé à fleurir, répondant à une demande forte... La nature a horreur du vide. La ville aussi.

La trottinette en conquête

C'est un sentiment qui se vérifie en se

promenant dans les magasins spécialistes du genre autant que chez les généralistes dont les rayons proposent également des trottinettes électriques. Ce sentiment ? Celui d'une montée en gamme pour des modèles de plus en plus en phase avec la réalité des environnements où ils évoluent, comme en témoigne Rudy Godoy, directeur France de Segway Ninebot, marque leader du marché :

« Il y a une tendance à améliorer les capacités dynamiques de nos trottinettes, en ajoutant des éléments de suspensions pour plus de confort par exemple. Nous proposons aussi de meilleurs freins, une plus grande autonomie grâce à de nouvelles batteries... Nos modèles embarquent aussi des systèmes de navigation, un contrôle de traction. Depuis trois ans, nous sommes restés stables sur les prix mais en offrant un niveau d'équipement supérieur, profitant de ce que nous permettent les nouvelles avancées de la technologie. Et puis nous sommes en pleine phase de renouvellement après la crise sanitaire. Beaucoup ont acheté leur première trottinette électrique à cette période, et nous nous devons de proposer des matériels qui justifient cette volonté de renouvellement d'achat. Sans oublier que la trottinette devient un objet de mode, on l'achète parfois autant pour le look que pour l'usage. Le profil de la clientèle, ce sont les 20/35 ans,

CE QUE DIT LE DROIT



Depuis le 25 octobre 2019 (et le décret modificatif du 31 août 2023), le code de la route reconnaît les EDPM comme une nouvelle catégorie de véhicules et en définit le statut. Il fixe les caractéristiques techniques, les règles de stationnement et précise les sanctions en cas de non-respect de ces règles.

Parmi les règles édictées, on relève que les conducteurs doivent adopter un comportement prudent, qu'il est interdit de conduire sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants (de même qu'il est interdit de porter des écouteurs ou tout autre appareil susceptible d'émettre du son ou de téléphoner), qu'il faut avoir plus de quatorze ans pour les utiliser, que leurs usages sont strictement personnels (interdit de les utiliser à deux), qu'il est interdit (sauf dérogation) de circuler sur les trottoirs mais au contraire obligatoire en agglomération d'utiliser les pistes cyclables quand il y en a, et sinon d'emprunter les voies de circulation dont la vitesse est inférieure ou égale à 50 km/h. Le port du casque est obligatoire hors agglomération (recommandé en ville), et les feux avant/arrière, klaxon, frein et dispositifs rétroréfléchissants obligatoires partout.

En cas d'infraction pour non-respect des règles de circulation, l'amende sera de 150 euros, majorée à 1 500 euros en cas de vitesse supérieure à 25 km/h.

plutôt urbains, qui l'utilisent pour aller au travail. Certains pour l'intermodalité puisqu'ils prennent aussi le train, le métro et qui recherchent un produit léger et pratique. Ce sont les tarifs inférieurs à 400 euros. Ceux qui font de longues distances, 8 km en moyenne, se tournent vers un matériel plus imposant dont les prix sont plus proches des 700 euros. Le marché est reparti en croissance depuis le mois de novembre. En Allemagne, il a même été multiplié par deux, et en Espagne l'augmentation est de l'ordre de + 30/40 %, quand la France voit sa croissance s'établir à + 20 % ».

S'il reste difficile d'avoir des chiffres exacts, d'après nos informations, sachant qu'il se vend environ 700 000 unités par an, il y aurait entre 2,5 millions et 3 millions de trottinettes électriques roulantes dans l'hexagone.

¹ EDPM : Véhicule sans place assise équipé d'un moteur ou d'une assistance électrique, conçu pour le déplacement d'une seule personne et dont la vitesse doit être supérieure à 6 km/h et ne pas dépasser les 25 km/h. Rentre dans cette famille les trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards et skateboards, et même les VTT électriques (pourtant équipés d'une selle, NDLR.).





Geoffroy de Susbielle.

L'aventure humaine et solidaire du Rallye du Cœur

Texte : Floriane Boivin

Photos : Le Rallye du Cœur

Depuis huit ans, le Rallye du Cœur sillonne la France avec pour slogan « Donnons des jours à la vie », et deux missions : offrir un moment d'évasion à des enfants souffrant de cancer et financer la recherche contre cette maladie. Ces opérations, qui ont déjà permis de récolter plus de 4,3 millions d'euros, offrent de véritables bouffées d'air frais aux enfants malades et à leurs proches, sur fond de voitures anciennes et modernes. Car ici, les stars, ce ne sont pas les beaux véhicules mais bel et bien ces enfants : ce sont eux qui méritent d'être mis en avant. Rencontre avec Geoffroy de Susbielle, son co-fondateur.

L'association *Imagine for Margo* lutte contre le cancer des enfants. Créée en 2011 en mémoire de Margaux, une jeune fille emportée par la maladie à l'âge de quatorze ans, elle finance des programmes de recherche innovants pour développer des traitements spécifiques aux enfants malades. L'association sensibilise également le grand public et mobilise des fonds à travers des événements solidaires.

Le Rallye du Cœur

Bonjour Geoffroy, depuis 2017, le Rallye du Cœur est organisé en collaboration et au profit de l'association *Imagine for Margo*. Comment cette belle aventure a-t-elle vu le jour ?

Dans le cadre de mon travail dans l'événementiel, j'ai eu la chance de rencontrer Patricia Blanc, la présidente de l'association *Imagine for Margo*. Nous avons échangé sur l'association, mais aussi sur son parcours en tant que mère de famille ayant perdu un enfant malade. Alors quelle avait une dizaine d'années, sa fille Margaux a malheureusement





Un équipage se préparant au départ avec son filleul (à droite).

Un équipage avec sa filleule, pendant le concours d'élégance de la 4^e édition du Rallye du Cœur Nantes (au milieu).

été diagnostiquée d'un cancer cérébral : le gliome infiltrant du tronc cérébral. Patricia m'a alors révélé la dure réalité du cancer de l'enfant : chaque année, 2 500 enfants sont diagnostiqués, 500 en meurent et 1 500 gardent des séquelles à vie.

La maladie est considérée comme rare chez les enfants, ce qui explique pourquoi les laboratoires pharmaceutiques se concentrent davantage sur le cancer de l'adulte. Aujourd'hui, de nombreux traitements utilisés sont ceux des adultes, réadaptés pour les enfants. Cela a des conséquences non négligeables sur leur développement et leur santé. Je pense par exemple à ma nièce de quinze ans, atteinte d'un cancer du cerveau,

et qui déclare d'ores et déjà des séquelles physiques qu'elle endurera toute sa vie.

Sachez également que 80 % de la recherche contre le cancer de l'enfant dépend des associations. Face à ce constat, j'ai décidé de monter une opération ayant deux objectifs : collecter des fonds au profit de ces associations, et offrir une belle parenthèse aux enfants malades, ainsi qu'à leurs parents et leurs frères et sœurs.

“ C'est un événement résolument humain. ”

Pouvez-vous nous en dire plus sur l'opération ?

Le Rallye du Cœur n'est pas une association, mais une entreprise, qualifiée de société à mission. Depuis huit ans, nous travaillons, nous créons de nouveaux outils, nous progressons, pour continuer à faire chaque année toujours mieux... Le Rallye du Cœur s'appuie sur deux acteurs importants dans la réussite de chacune de ses éditions.

Les partenaires tout d'abord. Le Rallye du Cœur finance intégralement les différentes éditions régionales. Nos équipes locales sollicitent alors les entreprises, locales elles-aussi, pour devenir sponsors financiers

de l'opération. Afin de permettre au plus grand nombre d'entreprises de s'associer au projet en tant que partenaire, quelle que soit leur taille ou leurs moyens, nous avons créé des niveaux de partenariat les plus abordables possible. Parce que le cancer de l'enfant doit pouvoir être l'affaire de tous. Grâce à ce partenariat entre le Rallye du Cœur et les entreprises, l'événement s'auto-finance et peut donc avoir lieu et perdurer. Ces entreprises sont donc un maillon essentiel dans l'organisation et l'existence même de ces opérations.

Les équipages ensuite. En parallèle de cet équilibre financier recherché, il y a bien sûr les équipages, monsieur ou madame Tout-le-monde, propriétaire de belles voitures. Ces équipages s'inscrivent gratuitement, pour participer à l'une des éditions en région du Rallye du Cœur. Ces équipages ont trois missions essentielles : offrir une journée inoubliable aux enfants malades et leurs familles, collecter un maximum de fonds pour l'association en amont de l'événement (chaque équipage collecte environ treize à quatorze dons par an, via une plateforme internet dédiée, ce qui démontre un vrai engagement), et être de bons parrains. En effet, trois semaines avant le rallye, chaque équipage va être mis en relation avec la famille d'un enfant malade, qui sera

son filleul. Si la santé de l'enfant le permet, il sera présent le jour J. Son parrain s'occupera alors de l'enfant et de sa famille. L'année dernière, nous avons comptabilisé plus de 800 équipages toutes villes confondues.

Aujourd'hui, Le Rallye du Cœur soutient deux associations, toutes les deux évoluant dans le domaine du cancer de l'enfant. L'association *Imagine For Margo* et l'association *APPEL* (Association Philanthropique de Parents d'Enfants atteints de Leucémie ou autres cancers, *NDLR.*) très implantée et active dans la région lyonnaise.

“
... parce que les
sourires des équipages,
des enfants et de leurs
familles *ne mentent pas*.
Et ça, c'est le plus beau
des cadeaux pour tous.”

Et sur les dons récoltés ?

La première édition de cet événement, organisée avec un ami, a eu lieu en septembre 2017, à Versailles (78). Environ soixante voitures et autant d'enfants ont participé, et les dons ont été collectés exclusivement auprès de sponsors locaux. Les entreprises et commerçants de Versailles ont généreusement contribué, permettant de récolter 20 000 euros. L'année suivante, la somme a doublé, pour atteindre 48 000 euros.

Fort de ce succès et sollicités par des acteurs en régions, nous avons décidé de développer l'événement à Nantes (44), à Lyon (69) et à Lille (59). En 2024, nous avons réussi à collecter près d'1,4 million d'euros, toujours dans le but de financer des programmes de recherche spécifiques et ciblés. Concrètement, 70 % de cette somme est consacrée à la recherche sur le cancer de l'enfant, et 30 % aux soins de support. Ces derniers comprennent l'accompagnement, le soutien aux parents et aux frères et sœurs des enfants malades.

Nous finançons par exemple une socio-esthéticienne à Nantes, qui passe quatre



Le départ pour le rallye, un moment fort de la journée où les équipages prennent la route. C'est LE moment que tout le monde attend !

jours par semaine à rendre visite aux enfants, discuter avec eux, les masser et les aider à accepter les changements physiques et esthétiques, surtout pour les petites filles. Nous finançons également du soutien scolaire, car une étude a montré que les notes scolaires des frères et sœurs baissaient dans le mois suivant l'annonce de la maladie. Pour les parents, nous proposons des week-ends de détente, pour lâcher prise, leur permettre de se relaxer et de retrouver des discussions de couple.

Nous avons un véritable rôle de sensibilisation sur la réalité des enfants malades. Prochainement, nous allons inaugurer une salle de repos à l'hôpital Robert Debré à Paris, totalement rénovée grâce au Rallye du Cœur, pour offrir plus de confort et de repos aux parents qui passent un temps fou aux côtés de leurs enfants malades.

Est-ce seulement des entreprises qui participent ou y-a-t-il des particuliers ?

La majorité des participants sont plutôt des particuliers, généreux, au grand cœur, souhaitant faire de leur passion pour l'automobile un vecteur de partage, un engagement fort. Sur les 250 équipages, une cinquantaine au maximum sont des partenaires, souvent dans le domaine de l'automobile.

Avez-vous des anecdotes à nous partager au sujet des précédentes éditions ?

À Paris par exemple, nous avons la maman d'une petite fille décédée il y a deux ans, qui continue d'être présente chaque année, car les parrains de sa fille ont souhaité poursuivre ce parrainage. À Nantes, une autre maman m'avait confié que le Rallye du Cœur était "une truelle de ciment dans son couple". Autrement dit, l'événement représentait une parenthèse heureuse pour l'intégralité de sa structure familiale. À Lyon, Raul qui est un célèbre créateur de contenu, est présent chaque année, avec une superbe auto et un immense cœur. Nous avons aussi un parrain qui, chaque année à la rentrée scolaire, emmène son filleul à l'école dans une voiture différente : une Porsche, une Ferrari, une Aston Martin... À chaque fois, c'est la surprise et la magie opère !



**AXA Passion
soutient le Rallye
du Cœur. Retour sur
l'édition 2024.**



Succès de l'événement

Depuis sa création, l'événement ne cesse de prendre de l'ampleur. Selon vous, quel est le secret de sa réussite ?

C'est un événement résolument humain. Il est vrai que ce qui fait rêver un enfant, qu'il soit malade ou non, c'est une belle voiture, sa silhouette, parfois même sa « bouille » (une ancienne Fiat 500, une 2 CV ou une Méhari plaisent aussi beaucoup), son bruit, les sensations fortes et l'adrénaline qu'une accélération peut procurer. La passion automobile y tient une place importante, mais le projet est avant tout caritatif et solidaire.

Tout au long de l'année, nous organisons également plusieurs actions, en collaboration avec les associations soutenues, telles que la distribution de cadeaux à Noël, des visites de concessions automobiles, des distributions de chocolat pour le corps médical à Pâques. Nous

avons également des partenariats avec la Gendarmerie nationale, avec les Pompiers, qui viennent le jour du rallye pour faire rêver au maximum les enfants.

En fait, le succès de cette opération réside en deux mots : la transparence et le vrai. La transparence parce que chaque don collecté par les équipages est fléché. Chaque don va à un programme déterminé, ciblé et piloté par un médecin ou un professeur de recherche qui est là le jour de l'événement. Et ça, c'est primordial. Et puis le vrai, parce que les sourires des équipages, des enfants et de leurs familles ne mentent pas. Et ça, c'est le plus beau des cadeaux pour tous.



Une petite guerrière au volant d'un bolide !

Les enfants sont admiratifs devant les véhicules d'exception rassemblés sur cette journée.



Des véhicules qui font rêver les enfants

Le Rallye du Cœur réunit aussi bien des voitures d'exception, de sport, des anciennes, que des voitures au « capital sympathie ». C'est un véritable petit musée à ciel ouvert de beaux véhicules qui est proposé aux visiteurs lors de ces journées.

Quels sont les véhicules les plus exceptionnels à avoir participé à l'événement ?

Je pense notamment à une Ferrari 812 Superfast ou à une magnifique Bugatti de 1929. Nous avons également eu le privilège de voir une Aston Martin DB5, la voiture de James Bond, ainsi qu'une Bugatti Baby II homologuée route (il y en a deux dans le monde, dont une française...) et la Citroën Méhari du *Gendarme de Saint-Tropez*. Tous ces véhicules sont mélangés à d'autres voitures au fort capital sympathie comme des camions de pompier, des Mini, des Jeep Willys, qui font toujours rêver les enfants. Mais au-delà des belles voitures, l'importance est surtout d'avoir de bons équipages, ce que nous appelons « des gens bien », qui savent pourquoi ils sont là, qui veulent faire avancer la recherche et donner du plaisir aux enfants.

Y-a-t-il des véhicules particulièrement demandés par les enfants ?

Nous évitons de demander aux enfants ce qu'ils voudraient avoir, car nous ne voulons pas risquer de les décevoir. Mais si on nous glisse l'information, nous essayons de faire le nécessaire, bien entendu. Nous avons par exemple un petit garçon qui est fou de Ferrari. Forcément, dans ces conditions, nous faisons en sorte que son parrain soit propriétaire d'une jolie Ferrari !

De l'espoir pour les familles

Quels sont les retours des équipages, des enfants, et comment voient-ils l'événement ?

Le parrainage est la partie vraiment incarnée du Rallye du Cœur. Pour l'équipage, l'enfant devient un filleul, c'est un engagement fort, une responsabilité humaine que nous demandons aux équipages. De leur côté, les enfants accordent une importance, voire même une réelle admiration à leurs parrains. Certains parrains sont ensuite invités aux anniversaires ou autres fêtes de famille, devenant parfois même de vrais amis. Cela renforce l'aspect familial du Rallye du Cœur.

Ils sont souvent bouleversés mais très heureux d'avoir contribué à cette cause. Hugues de Saint Périer, Agent AXA, par exemple, est celui qui collecte le plus de fonds à chaque année avec son camion de pompier américain.

Il est profondément investi et garde des liens très forts avec la famille. Nous avons également Laurent, équipage historique, qui a souhaité avoir comme filleul un jeune adulte ayant son permis, pour lui permettre (en surprise) de piloter sa Porsche à ses côtés pendant une heure. Chacun vit l'événement à la hauteur de ce qu'il est capable de donner et de recevoir.

Quels sont les liens tissés entre les enfants et les entreprises ?

Nous avons des partenaires qui engagent jusqu'à huit véhicules et qui ont les mêmes filleuls depuis quatre ans. Les enfants sont invités et participent aux fêtes de Noël des entreprises, ainsi qu'à leurs événements automobiles. Les partenaires accueillent ces enfants malades comme des stars, car ils sont de véritables guerriers qui gardent le sourire malgré tout. Ils méritent qu'on s'occupe d'eux et qu'on leur offre les plus beaux moments possibles.

Prochaines éditions

Envisagez-vous d'ouvrir l'événement à d'autres associations ?

Suivant les villes, ce sont les équipes en locales qui décident de l'association soutenue. C'est ce qui s'est passé à Lyon avec le choix de l'association APPEL. Nous souhaitons néanmoins garder cette colonne vertébrale qu'est le combat contre le cancer de l'enfant.

Quelles sont vos perspectives et ambitions sur les prochaines éditions de 2025 ?

Notre ambition est de continuer à faire ce que nous savons faire : créer une belle journée pour les enfants et leurs familles tout en récoltant un maximum de dons et de sourires. L'année dernière, toutes éditions du Rallye du Cœur confondues, nous avons collecté plus de 9 000 dons. En 2025, nous visons de faire encore mieux, ciblant 15 000 dons, pour atteindre les deux millions d'euros collectés.

Ce serait magnifique, d'autant plus que cette année, nous avons deux nouvelles régions qui vont organiser leur 1^{re} édition en local : la Normandie à Cabourg (14) et la Bretagne à Saint-Brieuc (22). Nous réfléchissons également à nous développer dans l'est de la France, notamment à Strasbourg (67), ainsi que dans le sud-ouest, à Bordeaux (33), et même à Monaco (98) et Marseille (13). Bien sûr, ce sont des objectifs ambitieux, mais comme le disait mon grand-père : "Mieux vaut viser la perfection et la manquer, que viser l'imperfection et l'atteindre !".

Calendrier du Rallye du Cœur 2025

Samedi 17 mai : Le Rallye du Cœur de Nantes au Château de Goulaine (44)

Samedi 14 juin : Le Rallye du Cœur de Lyon au Château de Salette (81)

Samedi 21 juin : Le Rallye du Cœur de Paris au Château de Saint-Jean-de-Beauregard (91)

Samedi 28 juin : Le Rallye du Cœur en Nord (ou en or) à l'Hippodrome de Marc-en-Baroeul (59)

Samedi 4 octobre : Le Rallye du Cœur de Bretagne au Château de Pommorio (22)

Samedi 11 octobre : Le Rallye du Cœur de Normandie au Château de Carel (14)

Le Rallye du Cœur en chiffres

- **19** programmes de recherche financés
- **19** rallyes organisés
- **4 300 000 €** récoltés pour la recherche
- **3 000** équipages engagés
- **1 500** enfants et familles soutenus
- **450** partenaires et sponsors

**SOUTENEZ
LE RALLYE
DU CŒUR, ET
PARTICIPEZ À
L'ÉDITION 2025**





INTERVIEW

Julien Chaffard, fondateur de la Classic Racing School.

La Classic Racing School : une école de pilotage pas comme les autres

Texte : Benjamin Pinier

Photos : Classic Racing School, Killian Herbert, Benjamin Fournier, Joris Clerc, Julien Chaffard



Fondée en 2017 au cœur des montagnes du Puy-de-Dôme, la Classic Racing School n'a rien d'une école de pilotage traditionnelle. Installée sur le mythique circuit Charade (63), témoin privilégié des grandes heures de la Formule 1 dans les années 60, elle propose à des passionnés de tous âges et tous niveaux, une véritable plongée dans l'âge d'or de la course automobile. Pour AXA Passion, son fondateur Julien Chaffard revient sur la belle histoire derrière ce projet ambitieux et unique au monde.

Comment est née l'idée de la Classic Racing School ?

Ma famille n'a aucun lien particulier avec l'automobile, mais j'ai rapidement eu envie de rentrer dans ce milieu. Je me suis tourné vers des études d'ingénieur, en espérant devenir ingénieur de piste et, à l'occasion d'un stage en 2015, j'ai intégré une écurie basée dans le sud de la France, appelée AGS, qui proposait une école de pilotage en Formule 1.



Lors de ce stage, j'ai remarqué l'intérêt croissant pour le pilotage loisir et j'ai commencé à réfléchir à des idées d'alternatives à la Formule 1. Un jour, des amis m'ont offert une box pour un stage de pilotage. Je voulais le réaliser sur des voitures de course anciennes, mais j'ai constaté qu'aucune offre n'existait. Il était possible de rouler en GT modernes, en Formule 1, Formule 3 ou Formule 4, mais pas en monoplaces classiques. C'est comme cela que l'idée a germé : il y avait un véritable manque à combler.

À cette époque, il me restait encore deux ans d'études. Je suis alors parti au Canada, où j'ai découvert l'entrepreneuriat à travers Entrepreneuriat ULaval, une structure qui permettait aux étudiants de développer un projet en parallèle de leur cursus universitaire. Je me suis lancé corps et âme dans mon idée, avec pour ambition de ne pas simplement mettre des voitures sur un circuit, mais de recréer une véritable immersion dans les années 1960 avec des monoplaces historiques, un circuit majeur

L'équipe Classic Racing School regroupe des passionnés de la compétition automobile (ci-dessous).





“ Notre volonté est de *recréer l'esprit des années 1960*. Une ambiance à la fois simple et amicale. ”

du patrimoine du sport automobile et une ambiance conviviale, loin du monde parfois un peu élitiste de cet univers.

Restait alors à dénicher le circuit et les voitures. Comment cela s'est-il déroulé ?

Avec mon associé, nous avons cherché un constructeur capable de refabriquer des voitures d'époque à l'identique. Après de nombreuses recherches, nous sommes tombés sur Crosslé, un fabricant basé en Irlande du Nord. Il s'agit de la plus ancienne usine de voitures de course au monde, toujours installée dans ses locaux d'origine. Rien n'a changé depuis 1958. Ils ont adoré notre projet et ont rapidement accepté de nous accompagner.

Il nous fallait ensuite un circuit et nous avons eu le bonheur d'apprendre que celui de Charade était disponible. L'enceinte a accueilli la F1 entre 1965 et 1972, c'était le cadre parfait.

Restait la question du financement. Deux jeunes de 20 ans cherchant à lever un million

d'euros pour une école de pilotage historique, ce n'était pas très crédible aux yeux des banques. Nous avons opté pour une stratégie médiatique en contactant tous les rédacteurs en chef des magazines spécialisés. La plupart ont été très réactifs, ce qui nous a permis d'obtenir de nombreux articles. Parfois, ce n'était qu'un quart de page, mais l'objectif était atteint : faire parler du projet et attirer des passionnés prêts à investir en achetant les voitures. Car tous nos véhicules sont privés, ils appartiennent à ces investisseurs.

En deux ans, tout était en place et nous sommes, encore aujourd'hui, la seule école de pilotage historique au monde. Notre volonté est de recréer l'esprit des années 1960. Une ambiance à la fois simple et amicale. Nous accueillons tous les profils, de 18 à 85 ans, qu'ils soient novices ou anciens vainqueurs des 24 Heures du Mans.

Sur le plan entrepreneurial, quelles ont été les principales difficultés rencontrées ?

Étonnamment, la phase la plus compliquée est arrivée après le lancement. À 20 ans, on ne



Petit-déjeuner dans le fameux lounge rétro (à gauche). Ligne droite des stands du circuit Charade (à droite).

mesure pas encore tous les défis qu'implique la création d'une entreprise.

Les deux premières années ont été relativement sereines. Grâce à la presse, nous avons facilement trouvé des voitures, et le circuit, étant peu exploité, ne posait pas de contraintes particulières. La rentabilité n'était pas encore une priorité ; notre principal objectif était de nous faire connaître et d'obtenir des premiers retours.

Les véritables difficultés sont apparues au bout de trois ans, avec la nécessité d'équilibrer notre modèle économique. Mettre des voitures sur un circuit et faire parler de nous était une chose, mais rentabiliser le projet en était une autre. Nous sommes entrés dans la réalité concrète d'une entreprise qui doit générer des profits.

Vous proposez une immersion complète dans l'univers du pilotage des années 60. Comment se déroule une journée à la Classic Racing School ?

Nous mettons un point d'honneur à assurer une cohérence parfaite dans l'expérience que

nous proposons. Notre lounge est aménagé avec du mobilier d'époque, des objets authentiques et des matériaux nobles. Faire rouler nos voitures sur un circuit ultra-moderne comme le Castellet (83) n'aurait aucun sens. En revanche, les faire évoluer sur Charade, qui les avait réellement accueillies à l'époque, donne une véritable valeur ajoutée.

Avant même l'arrivée sur le circuit, chaque participant reçoit chez lui une lettre personnalisée, imprimée sur du vieux papier. Un suivi par mail, que nous appelons le « driver's guide », lui permet de découvrir le tracé à travers des vidéos embarquées et un tour commenté.

Le jour J, l'expérience commence par un petit-déjeuner en compagnie des coaches, des mécaniciens et de toute l'équipe. Les participants découvrent ensuite leur tenue complète dans des vieux lockers des années 50. Après un briefing d'une vingtaine de minutes, ils effectuent quelques tours de reconnaissance en berline, puis en monoplace en suivant un instructeur, avant de réellement commencer les sessions.





Le repas du midi se déroule sur la ligne droite des stands, au milieu des voitures ou dans l'atelier en cas de pluie. L'après-midi, les participants repartent pour trois à quatre séries, où l'objectif va être d'appliquer les notions abordées le matin, en affinant leurs trajectoires et leur technique de freinage.

L'organisation en petits groupes permet de ne jamais surcharger la piste. Ceux qui ne roulent pas assistent aux sessions en bord de piste, accompagnés des instructeurs, pour observer et apprendre. Il n'y a jamais de temps mort, ce qui permet une immersion totale.

“
Nous mettons un point d'honneur à *assurer une cohérence parfaite* dans l'expérience que nous proposons.”

Pourquoi avoir choisi le circuit de Charade comme base pour votre école ?

Plus jeune, je jouais à un jeu vidéo qui s'appelait GT Legends, dans lequel apparaissait ce circuit que je trouvais fabuleux en termes d'expérience de pilotage. Je me suis dit que ce serait super de pouvoir nous installer ici, car les sensations seraient certainement décuplées en vrai.

Pour les passionnés de sport auto de cette époque, le circuit est mythique. La F1 est arrivée en 1965, avec quatre Grand Prix disputés jusqu'en 1972 et de très grands noms : Jim Clark, Jackie Stewart, François Cevert, Jean-Pierre Beltoise, etc.

Le tracé faisait initialement 8 kilomètres de long, avec un dénivelé moyen de 9 %. Des vraies montagnes russes ! C'est d'ailleurs l'un des rares circuits au monde, littéralement construit dans la montagne. L'endroit est complètement perdu dans la nature, avec une atmosphère assez mystique.

En 1989, le circuit a été réduit à quatre kilomètres, mais la nouvelle version reprend pour 3/4 le tracé originel et propose toujours autant de dénivelé. Pour l'anecdote, une grande partie de la piste d'origine empruntait une route départementale ouverte à la cir-

culation. Donc n'importe qui pouvait venir rouler librement sur le circuit.

Vous utilisez des monoplaces Crosslé 90F, répliques d'un modèle de la fin des années 60, la Crosslé 16F. Pourquoi ce choix ?

Pour faire simple, la Crosslé 90F est une version neuve de la 16F. Lorsque nous avons cherché à faire fabriquer nos voitures, nous nous sommes basés sur la première monoplace conçue par Crosslé : la 16F. Je trouvais cette voiture magnifique et elle avait gagné le championnat de Formule Ford. Donc la base était bonne pour proposer un modèle avec un peu de pedigree.

À l'époque, la Formule Ford était la quintessence du sport automobile et une étape clé pour accéder à la Formule 1. D'ailleurs, les Formules 3, Formules 1 et Formules Ford de cette époque étaient très proches en matière de conception.

Évidemment, la 16F n'était plus produite. Crosslé n'en avait fabriqué que quarante et il devait en rester une trentaine, dont la plupart aux États-Unis. J'en ai d'ailleurs acheté une, à titre personnel, pour voir comment elle se comportait, avant de faire fabriquer notre modèle.

La 90F est une réédition de la 16F, conçue à l'identique, avec le même châssis, les mêmes trains roulants et la même coque. Nous avons simplement dû faire trois ajustements pour la rendre plus accessible : un arceau plus grand, car la 16F de l'époque accueillait des pilotes d'1,60 m, un moteur plus moderne et plus coupleux, et un réservoir plus petit, permettant de reculer l'assise de vingt centimètres.

La 16F était équipée du moteur Ford Kent 1 600, utilisé par toutes les Formule Ford des années 60/70. Un véritable moteur de course, mais très difficile à utiliser pour le grand public : il ne se passe rien en dessous de 4 000 tours et il casse au-delà de 7 000. Une plage très faible et impossible à manier pour des non-professionnels.

Nous avons donc opté pour un moteur 2 litres, toujours issu de la gamme Ford, mais plus récent puisqu'il date des années 90. Il conserve l'esprit de l'époque, sans assistance et avec ce carburateur qui fait partie de l'identité de la voiture, mais beaucoup plus fiable et facile d'accès.





Benoît Tréluyer (à gauche), Jacky Ickx (au milieu), Giacomo Agostini (à droite).

“Aujourd’hui, nous avons beaucoup d’anciens pilotes qui nous soutiennent, font partie de notre communauté et viennent rouler sur le circuit. [...] *Jacky Ickx, Henri Pescarolo, Gérard Larrousse, Philippe Alliot, Benoît Tréluyer...*”

La 90F reste donc bien une 16F, sans ABS ni ESP, fabriquée à la main sur les mêmes chaînes de production, avec le strict minimum de modifications pour la rendre plus accessible.

Avez-vous déjà accueilli d’anciens pilotes venus rouler sur votre circuit ?

Lorsque nous avons lancé l’école, le sport automobile était un univers qui me faisait rêver et dans lequel j’avais de nombreuses idoles, mais nous n’avions aucun contact. Aujourd’hui, nous avons beaucoup d’anciens pilotes qui nous soutiennent, font partie de notre communauté et viennent rouler sur le circuit.

Jacky Ickx, Henri Pescarolo, Gérard Larrousse, Philippe Alliot, Benoît Tréluyer... Certains viennent pour retrouver les sensations qu’ils ont connues à l’époque, d’autres, plus jeunes, viennent découvrir ce type de pilotage. Pour nous, c’est une immense fierté de pouvoir rencontrer nos idoles et partager notre passion avec eux.

Au-delà de nos clients, notre équipe elle-même est composée de personnes issues du sport automobile. Mon associé, Pierre Sancinéna, est un pilote professionnel et coach ayant notamment accompagné les participants du GP Explorer, ou encore Isack Hadjar (actuellement en F1). Parmi nos instructeurs, nous avons



aussi Loïc Depailler, fils de Patrick Depailler, ou Arthur Rougier, pilote officiel McLaren en GT3.

La Classic Racing School est aussi une écurie de compétition. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Comme je vous le disais, avant même la création de l’école, nous avons acheté une Crosslé 16F pour la tester. Une fois l’école ouverte, plusieurs membres de l’équipe ont souhaité faire de la compétition. Nous avons donc créé une écurie de course historique, pour de la Formule Ford.

Nous avons participé aux compétitions de 2019 jusqu’à l’année dernière, avec à la clé un titre de vice-champions de France de Formule Ford Classe A avec notre pilote Nicolas Leblond. Les voitures engagées dans ce type de championnat sont classées par catégories, selon leur année de production (de 1968 à 1984). Par cohérence avec notre projet, nous avons choisi de ne faire rouler que des modèles correspondant à la classe la plus ancienne.

En 2021, nous avons même créé un volant, baptisé Volant Michel Vaillant, permettant



à des personnes, même sans expérience, de tenter de remporter une saison complète dans notre écurie. Pour le prix d'un simple week-end de stage, le vainqueur gagnait une année entière de compétition avec nous.

Depuis l'an dernier, nous nous retirons progressivement de la compétition monoplace historique pour nous concentrer sur d'autres événements comme Le Mans Classic ou le Tour Auto.

Comment imaginez-vous l'avenir de la Classic Racing School ?

Depuis nos débuts, nous avons connu plusieurs phases d'évolution. De 2017 à 2019, l'école était notre seule activité. Puis en 2019, nous avons lancé l'écurie de course et à partir de 2020-2021, nous avons commencé à nous ouvrir aux entreprises.

Aujourd'hui, notre principal axe de développement est d'améliorer notre visibilité, notamment auprès de ces entreprises. L'objectif est de se faire connaître au-delà du sport automobile et de développer une activité événementielle et de team building plus qu'originale.

Nous travaillons également sur la saisonnalité de nos activités. À Charade, nous ne pouvons rouler que de mars à octobre, donc nous avons développé une antenne en Espagne pour organiser des stages aussi durant l'hiver.

Enfin, nous avons aussi mis en place une offre itinérante. Grâce à notre écurie de course, nous avons pu développer toute la logistique nécessaire pour nous déplacer sur d'autres circuits. Jusqu'ici, nous n'étions présents qu'à Charade, mais désormais, selon la demande, nous pouvons proposer des stages de pilotage n'importe où.

D'autres gros projets à plus long terme sont-ils prévus ?

Notre gros projet des prochaines années est la création d'un championnat monotype. La voiture est actuellement en phase finale d'homologation avec la FFSA. Dès 2026, nous proposerons des packages clés en main permettant de participer à une compétition dans le même esprit que nos stages, avec la même équipe encadrante.

Le format retenu proposera deux séances d'essais libres, deux séances de qualifications et quatre courses de vingt minutes. L'objectif est de garantir une équité sportive totale en mettant à disposition des voitures identiques, tout en assurant une gestion uniforme du parc automobile.

D'ici trois ans, nous aimerions organiser une dizaine de courses par an, réparties sur des circuits en France et en Europe, avec une grille de trente à trente-cinq voitures. L'événement se greffera sur des meetings tels que Caterham et se déroulera sur deux jours, le vendredi et le samedi, avec une logistique entièrement prise en charge : les voitures et les équipements seront mis à disposition sur place, la restauration sera incluse, et les participants n'auront qu'à réserver leur hébergement.

Aujourd'hui, lorsqu'un pilote souhaite se lancer en compétition, il se retrouve souvent sans réel accompagnement. Avec ce championnat, notre ambition est d'apporter le même encadrement que sur nos stages, afin de démocratiser la course automobile historique.

Le Club par AXA Passion propose à ses membres une journée au sein de la Classic Racing School.

Voir l'actu p.59



DOSSIER

Quand la mer rencontre la lumière : l'histoire fascinante des phares

Texte : Benjamin Piner, Marc Pointud

Photos : Adobe Stock, Wikipédia, R. Larvor, A. Makarova

Les phares maritimes se dressent depuis des millénaires en sentinelles lumineuses pour guider les navires et prévenir les naufrages. Placés sur les côtes ou les récifs isolés, ils signalent aux marins la proximité des zones dangereuses et l'entrée des ports. Bien avant l'ère du GPS et des satellites, la lueur d'un phare offrait aux équipages un repère vital dans la nuit ou la tempête, souvent synonyme de salut après de longues traversées. Au fil des siècles, les phares sont ainsi devenus des symboles de sécurité et de protection pour les navigateurs du monde entier.

Histoire des phares : de l'Antiquité à nos jours

Depuis l'Antiquité, l'homme a cherché à assurer la sécurité de ses navires. Érigé au III^e siècle av. J.-C. sur l'île de Pharos, le célèbre phare d'Alexandrie est resté dans les mémoires pour son gigantisme. Haut de plus de 100 m, il guidait les navires grâce à de grands feux réfléchis par des miroirs polis. Après 17 siècles d'activité, il fut détruit au Moyen Âge par un tremblement de terre, mais son héritage perdure à travers le mot phare lui-même, dérivé de Pharos.

Après la chute de l'Empire romain, qui érigea plusieurs phares (dont la Tour d'Hercule en Espagne toujours en service avec une source

de lumière moderne), l'entretien des phares déclina en Occident, mais cette idée ne disparut pas totalement. Au Moyen Âge, on voit réapparaître des tours à feu rudimentaires dans certaines zones côtières. À la fin du XVI^e siècle, un phare d'un genre nouveau vit le jour en France : le phare de Cordouan. Installé sur un îlot rocheux à l'entrée de l'estuaire de la Gironde, sa construction commencée sous Henri III fut achevée en 1611 sous Louis XIII. Baptisé le "Versailles des mers" en raison de son architecture élégante et de sa chapelle royale intégrée, Cordouan marque l'entrée des phares dans la modernité. Réhaussée de 30 m sous Louis XVI, cette tour de pierre sera dotée en 1790 par l'ingénieur Teulère du premier feu tournant à réverbères paraboliques. Puis, dès 1823, de la première lentille de Fresnel.





Le phare du Crac'h, candidat au patrimoine mondial (à gauche), le "roi des phares" inscrit au patrimoine de l'UNESCO (au milieu), et le phare de Yaquina Head, près de Newport (USA) (à droite).

Mais c'est au XVII^e siècle, sous Louis XIV, que Colbert et Vauban mettent en place, le premier réseau de phares le long des côtes françaises pour favoriser le commerce maritime et protéger les ports de guerre.

Le XIX^e siècle marque l'âge d'or des phares avec l'invention en 1822 de la lentille de Fresnel. En concentrant la lumière en un faisceau puissant, ce dispositif est l'évolution des systèmes d'éclairage. Il va augmenter la portée de plusieurs dizaines de kilomètres. Aux feux de bois succèdent les lampes à huile aux réverbères puissants protégés par une lanterne, puis le pétrole et le gaz d'acétylène, rendant les phares plus efficaces et autonomes. Vint enfin l'électrification, avec un premier phare électrifié en

Angleterre dès 1858, suivi de la France en 1863 avec le phare de la Hève près du Havre. Le XX^e siècle transforma profondément le rôle des phares. Dès les années 1910, les premiers systèmes automatisés apparaissent grâce aux lampes à gaz autogérées. L'électrification et l'électronique accélèrent ce processus, et la France automatisa massivement ses phares jusqu'en 2004 avec le phare de Kéréon, en mer d'Iroise.

Le métier de gardien de phare : une vocation en voie de disparition ?

Avant l'automatisation, être gardien de phare relevait d'une véritable vocation, souvent

rude et solitaire. Chargés de veiller en permanence sur la lumière qui devait guider les navires, les gardiens vivaient le plus souvent isolés du monde, parfois à des kilomètres au large des côtes, pendant des semaines, voire des mois. Leur quotidien consistait à entretenir le feu et les mécanismes du phare, à surveiller les conditions météorologiques et à signaler les dangers. Par tous les temps – tempêtes, brume notamment – il leur fallait s'assurer que le feu reste allumé et son rythme inchangé.

La vie de gardien pouvait être austère : postes reculés, confort spartiate, communications difficiles avec la terre ferme. Sur les phares de haute mer, qualifiés en Bretagne d'« enfer » (comme Ar-Men ou La Jument),



“
*La lueur d'un phare
 offrait aux équipages un
 repère vital dans la nuit
 ou la tempête, souvent
 synonyme de salut après
 de longues traversées.*”

l'isolement était extrême et les relèves parfois retardées de plusieurs jours par la météo.

L'automatisation des phares au XX^e siècle a peu à peu sonné le glas de ce métier. Dans les années 1970, en France, on cessa de remplacer systématiquement les gardiens partants à la retraite et les formations cessèrent dans les années 1990. Le métier disparut officiellement en 2019, avec le départ à la retraite d'Henri Richard, dernier gardien du phare du Cap Fréhel.

Néanmoins, le retour des gardiens à bord des phares isolés en mer ou sur des îles, pour assurer leur entretien tout en tenant compte des conditions modernes, reste une option à considérer. Cela pourrait éviter des coûts élevés à long terme, liés à leur abandon.

Mythes, légendes et mystères autour des phares

La nature isolée et austère des phares a donné naissance à de nombreuses énigmes. L'une des plus célèbres est sans doute celle des îles

Flannan en Écosse. En décembre 1900, sur le phare d'Eilean Mòr, les trois gardiens en poste (Thomas Marshall, James Ducat et Donald MacArthur) disparaissent inexplicablement. Le 26 décembre, le bateau de relève découvre le phare désert, portes fermées, horloge arrêtée – mais aucune trace des hommes. Leur sort reste un mystère complet : aucune dépouille ne sera jamais retrouvée. L'enquête officielle conclut prudemment qu'une vague les aurait emportés alors qu'ils sécurisaient du matériel sur la plateforme inférieure. Pourtant, l'absence de preuves tangibles a alimenté pendant plus d'un siècle toutes sortes de spéculations : certains y ont vu l'œuvre de créatures marines fantastiques, d'autres un rapt surnaturel, ou encore un accès de folie meurtrière suivi d'un suicide. Cette histoire dramatique, popularisée par des poèmes et des romans, illustre l'aura de mystère qui entoure parfois la vie des gardiens de phare.

Au-delà des faits divers, de nombreux phares sont au cœur de légendes et croyances locales. Le phare de Tévennec*, implanté sur un rocher isolé du Raz de Sein en Bretagne, est un cas emblématique de phare réputé hanté. Dès sa mise en service en 1875, ce petit phare a acquis une

* Voir article en page 34



Le phare du Cap Fréhel (à gauche) et le phare de Tévennec situé en Bretagne (à droite).

sinistre réputation : selon les gardiens qui s'y sont succédé, on y entendrait la nuit des voix fantomatiques étranges, cris de terreur ou rires démoniaques, leur ordonnant de partir. La psychose fut telle qu'en à peine quelques décennies, plusieurs gardiens affectés à Tévennec perdirent la raison ou trouvèrent la mort. Dès 1910, le phare ne trouvant plus de gardiens a été automatisé.

Les défis contemporains de la conservation des phares

Avec la fin de la présence des gardiens, de nombreux phares se sont retrouvés livrés à eux-mêmes, notamment les phares en mer. L'absence d'entretien a entraîné, dans certains cas, une dégradation accélérée des intérieurs et des structures. Par ailleurs, les phares subissent de plein fouet les effets de conditions agressives telles que l'extrême humidité, la salinité, le vent et les vagues de tempête pour les phares en mer. Le recul du trait de côte menace directement des édifices bâtis sur le rivage sableux : ainsi,

en Charente-Maritime, l'érosion de la côte sableuse a rapproché l'océan à seulement 150 m du phare de La Coubre, si bien que l'État envisage désormais de démolir cet édifice. Cependant, des études montrent que le trait de côte aurait atteint sa limite d'érosion annonçant un possible retour de son engraissement¹.

Conscientes de cet enjeu, des initiatives publiques et privées tentent de sauvegarder les phares historiques. En France, une association nationale dédiée – la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises (SNPB) – a été fondée en 2002 pour plaider en faveur de la préservation et de la restauration des phares français (voir encadré).

Les projets de reconversion de phares ne manquent pas, certains alliant même préservation et développement économique local. Le phare de Kerbel, dans le Morbihan, en est une illustration souvent citée. Mis en service en 1913, ce petit phare côtier gardé durant 47 ans par Honorine Le Guen, première et certainement seule femme à avoir occupé une telle fonction en France, pour un phare de cette

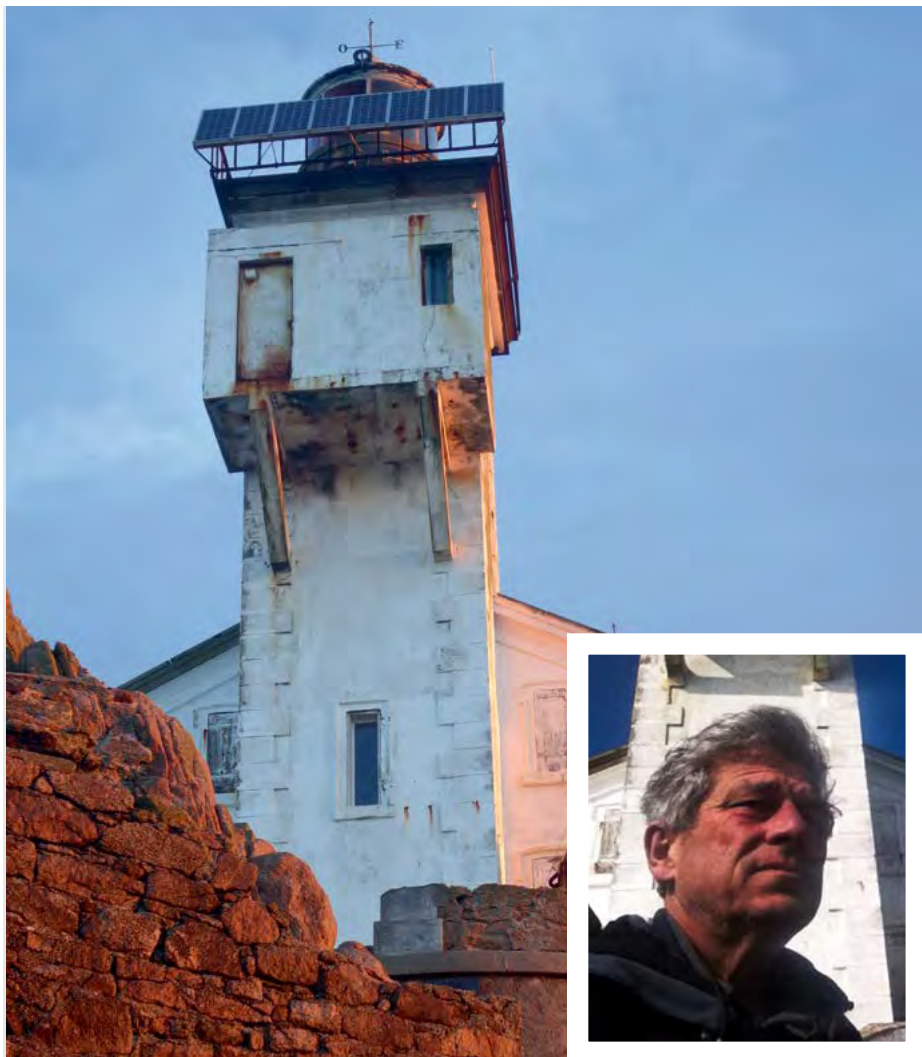
catégorie, a été acheté en 2003 par Daniel Jégat, patron d'une entreprise de bâtiment. Transformé en gîte de luxe, puis revendu en 2018, il est possible d'y louer une chambre aménagée à la place de l'ancienne lanterne offrant aux visiteurs une vue panoramique à 360° sur l'océan. L'ascension de ses 126 marches mène à un studio confortable, faisant de Kerbel le seul phare de France habitable à son sommet.

Enfin, la consécration patrimoniale suprême est arrivée pour Cordouan : en 2021, le « roi des phares » a été inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, reconnaissance de sa valeur universelle et encouragement à poursuivre sa conservation. D'autres phares exceptionnels du patrimoine français pourraient suivre.

Retrouver notre interview du **président de la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises** à la suite de cet article. A propos du phare hanté de Tévennec – les portes de l'enfer, voir le livre sur :

www.pharesetbalises.org →

¹ L'engraissement d'un phare désigne une opération de protection du site contre l'érosion côtière et les assauts de la mer, grâce à des matériaux (sable, béton, etc.).



Marc Pointud, président de la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises.

RENCONTRE

Un patrimoine à protéger, une passion à partager : le phare est magique !

Texte : Floriane Boivin
Photos : SNPB, Charles Marion



Lorsqu'on parle des phares, on pense immédiatement à ces sentinelles de pierre défiant vents et marées. Mais derrière ces monuments majestueux, il y a des hommes et des femmes qui se battent pour leur préservation. Nous avons rencontré Marc Pointud, président de la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises, expert reconnu du monde maritime et Chevalier du Mérite Maritime. Passionné et engagé, il nous livre son combat pour la sauvegarde de ces témoins du passé, leur redonner une seconde vie et les transmettre aux générations futures.

À la découverte de l'association et de son fondateur

Bonjour Marc. Vous êtes un véritable passionné de l'univers marin et expert reconnu dans le domaine. Pourquoi cet amour pour la mer et d'où vient-il ?



Je ne suis pas né au bord de l'océan, pourtant, j'ai passé une grande partie de ma vie en mer. Pendant une quinzaine d'années, j'ai formé des chefs de bord à la voile, naviguant presque toute l'année avec l'association Jeunesse & Marine. En parallèle, mon métier m'a amené à me spécialiser dans le patrimoine maritime, à être expert des ventes, sur des collections privées et publiques d'objets marins, sur l'artisanat maritime et l'histoire de la mer. J'ai ainsi développé une sensibilité particulière pour les phares et leur histoire, qui mêlent prouesse technique, aventures humaines et héritage industriel. J'aime découvrir des patrimoines que personne n'a encore jamais découverts !

Comment est née la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises et quelle est sa mission ?

L'association a vu le jour en 2002, lorsque nous avons constaté l'état préoccupant de nombreux phares, faute de moyens pour

leur entretien et un oubli progressif. Le problème était encore plus criant pour les phares en mer, délaissés après le départ de leurs gardiens dans les années 90.

Les phares sont bien plus que de simples outils de navigation. Ils racontent une histoire, témoignent d'un savoir-faire unique et ont marqué des générations entières de marins et de gardiens. Les phares ont aussi été un des grands instruments de la politique industrielle de l'hexagone au 19^e siècle. La France, berceau de la lentille de Fresnel (voir encadré à la fin de l'interview) qui équipe les phares du monde entier, ne pouvait laisser ce patrimoine se délabrer sans réagir. Il était donc de notre devoir de ne pas les laisser se détériorer.

Comment l'association a-t-elle évolué ?

Il y a deux grandes périodes pour l'association : une première période de 2002 à 2009, de contestation et de dénonciation de la

situation, relayée par les médias. En 2009, notre participation au Grenelle de la Mer a été une étape clé.

Lors de cette rencontre, nous avons présenté trois revendications essentielles. Premièrement, nous avons plaidé pour que l'ensemble des phares français soit officiellement considéré comme un patrimoine maritime national et ne puisse plus être vendu comme de simples infrastructures obsolètes.

Ensuite, nous avons proposé que les phares soient ouverts aux visiteurs afin de sensibiliser le grand public à leur histoire et de générer des revenus pour leur conservation. C'est en 2011 que les phares à terre ont commencé à générer un intérêt financier non négligeable pour les communes avec leur ouverture au grand public. Il faut savoir que même les plus petits d'entre eux peuvent générer jusqu'à 30 000 à 50 000 visites chaque été. Pour les plus connus, nous pouvons compter jusqu'à 200 000 visites à

cette même période. Le phare des Baleines, à la pointe ouest de l'île de Ré, est, à ce jour, le plus visité en France.

Au total, environ 1 000 000 de personnes visitent des phares chaque été. C'est un patrimoine qui arrive à générer beaucoup d'argent mais qui, malheureusement, n'est presque pas redistribué pour leur entretien et leur restauration. Pour les phares en mer (ils sont environ quarante en France à être importants¹), très soumis aux éléments, vous imaginez bien que c'est plus difficile d'y accéder. Pourtant, ce sont eux qui constituent l'imaginaire des phares et font rêver.

Enfin, nous avons demandé que l'entretien technique (toutes les opérations nécessaires pour assurer leur bon fonctionnement et leur sécurité, *NDLR.*) des phares soit dissocié de leur gestion patrimoniale (bâtiment, objets mobiliers/techniques et biens immatériels comme la mémoire des gardiens...).

Grâce à ces démarches, de nombreux phares ont été classés monuments historiques entre 2010 et 2020. Je pense particulièrement au phare du Planier, au large de Marseille, entièrement anéanti par les Allemands en 1944, puis reconstruit et automatisé en 1986. Des logements ont été construits au pied de ce phare et abandonnés à la suite du départ des gardiens. Ce phare a fini par être classé monument historique en 2012. Cependant, être classé ne signifie pas automatiquement bénéficier de fonds pour l'entretien et la restauration. Le défi reste donc entier : trouver des solutions durables pour financer la conservation de ces structures emblématiques.

Quels sont aujourd'hui vos grands enjeux ?

Nos objectifs sont doubles. D'une part, et cela depuis vingt-trois ans, nous voulons structurer la gestion de ce patrimoine, réparti sur l'ensemble du littoral, de Dunkerque à Bonifacio en passant par l'Outre-mer. Chaque phare est unique, mais tous participent d'un même ensemble, à l'image du Conservatoire du littoral qui protège nos côtes depuis cinquante ans.

Nous militons donc pour la création d'un conservatoire national des phares, financé en particulier par la mutualisation d'une fraction des revenus issus des produits retirés de leur exploitation (visites, etc) soit près de cinq millions d'euros annuels. Un fond qui serait géré officiellement par l'État. Ces recettes permettraient d'entrete-

nir notamment les phares en mer, souvent oubliés car inaccessibles, pourtant essentiels à l'imaginaire maritime. Ce sont eux qui alimentent l'envie de visiter ceux à terre. C'est un enjeu difficile que nous menons maintenant depuis plus de vingt ans.

Quelles ont été les principales actions menées ces dernières années ?

Avant 2009, nous avons mené des actions dites « coup de poing », médiatiques, pour sensibiliser et alerter. L'un des événements marquants fut l'organisation d'un pique-nique sauvage sur la plateforme du phare d'Ar-Men, en Bretagne, un symbole fort qui a immédiatement attiré l'attention des médias et des autorités. Le soir même, cet événement passait aux différents journaux télévisés.

En 2011, après le Grenelle de la Mer, nous avons obtenu une autorisation d'occupation temporaire de dix ans sur le phare de Tévennec, afin d'y entreprendre des travaux de restauration (toit, charpente, etc.). Notre objectif était de prouver que des solutions de mécénat pouvaient permettre de réhabiliter ces structures en pesant le moins possible sur les finances publiques. En 2015, pour donner de la visibilité à notre mission, nous avons

LES PHARES EN QUELQUES CHIFFRES

124	Phares installés le long du littoral métropolitain.
32	Phares en mer (hors Tévennec).
30	Estimation du nombre de phares privés en France (tous désaffectés).

mené une expérience inédite : organiser un séjour en solitaire de 69 jours sur Tévennec. Cette immersion totale a attiré l'attention bien au-delà de nos frontières, avec une couverture médiatique jusqu'au Canada et au Japon. Cet exploit nous a permis d'intéresser des entreprises prêtes à nous accompagner dans le cadre du mécénat.

L'État, reconnaissant notre engagement en faveur de ce patrimoine, a décidé d'engager un vaste plan de restauration des phares en mer. C'est ainsi que Tévennec, inscrit à notre demande en première place dans ce plan, a pu bénéficier d'importants travaux de restauration de sa toiture et de sa charpenterie.

¹ Importants selon les critères patrimoniaux suivants : situation, ancienneté et histoire du chantier. Ici, il ne s'agit pas seulement de phares, mais aussi de feux et de grandes tourelles en mer (ex. Birvideaux, Corn-Carhai, etc.), *NDLR.*



Tévennec : un phare solitaire et fascinant

Ces 69 jours en solitaire ont dû être particulièrement éprouvants. Comment avez-vous vécu cette expérience ?

C'était extraordinaire ! J'en suis même parti à contrecœur alors qu'il me restait encore de la nourriture pour un mois. Mais il faut savoir récolter les fruits d'une action et être présent pour ceux qui attendent votre retour.

Ce fut une aventure intense, je dirais magique, sans eau ni électricité. Le phare est perché sur un îlot à dix-sept mètres au-dessus de la mer, balayé par les vents. Il inspire silence, contemplation et impose un profond respect. Nous connaissions bien le lieu, ayant séjourné de nombreuses fois pendant quelques jours avec des équipes de l'association au cours de notre occupation de Tévennec. Ce fut un acte fort, pour démontrer la nécessité de restaurer ce phare, abandonné depuis 1910.

Ce phare est réputé hanté. Que pensez-vous de cette légende ?

(Rires) L'histoire de Tévennec, qui est vu comme le seul phare hanté de France, est fascinante ! C'est un rocher isolé, placé sur un passage

maritime redouté (entre la pointe du Raz et l'île de Sein) et qui a vu de nombreux naufrages avant la mise en service du phare en 1875. Bien auparavant, les Romains passaient par là pour aller chercher de l'étain aux îles Scilly, en Angleterre, un élément nécessaire pour faire du bronze. À cette époque, la navigation était différente : on pratiquait la navigation côtière, faute des moyens de positionnement au large utilisés plus tard.

Pour les Celtes, Tévennec était un lieu de sépulture des marins, et la légende de l'Ankou, messager de la mort, s'est ancrée dans l'imaginaire collectif. Les premiers gardiens et les ouvriers, dans le but d'arrêter le chantier de sa construction, ont raconté des histoires effrayantes, alimentant le mystère. Les gens furent terrifiés. Il ne faut pas oublier que c'était une autre époque : celle où les traditions et les superstitions interféraient dans la religion. Mais croyez-moi, à part quelques cormorans et le bruit du vent, je n'ai rien constaté d'inquiétant là-bas !

De nouveaux projets en perspective

Quel avenir aujourd'hui pour ce phare ?

Son avenir fait partie des projets à long terme. Il faudra lui offrir une seconde vie

LE SAVIEZ-VOUS ?

La lentille de Fresnel, une lentille optique à la bonne capacité de focalisation, a été inventée par l'ingénieur français Augustin Fresnel en 1822. Cette première grande avancée technique du Services des phares et balises a révolutionné l'éclairage des phares en augmentant considérablement la portée de leur lumière. Grâce à sa structure en anneaux concentriques, elle permet de concentrer et de diriger le faisceau lumineux sur des longues distances. Aujourd'hui encore, de nombreux phares à travers le monde utilisent ce système pour guider les navigateurs.

en le transformant en résidence pour artistes et de ressourcement. Nous recherchons des partenaires pour mener à bien ce projet ambitieux et insolite. Et cette année marque un événement particulier : les 150 ans du phare !

Pour terminer, avez-vous des prochains défis à nous partager ?

Nous sommes associés au lancement d'un grand concours d'architecture auprès des écoles d'architecture, des étudiants. L'idée est de permettre à de jeunes architectes de proposer des projets d'aménagement pour une dizaine de phares, tout en respectant le patrimoine. Ce concours se clôturera par un événement et une remise de prix d'ici la fin de l'année.

Les phares sont bien plus que des tours de pierre surplombant la mer. Ce sont des témoins de notre histoire, des sources d'inspiration et des lieux d'exception à préserver pour les générations futures. Nous continuerons à nous battre pour qu'ils brillent encore longtemps sur nos côtes. Affaire à suivre...



Si vous souhaitez contribuer à la sauvegarde de ce patrimoine, c'est par ici





DOSSIER



Un véhicule de loisirs à son image : astuces et idées déco

Depuis la création du premier camping-car en 1902 par Jules Sécrestat, un distillateur bordelais, l'univers des véhicules de loisirs a considérablement évolué. Exit les intérieurs classiques et les extérieurs peu soignés, aujourd'hui le camping-car est bien plus qu'un simple moyen de transport : c'est un véritable lieu de vie. Mais pour que cette maison mobile soit fonctionnelle et qu'elle se transforme en un véritable chez-soi, la décoration joue un rôle important. Dans ce dossier, découvrez des idées, conseils et astuces pour repenser votre intérieur et votre extérieur à votre image !

Texte : Déborah Tassin
Photos : Adobe Stock, Pexels



“ Chaque matériau utilisé joue un rôle essentiel dans l'atmosphère et la perception de l'espace. Bien les choisir, c'est faire le choix de transformer son espace de vie pour le mieux ! ”

Agrandir son espace grâce aux couleurs et aux matériaux

Dans l'univers passionnant des véhicules de loisirs, le moindre centimètre compte ! La bonne nouvelle est qu'il est possible d'agrandir visuellement son espace sans engager de gros travaux, simplement en jouant avec les couleurs.

L'utilisation dans votre habitacle de teintes claires telles que le blanc, le beige, le gris clair, le crème ou le pastel sont idéales pour apporter de la luminosité et agrandir visuellement l'espace de vie.

Les couleurs sombres souvent perçues comme réductrices ne sont, néanmoins, pas à bannir. Bien utilisées, elles ont la

capacité d'apporter du caractère et de structurer un espace, il suffit de bien s'en servir. Une touche foncée sur un pan de mur peut, par exemple, créer un bel effet de profondeur.

Chaque matériau utilisé joue un rôle essentiel dans l'atmosphère et la perception de l'espace. Bien les choisir, c'est faire le choix de transformer son espace de vie pour le mieux !

Envie de plus de luminosité ? Le verre et le plexiglas sont de parfaits alliés. Grâce à leur transparence, ils maximisent la lumière et apportent une sensation d'ouverture.

Côté textiles, privilégiez des matières légères comme le lin, le coton ou le voile, qui apportent douceur et légèreté à votre intérieur. Pour le sol, optez pour des bois clairs tels que le pin, le frêne, le hêtre ou le châtaigner. Leur teinte

naturelle renforce la clarté et donne une impression d'espace plus aéré.

À l'inverse, certains matériaux peuvent alourdir l'espace et donner une impression d'étroitesse. Les tissus épais comme le velours et le cuir, ainsi que les bois foncés, absorbent la lumière et réduisent le volume perçu. Il est préférable de les utiliser avec parcimonie, en petites touches décoratives, pour préserver une ambiance chaleureuse sans étouffer l'espace.

Quelques détails pour un confort maximal

Aujourd'hui, le camping-car ne se limite plus aux vacances : de plus en plus de passionnés choisissent d'y vivre à l'année. Pour transformer cet espace en un véritable cocon chaleureux, quelques détails suffisent.

Une ambiance cocooning passe avant tout par des matières douces et réconfortantes. Plaids réchauffants, coussins confortables et draps douillettes sont essentiels pour apporter plus de confort dans votre espace. Vous pouvez ajouter des bougies parfumées dans l'espace douche et parfaire cette décoration avec des nappes aux couleurs chaudes en cuisine.

Ces détails, loin d'être anodins, font toute la différence et transforment votre véhicule de loisirs en un véritable havre de bien-être.

Bien s'éclairer sur la route

Voyager en camping-car, c'est profiter d'une liberté totale, mais cela implique une gestion réfléchie de l'alimentation électrique. Un éclairage bien pensé allie esthétique et praticité, tout en s'adaptant aux besoins quotidiens et aux contraintes du véhicule.

Il existe plusieurs solutions sur le marché qui conviennent aux voyageurs nomades. Les lampes à intensité variable permettent, par exemple, d'émettre des niveaux de luminosité différents en fonction du moment de la journée et de l'ambiance souhaitée.

À petit prix, les éclairages LED, peu gourmands en énergie, sont une alternative

idéale. Cette option offre un éclairage durable tout en permettant de créer différentes ambiances selon les espaces.

Enfin, pour allier économie et écologie, les ampoules basses consommation sont un excellent compromis. Elles s'adaptent à toutes les envies, du blanc chaud pour une atmosphère feutrée au blanc froid pour une meilleure visibilité.

Pour assurer votre sécurité et celle des autres conducteurs, il est essentiel de respecter les réglementations concernant l'éclairage sur la route. Bien que le code de la route n'impose pas de restrictions en termes d'éclairage intérieur, celui-ci ne doit ni éblouir, ni gêner les autres conducteurs.

Une touche de nature dans son camping-car

Installer des plantes dans son camping-car ne se limite pas à un simple effet décoratif : elles offrent de nombreux bienfaits grâce à leurs propriétés dépolluantes, assainissantes ou encore répulsives contre les insectes.

Selon l'étude Clean Air Study¹ menée par la NASA, certaines variétés sont particulièrement efficaces pour purifier l'air intérieur et lutter contre les polluants, le chrysanthème en est un parfait exemple. D'autres espèces comme

le phalaris, le ficus ou encore le ruban aident à éliminer les toxines de l'air.

Les plantes peuvent aussi parfumer l'intérieur du véhicule. Le jasmin, prisé en parfumerie pour sa senteur florale trouve une place de choix dans votre pièce à vivre. Dans le coin nuit, la lavande aux propriétés apaisantes et relaxantes favorise un sommeil réparateur. Et pour repousser naturellement les insectes, rien de tel que les parfums de la citronnelle ou du géranium.

Enfin, cultiver des herbes aromatiques comme l'aneth, le romarin, le thym ou l'origan permet d'avoir de quoi sublimer les plats tout en décorant l'espace cuisine.

Les meilleures espèces pour voyager sans soucis

Entre les variations de température, les secousses de la route et l'espace réduit, il est essentiel de choisir des plantes robustes et peu exigeantes. La sansevieria est un excellent choix, car elle demande peu d'entretien et un simple arrosage hebdomadaire suffit à la maintenir en bonne santé. Le dracaena peut, quant à lui, survivre plusieurs semaines sans apport en eau, tandis que le cactus, roi des plantes grasses, n'exige quasiment rien. Pour cette plante, un arrosage mensuel suffit, et en hiver, il peut totalement se passer d'eau.



¹ Clean Air Study : étude menée par la NASA en 1989 sur la purification de l'air grâce aux plantes.



Et si vous rêvez d'un coin de verdure mais que vous n'avez pas du tout la main verte, les plantes artificielles sont la solution parfaite. Certaines marques proposent des modèles ultraréalistes, parfois fabriqués à partir de véritables troncs et écorces, vous offrant un rendu naturel sans entretien.

Si les plantes embellissent l'intérieur, certaines peuvent représenter un danger pour les animaux de compagnie. Le laurier rose, le lys, l'aloë vera, le muguet, l'amaryllis, l'hortensia ou encore le gui figurent parmi les espèces qui peuvent être toxiques et provoquer des troubles graves, voire mortels.

Ces espèces sont également dangereuses pour les enfants, qui, par nature, ont tendance à toucher et parfois ingérer des plantes. Avant de faire votre choix, il est donc essentiel de vous informer et d'éviter les espèces à risque. Le pommier d'amour, le bergamotier, le lierre ou encore le ficus sont, par exemple, des plantes à éviter si vous voyagez avec des enfants.

À l'inverse, certaines plantes sont inoffensives et conviennent aux nomades qui partagent leur aventure avec des animaux. La lavande, le bambou, le pissenlit ou encore la camomille sont des choix sûrs pour créer un environnement sans risque.

Aménager un espace convivial à l'extérieur

Quelle que soit la saison, profiter de l'extérieur de son camping-car est un véritable plaisir. Avec quelques aménagements bien pensés, il est possible de transformer un espace inutilisé en un coin de vie convivial et agréable.

Pour son extérieur, il est préférable d'opter pour du mobilier léger et pliable. Une table et des chaises pliantes pour un petit déjeuner en plein air et des transats peu encombrants pour profiter du beau temps dès que la saison s'y prête.

Enfin, pour faire face aux caprices de la météo, il est judicieux d'installer des paravents pour vous protéger du vent et des averses, ainsi que des parasols pour traîner même en cas de forte chaleur.

Choisir un mobilier résistant et durable

Un bon choix de mobilier garantit un espace extérieur fonctionnel qui dure dans le temps. Coussins, housses, couvertures, tapis et parasols doivent être conçus dans des matériaux résistants aux intempéries. Pour éviter les moisissures, mieux vaut privilégier des textiles imperméables et à séchage rapide. Une exposition prolongée aux rayons du soleil peut altérer les couleurs, les tissus dotés de stabilisateurs UV sont donc une excellente option.

Enfin, face à l'humidité, les textiles traités avec des agents antimicrobiens limiteront l'apparition de champignons.

Un entretien régulier est indispensable pour assurer la longévité de son mobilier. Le protéger avec des housses ou des

bâches imperméables et le ranger après chaque utilisation permet d'éviter une usure prématurée.

Relooker son véhicule avec style

Sur la route ou à l'arrêt, un véhicule est le reflet de son propriétaire. Pour le relooker sans passer par la case peinture, le covering est une solution idéale. Ce procédé consiste à recouvrir tout ou une partie du véhicule avec un film adhésif. Sur le marché, plusieurs finitions sont disponibles : mat, brillant ou métallisé ainsi que différentes textures : carbone, aluminium ou encore chrome. En ce qui concerne la couleur de votre covering, vous avez l'embaras du choix. Vous devez, néanmoins, éviter les teintes similaires à celles des véhicules d'urgence ou des services publics. La pose de films teintés sur les vitres n'est, quant à elle, pas interdite, mais elle doit respecter la législation qui impose le passage d'au moins 70 % de la lumière.

En plus d'apporter un style unique, le covering protège la carrosserie des rayures et autres dégradations. Ultra pratique, il peut être retiré facilement sans altérer la peinture d'origine du véhicule.

Et pour une touche encore plus personnelle, des boutiques spécialisées telles que Pimp Your Van ou OriginalPeople, proposent un large choix de stickers à apposer sur votre véhicule de loisirs. Que vous fassiez le choix de motifs, de citations ou encore de dessins, votre véhicule ne passera plus inaperçu.

Vous l'aurez compris, transformer son camping-car en un espace fonctionnel et esthétique est à la portée de tous. En privilégiant des solutions et astuces pratiques, tout en laissant libre cours à sa créativité, il est possible de transformer son véhicule en un véritable lieu de vie.





ROAD TRIP

Le couple de voyageurs nomades à bord de leur Renault Trafic.

Quitter la monotonie pour la route, le pari réussi de Lilia & Valentin

Texte : Déborah Tassin

Photos : Lilia Renault – Valentin Bastard / © [Instagram : @lilia_rt]

– Tous droits réservés



Passionnés de voyage, Lilia et Valentin sont deux voyageurs nomades qui vivent à l'année à bord de leur van. Ils partagent leur quotidien et leur passion à plus de 450 000 amoureux de la route et d'évasion sur les réseaux sociaux et sur Lirvanha, leur blog voyage. Popularisé par la crise de la Covid-19 et facilité par les nouvelles habitudes de travail à distance, le mode de vie nomade séduit encore aujourd'hui, toujours plus de personnes. Le couple de voyageurs se confie sur son choix de vie et nous livre ses conseils pour sauter le pas !

Là où tout a commencé

Bonjour à tous les deux, pouvez-vous nous dire à quand remonte votre passion pour le voyage ?

Valentin : Ma passion pour le voyage est née en 2017 lors de mon année passée en Australie. J'y avais acheté un van et j'ai adoré



l'expérience. À mon retour, avec Lilia on souhaitait partir en Nouvelle-Zélande. Alors, en 2020, en pleine crise de la Covid-19, on a acheté un van déjà entièrement aménagé, un Toyota Hiace de 1992, et on a concrétisé ce projet. De retour en France, on a aménagé notre propre van, un Renault Trafic de 2014 et on a poursuivi notre voyage à travers l'Europe. C'est là que tout a vraiment commencé, avec nos réseaux sociaux et cet esprit vanlife, que l'on adore tant.

Et toi Lilia, est-ce que voyager était déjà une passion avant de rencontrer Valentin ?

Lilia : J'avais toujours en tête de suivre le parcours que mes parents m'avaient conseillé : obtenir un bac +5. Je me disais qu'à l'obtention de mon diplôme, je prendrais une année de césure et je partirais. Je gardais malgré tout dans un coin de ma tête le voyage en van, alors quand Valentin est rentré d'Australie et qu'il m'a proposé de partir avec lui en Nouvelle-Zélande en van, c'était un grand

Le lac Limmernsee vu d'en haut, lors d'une pause suisse bien méritée (ci-dessus). Prendre le temps d'admirer les Tre Cime di Lavaredo, situés à 3 000 m d'altitude dans les Dolomites (ci-dessous).



*“ Cette expérience est un succès, puisque cela va faire cinq ans maintenant que l'on vit **huit à neuf mois par an** dans notre van.”*





oui ! Cette expérience est un succès, puisque cela va faire cinq ans maintenant que l'on vit huit à neuf mois par an dans notre van.

Pourquoi avoir fait le choix de ce mode de vie ?

V. : Pour moi, c'est une question de simplicité. Le van, c'est un peu comme un escargot : on voyage avec notre maison sur le dos, on ne réfléchit pas à ce que l'on doit emporter et chaque jour, on a un nouveau jardin, un nouvel endroit où s'arrêter. Ce que j'apprécie le plus, ce sont les rencontres et les souvenirs partagés avec les locaux et d'autres voyageurs.

L. : Il y a aussi le goût de la liberté, le fait de pouvoir se déplacer comme on le souhaite. Voyager en van, c'est également faire un gain de temps et d'argent en s'évitant la recherche et le coût d'une chambre à l'hôtel, par exemple.

Quels souvenirs avez-vous de votre premier voyage à bord de votre véhicule ?

L. : J'avais adoré, j'ai la banane rien qu'en parlant (*rires*). Le voyage en Nouvelle-Zélande m'a ouvert les yeux sur ce que je voulais faire plus tard, il m'a permis de grandir. Quand on est parti, j'avais 22 ans et c'était la première fois que je partais aussi longtemps, aussi loin. Beaucoup d'événements ont fait de ce voyage une expérience exceptionnelle, et cela a augmenté mon envie de continuer à explorer. Il y a eu quelques problèmes, notamment un accident, mais ils étaient minimes comparés à la beauté des paysages, aux moments incroyables que nous vivions et à la liberté que nous ressentions.

V. : Le premier souvenir qui me revient, c'est le moment où on ouvrait le coffre et qu'on avait une vue unique sur les montagnes et la mer. Cette sensation d'indépendance était incroyable. Et on a cette chance de pouvoir partager ce mode de vie à deux !

Comment s'est passée la transition entre la vie sédentaire et la vie nomade ?

L. : Je me reposais beaucoup sur Valentin, car il avait déjà voyagé en Australie pendant un an et il connaissait bien les codes. Donc, je n'avais pas trop d'appréhension, je me laissais guider. J'ai surtout été inquiète de devoir quitter nos familles et nos proches pendant une si longue période. Mais selon moi, tout le monde devrait faire ça au moins une fois

dans sa vie, vivre cette expérience. Un jour ou l'autre, il faut sortir du nid. Alors, tant qu'à faire, pourquoi ne pas le faire à l'autre bout du monde ?

Le quotidien de nomades sur la route

Votre compagnon de route se prénomme Manou, pourquoi avez-vous choisi ce véhicule ?

L. : En maori¹, « manu » ou « manou » signifie oiseau, et c'est pour nous, le symbole du voyage et de la protection. Pour nos trajets, on a choisi un van plutôt qu'un camping-car, car ce type de véhicule correspondait davantage à notre mode de voyage. Valentin et moi préférons l'aventure, l'indépendance, et les spots en pleine nature, en dehors des grandes villes. La taille du van a un impact sur l'accès à certaines régions, notamment sur la côte ouest de la France, alors acquérir un petit van nous permettait de pouvoir nous déplacer et de stationner plus facilement. Et financièrement, à notre retour de Nouvelle-Zélande, il ne nous restait pas énormément d'argent, alors ce véhicule était pour nous la meilleure option.

Comment décririez-vous le van parfait ?

V. : Je pense que le van idéal serait un peu comme le nôtre : il est passe-partout et sait se faire discret. C'est le van parfait pour les voyageurs qui prennent la route quelques week-ends par an.

L. : Le van parfait va dépendre des besoins et des objectifs de chacun. En ce moment, notre objectif est de changer pour un modèle plus grand, dans lequel on peut se tenir debout. Le confort devient important quand on passe neuf mois de l'année dans son véhicule. Avec ce changement, on sera certainement plus limités dans nos déplacements, mais cela nous incitera à sortir des sentiers battus. En termes d'aménagement, je conseillerais d'avoir une cuisine intérieure lors des temps pluvieux, d'installer des toilettes sèches et, pour nous, le chauffage a été d'un grand réconfort lorsque les températures extérieures ont chuté.

Comment gérez-vous la sécurité en van ?

L. : Avant de partir en tour d'Europe, on savait qu'on allait passer pas mal de temps en Italie, où les cambriolages sont fréquents. J'ai effectué des recherches et j'ai trouvé une entreprise allemande,

“ Ce que j'apprécie le plus, ce sont les rencontres et les souvenirs partagés avec les locaux et d'autres voyageurs. ”

Thitronik, qui propose un système révolutionnaire : si une personne vole notre van, on peut suivre sa position GPS en temps réel et même arrêter le véhicule à distance. L'entreprise nous a d'ailleurs installé une alarme sur le véhicule. J'ai voyagé seule plusieurs fois et je me suis toujours sentie en sécurité.

V. : Leur système est en effet incroyable, il fonctionne grâce à une puce connectée au relais du démarreur qui nous permet de couper le moteur à distance. Il y a aussi des capteurs magnétiques sur toutes les portes, si quelqu'un tente de les ouvrir ou de casser une fenêtre, l'alarme se déclenche. Heureusement, cela ne nous est jamais arrivé.

Quels sont les défis majeurs que vous rencontrez dans la vanlife ?

L. : Le défi principal, c'est la pluie. L'année dernière, on avait prévu de voyager en Allemagne du sud et en Autriche pour nos collaborations commerciales, mais on a dû annuler à cause de la pluie incessante. On a fini par changer de pays et voyager en Italie, où il faisait beau. C'était bien plus agréable !





V. : Il y a aussi la question de la douche. Se doucher, quand il fait froid, c'est parfois un peu difficile. On a su trouver quelques astuces : on se rend dans les piscines municipales ou dans les salles de sport. La plupart du temps, ils nous autorisent à prendre une douche chaude pour une somme modique.

Les spots à découvrir

Vous partagez avec votre communauté de passionnés des paysages impressionnants. Quel endroit vous a le plus marqué ?

V. : On a eu un gros coup de cœur pour les Dolomites, des montagnes au nord de l'Italie. C'est grandiose, il y a de grands lacs, tout est vraiment incroyable. C'est notre meilleur road trip, et c'est celui que notre communauté a le plus apprécié. En septembre, on a également découvert les paysages vastes du Canada et c'était tout aussi époustouflant.

L. : S'il fallait refaire un road trip à l'infini ce seraient soit les Dolomites, soit la Suisse. C'est pour cette raison qu'on y retourne chaque année !

Vous êtes plutôt mer, campagne, forêt ou montagne ?

L. : Je pense qu'on est devenus de vrais amoureux de la montagne. Nous sommes tous les deux nés à la campagne dans des régions assez plates de l'ouest de l'hexagone. Et, après avoir découvert les paysages montagneux et toutes les activités qui y sont associées, notre cœur a commencé à fortement et naturellement se tourner vers la montagne.

Se lancer dans la vanlife

Quels sont vos conseils pour transitionner vers un mode de vie nomade ?

L. : Avant de se lancer, il est important de bien choisir le véhicule qui convient. L'idéal est de commencer par la location afin de tester plusieurs options : un van, un camping-car, un fourgon, un camion, un 4x4 ou même une voiture aménagée. C'est essentiel de connaître ses besoins et ses objectifs en matière d'aménagement. Nous, au départ, on se déplaçait avec des véhicules qui n'avaient pas été aménagés par nos soins. Grâce à cette expérience, on a pu affiner notre aménagement pour qu'il corresponde à notre style de vie. Je conseillerais également de ne pas voyager trop loin dès le premier road trip.



Il y a souvent des petits couacs sur la route, surtout si l'aménagement du van est récent. Être proche de chez soi permet de réajuster les choses plus facilement.

Comment financez-vous votre vie en van ?

V. : Lilia et moi-même sommes à la fois créateurs de contenus, photographes et vidéastes pour des marques. On crée des publicités pour les sites web ou les réseaux sociaux de nos clients et on a une partie « influence » où ils peuvent faire appel à nous pour avoir de la visibilité sur nos plateformes. Ce n'est pas frappant, mais la vie en van n'engendre pas énormément de

“

S'il fallait refaire un road trip à l'infini ce seraient soit les **Dolomites**, soit la **Suisse**.”

coûts, mis à part les assurances, l'eau et les consommables. À nos débuts, on arrivait à vivre avec environ 800 euros par mois à deux.

L. : Il existe plusieurs métiers, aujourd'hui, qu'il est possible d'exercer en van. Ce sont principalement des métiers autour du digital, des emplois saisonniers ou encore des contrats d'intérim. On a eu l'occasion de rencontrer des tatoueurs en van ou des webdesigners. De notre côté, avant de se lancer, on travaillait tous les deux, que ce soit en été, en alternance ou en PVT² quand on a voyagé en Australie et en Nouvelle-Zélande. L'objectif, à chacun de nos voyages, était de revenir avec autant d'argent qu'on en avait au départ. Au début, Valentin faisait de l'intérim et travaillait dans le secteur du bois. Mais au bout d'un moment, on s'est rendu compte que ce mode de vie, ne fonctionnait pas avec notre désir d'évasion. Il fallait trouver quelque chose de plus adapté et c'est à ce moment que je lui ai proposé que l'on s'associe et qu'on travaille à 100 % sur la route.

Quelle est pour vous l'erreur à ne pas commettre en van ?

L. : L'erreur classique concerne le choix du spot pour dormir le soir. Il est conseillé d'arriver tôt afin d'éviter de passer énormément de temps à chercher un endroit où s'arrêter. Avec Valentin, on a des spots pré-enregistrés sur



Google Maps que l'on échange avec nos amis, ou grâce à des applications. En Suisse, on utilise PlaceToBee, une application qui nous met en relation avec des agriculteurs qui prêtent un morceau de terrain en échange de l'achat de leurs produits, le tout avec une vue incroyable.

V. : On utilise aussi l'application Park4Night, qui est très populaire en France et en Europe. C'est une application communautaire sur laquelle on peut consulter les commentaires d'autres utilisateurs afin de savoir si un endroit est bien ou pas, ou encore s'il est légal ou non.

L'avenir en van aménagé

Quels endroits prévoyez-vous de visiter en 2025 ?

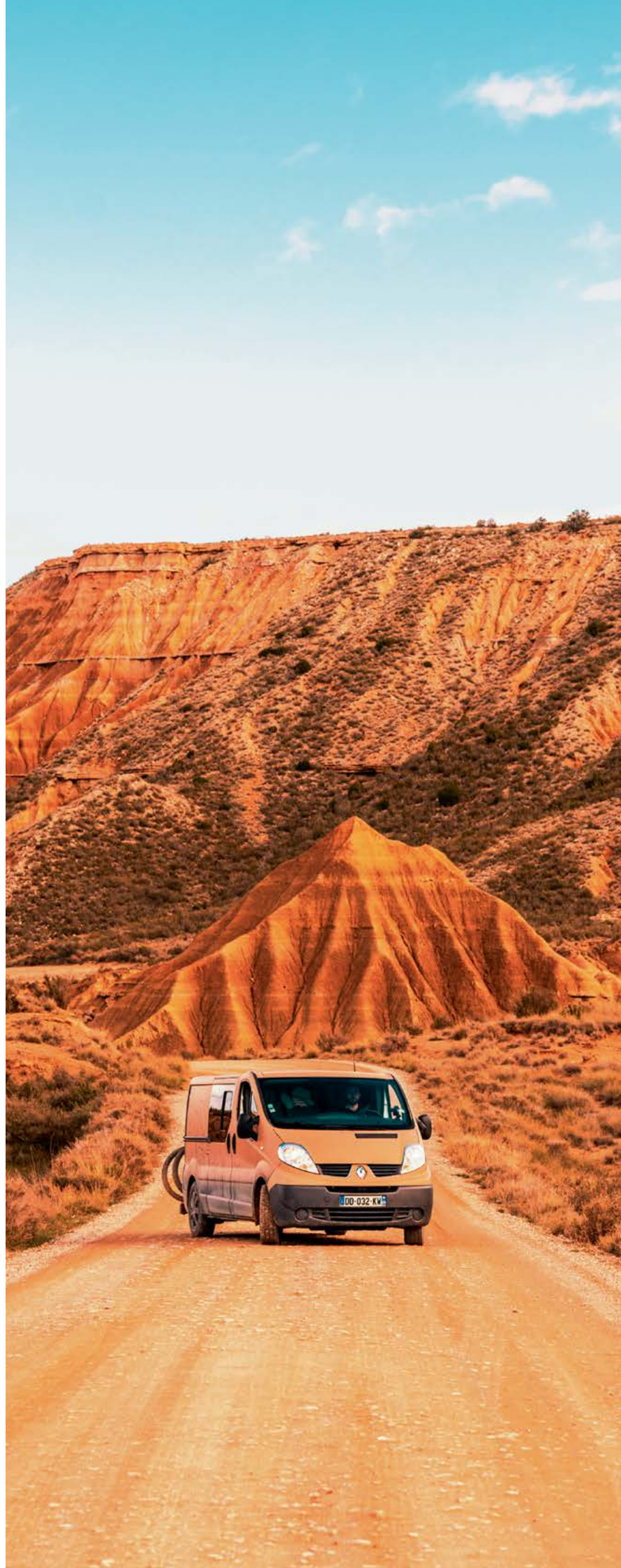
V. : Cette année, nous avons décidé de retourner dans les Dolomites et en Suisse, peut-être en automne. On prévoit aussi de retourner dans le sud de la France, et éventuellement visiter l'Espagne et le Portugal. Pour finir notre tour d'Europe, nous aimerions aussi explorer les pays du Nord.

Et dans quelques années, prévoyez-vous de poser vos valises ou de continuer ce style de vie ?

L. : À terme, il est possible qu'on souhaite un peu plus de stabilité. Actuellement, on gagne notre argent grâce aux contrats, mais ce n'est pas toujours prévisible, et cela peut être stressant. On aimerait éventuellement diversifier nos activités pour avoir quelque chose de plus stable et sédentaire. Il est donc probable que l'on se déplace un peu moins à un moment donné, mais on continuera toujours à garder un van et à voyager, même si ce sera moins fréquent et pour une période plus courte.

¹ Maori : Langue polynésienne parlée par les Maoris, peuple autochtone de Nouvelle-Zélande.

² PVT : Programme Vacances-Travail.



Pour toujours plus d'évasion,
retrouvez ce couple de voyageurs nomades sur leur page Instagram :

@LILIA_RT



VOUS ET VOTRE PASSION

Pierre-Laurent Laffitte,
fondateur d'Odysgo.

Odysgo : créateur de rallyes ludiques et personnalisés

Texte : Benjamin Pinier

Photos : Donatien Le Clainche
(Bielle et Piston), Laurent Marrasse
(Cars et Patelins)

Renseignez votre parcours et choisissez votre thème, Odysgo s'occupe du reste. Avec cette nouvelle application, Pierre-Laurent Laffitte entend transformer nos trajets de voiture en moments ludiques, à travers la création d'un parcours et d'énigmes culturelles. Pour Cap'Passion, il nous en dit plus sur son concept et l'historique de cet ambitieux projet.

“
Le « Odys » fait
référence à L'Odyssée
d'Ulysse, et le « go »
évoque l'idée de voyage
et de découverte.”

Pouvez-vous nous raconter l'origine du projet Odysgo ?

Tout cela remonte à mon intérêt pour l'automobile. Je suis petit-fils d'un concessionnaire Volkswagen, Audi et Porsche du côté de ma mère, et petit-fils d'un concessionnaire Citroën du côté de mon père. Mon arrière-grand-père, lui, était ami avec André Citroën.

Enfant, mon père possédait des voitures anciennes – Citroën C6, Jaguar XK140 – et nous faisions régulièrement des sorties en famille. Puis, il y a quelques années, j'ai acheté une Mini de 1966 et j'ai commencé à participer à des rallyes. Cela a ravivé des souvenirs de sorties de ce genre que je faisais avec des amis



Traversée des Pyrénées, lors d'une sortie avec l'association Cars et Patelins.

au Pays basque, à l'aide de roadbooks papier.

En échangeant avec des organisateurs, j'ai constaté qu'ils manquaient de temps et de moyens pour générer des roadbooks, trouver des itinéraires et ajouter des éléments ludiques comme des énigmes, pour éviter que la sortie ne soit monotone. J'ai alors commencé à me poser des questions, et un soir, je me suis mis à réfléchir à une application qui pourrait résoudre ces problèmes.

D'où vient le nom Odysgo ?

Le « Odys » fait référence à L'Odyssée d'Ulysse, et le « go » évoque l'idée de voyage et de découverte.

Quel est le principe de l'application Odysgo et comment fonctionne-t-elle ?

L'objectif est de pouvoir organiser, en un clin d'œil, un rallye ludique et interactif. Je connais plusieurs organisateurs et présidents d'associations qui renoncent à organiser des sorties, faute de temps. Odysgo leur simplifie la tâche en générant automatiquement un itinéraire et en y intégrant des énigmes culturelles, le tout sous forme d'un jeu.

L'application permet de définir un point de départ et un point d'arrivée : vous choisissez la distance souhaitée, et un algorithme génère automatiquement

un itinéraire en privilégiant les routes secondaires.

En discutant avec des organisateurs, j'ai constaté que beaucoup souhaitent éviter les autoroutes pour profiter de routes plus « bucoliques ». Par défaut, l'application exclut donc les autoroutes, mais cette option peut être désactivée.

Ensuite, l'application va puiser dans une base de données d'énigmes. Elles peuvent être non géolocalisées (des questions de culture générale, d'art, d'automobile, etc., placées aléatoirement), ou géolocalisées (des questions liées aux lieux traversés, comme des monuments ou des événements historiques).



Lorsque vous atteignez un point défini, un pop-up s'affiche avec une question à choix multiple. Vous avez quatre propositions, dont une seule est correcte, et vous savez immédiatement si votre réponse est juste ou fausse.

Odysgo fonctionne aussi comme un roadbook numérique. À mesure que vous avancez, vous pouvez cocher les étapes du parcours.

Comment fonctionne le système de points et le classement ?

À chaque bonne réponse on gagne des points, et on en perd en cas d'erreurs. Si j'ai une voiture ancienne, je gagne des points. À l'inverse, si j'ai une voiture moderne, j'en perds, parce qu'elle est forcément plus plaisante à conduire : il y a une direction assistée, un GPS... Alors qu'avec ma vieille Mini, je suis à 20 km/h dans les montées, je me fais presque doubler par les vélos !

Le jeu intègre aussi une mécanique de pénalités : si vous vous perdez et roulez plus que la distance prévue, vous perdez un point par kilomètre supplémentaire. Vous pouvez aussi « appeler la carte » si vous êtes perdu, mais cela vous coûtera des points, un peu comme un joker dans l'émission Qui veut gagner des millions ?

L'idée d'Odysgo m'est aussi venue d'une sortie où l'organisateur s'était trompé dans le calcul des points sur son fichier Excel. Or, tout le monde veut savoir immédiatement qui est premier et qui est dernier !

Avec l'application, ce problème est réglé : le classement se met à jour en direct et chacun peut voir sa position à tout moment.

Comment avez-vous financé votre projet ?

L'intégralité du projet a été financé sur fonds personnels, déjà plus de 100 000 €, et je cherche désormais des investisseurs pour préparer les prochaines versions de l'application.

Je ne connaissais pas l'univers des startups et je dois dire que c'est une vraie nébuleuse. Je n'ai pas encore le discours du startuper qui va vendre du rêve avec son projet. Mon avocat m'a d'ailleurs dit : « Vous êtes plutôt un patron qui a lancé une startup, et qui la voit comme une entreprise. Qui souhaite éviter les découvertes et les plantages. »

Quelles difficultés avez-vous rencontrées ?

L'algorithme a été le plus gros défi. Il fallait éviter les routes interdites, les impasses... et j'ai parfois terminé dans un champ ! Cela a nécessité de nombreux ajustements, d'où ces trois années de développement avant d'aboutir à une première version fonctionnelle.

Qu'est-ce qui fait la particularité d'Odysgo, par rapport aux autres applications de ce type ?

Aujourd'hui, ce concept n'existe pas. Il y a de nombreuses applications qui mettent à disposition, de façon gratuite ou payante, des itinéraires. Mais ce sont toujours les mêmes parcours et les mêmes énigmes.

Je voulais quelque chose qui soit dynamique. Que l'on puisse définir son point de départ et d'arrivée, et que le parcours et les énigmes puissent changer à chaque fois.

Quand l'application sera-t-elle disponible ?

Elle l'est déjà ! J'ai été un peu poussé à la mettre en ligne rapidement pour obtenir des retours utilisateurs, et ils sont très positifs. Sans communication particulière, Odysgo compte déjà 170 participants et une quinzaine d'associations.



**En savoir plus
sur l'application.**



Passion

**Pas besoin d'aller
loin pour vous évader...**



AXA Pasion vous présente son magazine Cap'Passion dédié aux univers Deux-roues, Collection, Plaisance, Camping-car (dossiers, interviews, découvertes, témoignages et belles histoires, etc.)



Lire la version
numérique du magazine.



L'interview Agent AXA Passion : Stanislas de Fombelle

Agence AXA NSA de Nantes et
Saint-Étienne-de-Montluc

Texte : Floriane Boivin

Photos : Stanislas de Fombelle



Qu'est-ce qui vous a plongé dans l'univers des bateaux et de la plaisance ?

Je suis né à Lorient (56), en Bretagne sud, et la mer était à quelques pas de notre maison familiale. Mes parents possédaient un magnifique bateau qui appartient aux bateaux classiques de nos jours, un Centurion 32 de 1976, qui, pour son époque, était très moderne. C'est à son bord que j'ai découvert le goût de la mer, de la voile, de l'aventure et surtout du partage : des moments uniques entre amis et en famille sur l'eau.

Ce qui me plaît en mer, c'est le fait de faire corps avec la nature et la solidarité entre passionnés. J'ai grandi dans un univers maritime magique, de La Rochelle aux Glénans, en passant par la baie de Quiberon. Entre deux cours au lycée, je rejoignais mes amis à Larmor-Plage avec ma planche à voile. On touchait à tout et on adorait ça !

Ma passion pour la mer ne m'a jamais quitté. J'ai épousé Marine, qui partage la même passion que moi, et, par un incroyable hasard, son père possédait le même bateau que mes parents. Chaque année, nous partons en vacances en bateau de location avec nos quatre enfants et des amis (chacun a son bateau), explorant différents « terrains de jeux » : côte bretonne, normande, anglaise, avec notre zone de cœur : le golfe du Morbihan ! À chaque embarquement (toujours en équipage, jamais en solitaire), l'émerveillement est intact et la motivation au rendez-vous !

Pouvez-vous nous parler de votre parcours professionnel ?

Je suis diplômé d'une école de commerce et j'ai travaillé près de vingt ans dans la distribution automobile, notamment chez Toyota, à diverses fonctions de direction commerciale. Après plusieurs années passées à Paris, nous avons choisi de nous

rapprocher de la mer en nous installant à Orléans, puis à Angers, Rennes et enfin Nantes. Depuis le 1^{er} juillet 2021, je suis heureux d'être Agent Général AXA associé au sein de l'agence AXA NSA, avec une agence en bord de Loire et une autre tout près de la mer.

Quelle histoire se cache derrière l'agence AXA-NSA ?

J'ai rencontré l'un de mes associés en 2017, lors d'un pèlerinage. Jean-Dominique Hochart et Hubert de Ternay, étaient Agents généraux d'une agence dans le centre de Nantes, et, par la suite, nous nous sommes associés en reprenant une agence à Saint-Étienne-de-Montluc (15 km au nord de Nantes), qui est aujourd'hui l'une de nos deux agences. À l'agence NSA de Nantes, nous sommes trois associés complémentaires : Jean-Dominique Hochart, Hubert de Ternay, et moi-même.

Notre équipe est essentielle à notre succès et est au cœur de notre fonctionnement : sans elle, nous ne sommes rien ! Nous prévoyons d'ailleurs d'accueillir notre douzième collaborateur. Dans mes expériences précédentes, j'étais très impliqué dans l'animation, la formation et l'accompagnement, toujours avec un objectif de satisfaction client. Aujourd'hui, nous réunissons nos expertises pour offrir un service optimal en assurance.

Selon vous, quelle est la recette de ce succès ?

Nous nous appuyons sur quatre piliers : le B2B et le B2C¹, l'assurance-vie et prévoyance (VIP) et enfin, AXA Passion. Ce dernier élément est essentiel : nous partageons



¹ B2B (Business to Business) : désigne les transactions commerciales entre entreprises.
B2C (Business to Consumer) : concerne les ventes directes aux consommateurs.

“
Ce qui me plaît en mer, c'est le fait de faire corps avec la nature et la solidarité entre passionnés.”

une passion pour nos métiers et plus particulièrement pour quatre univers spécifiques (les Deux-Roues, les Véhicules de Collection, la Plaisance et le Camping-Car).

Nos relations avec nos clients deviennent plus profondes lorsqu'il s'agit de ces sujets passion. Ils sont plus attentifs à la manière dont nous protégeons leurs biens précieux, leurs investissements, leurs jouets. La passion est véritablement un moteur de réussite ! Outre la passion, notre réussite repose aussi sur la complémentarité de nos expertises et les synergies créées au sein de l'agence.

Vos associés et collaborateurs ont-ils une relation particulière avec nos univers ?

Absolument. Mes associés sont des Agents engagés et passionnés. Ils maîtrisent parfaitement l'univers de la plaisance et ont une solide expérience en deux-roues. Jean-Dominique, en particulier, est très attaché au monde maritime, Hubert au monde du deux-roues. Deux collaborateurs, Manon et Quentin, sont particulièrement formés et spécialisés en plaisance, en comptant bien sur les connaissances de Myriam, notre experte en sinistres plaisance. Nous pouvons aussi nous appuyer sur Anne-Sophie, notre experte en deux-roues et collection ! Leur expertise est précieuse et nous rend plus performants.

Organisez-vous ou participez-vous à des événements Plaisance ?

Oui, nous sommes présents sur de nombreux événements. Dans notre zone, nous participons chaque année au salon Le Mille Sabords, le premier salon du bateau d'occasion en France. Nous avons



“ *Un BIP n'est pas forcément ancien, mais il est emblématique par son palmarès, son histoire ou son appartenance à un chantier mythique.* ”

également été présents aux Fêtes du golfe du Morbihan et serons du côté du Tour de Belle-Île en mai prochain, dont AXA Passion est le partenaire. Nous en profiterons pour relayer et accompagner le développement d'AXA Plaisance en local. Enfin, nous sommes aussi partenaires cette année de « Old Gaffers », un rassemblement de bateaux classiques et patrimoniaux, prévu début juin à Saint-Malo. Le fait de naviguer régulièrement est le meilleur moyen de faire de belles rencontres !

Par ailleurs, nous organisons des journées d'expertise sur les véhicules de collection et échangeons régulièrement avec les passionnés de camping-car et de deux-roues. Il est important de bien connaître ses produits pour bien accompagner les clients.

Le Bateau d'Intérêt Patrimonial (BIP) est l'une de vos spécialités. Pouvez-vous nous expliquer de quoi il s'agit ?

Un BIP n'est pas forcément ancien, mais il est emblématique par son palmarès, son histoire ou son appartenance à un chantier mythique. Certains bateaux sont également emblématiques de leur région,

comme les pinasses à Arcachon ou les pointus, les barquettes marseillaises et les barques catalanes, en Méditerranée. Dans notre région, il s'agit plutôt de crevettiers, de sardiniers et de thoniers.

Ayant grandi dans un port, je suis très attaché à ces bateaux chargés d'histoire, aux vieilles coques, aux lignes anciennes. Elles représentent notre patrimoine maritime et dans notre culture, nous sommes très attachés à le conserver, l'entretenir, le restaurer et le transmettre. C'est ce qu'on recherche au sein de l'agence, en accompagnant des associations qui rénovent ces bateaux, pour continuer à les faire vivre et à conserver le savoir-faire d'une époque.

Avez-vous des anecdotes marquantes liées à un bateau patrimonial ?

Oui, je pense à deux histoires. La première m'a beaucoup touché : elle concerne Neptune², un bateau assuré chez nous. Ce bateau est devenu un symbole de résilience, car il a permis au premier navigateur atteint de la maladie de Parkinson de faire le tour du monde en équipage à l'occasion de l'OGR (Ocean Globe Race³, NDLR.). Ce bateau est synonyme d'espoir et est une vraie source d'inspiration.

Au fil des belles rencontres qu'on a la chance de faire dans notre métier, on accompagne plusieurs associations qui ont pour but de conserver le patrimoine et de le lier avec une aventure humaine et un engagement sociétal important. L'une d'entre elles s'appelle Amarrage. Elle a été fondée par un infirmier urgentiste et a pour mission d'aider les personnes atteintes de défaillances mentales à se reconstruire. Cette reconstruction s'effectue par la rénovation de vieux bateaux sur des chantiers solidaires, en leur apprenant rigueur et méthode. Par la suite, ils naviguent à leur bord pour leur apprendre de nouveau à vivre en équipe et en leur inculquant partage, respect de l'autre, confiance et responsabilisation.

Dans l'agence, on allie Passion et RSE : on se nourrit de toutes ces belles aventures aux fortes valeurs, qui ont du sens, et que l'on prend plaisir à partager. Je suis d'ailleurs le genre de personne à être heureux lorsque je prends soin des autres.



² Voir l'article Neptune – Gagner avec Parkinson, l'espoir au large, dans le Cap'Passion 12, NDLR.

³ La Whitbread est une course à la voile autour du monde en équipage, aujourd'hui connue sous le nom de The Ocean Race.

Portrait Chinois

Si j'étais...

① UN BATEAU

Je dirais... un **Centurion 32**. Bateau de mon enfance avec une classe à part entière, il a une belle ligne. En revanche, il faut néanmoins l'entretenir, le chérir, si on veut le transmettre. Selon moi, ce type de bateau allie performance, élégance et transmission, des valeurs qui me parlent.

② UN PORT

Le port du Crouesty, sans hésiter ! C'est mon port d'attache, proche de Nantes, et un formidable terrain de jeu pour naviguer. Ma chère maman est d'ailleurs originaire d'un petit village situé à proximité : c'est donc un endroit qui m'est très familier. Même si, parfois, j'aimerais qu'il y fasse un peu plus chaud (rires) !

③ UN MARIN

Yoann Richomme, second du Vendée Globe 2024. J'ai admiré sa préparation rigoureuse et son choix stratégique de contourner une dépression pour préserver son bateau. Un marin raisonnable et responsable, qui m'inspire.

④ UN OCÉAN

L'Atlantique. Il offre des navigations accessibles, anticipables, et permet de partir en toute sécurité avec sa famille. Les marées et les courants ajoutent une touche de piment à l'aventure !



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

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 Rallye AXA Passion, de retour pour une 39^e édition !

Le Rallye AXA Passion revient du **29 mai au 1^{er} juin 2025** à **Divonne-les-Bains**, charmante ville thermale de l'Ain (01), près de la frontière suisse. Sensations, camaraderie, émotions et paysages à couper le souffle seront au programme de ce week-end de roulage.

Pour cette nouvelle édition, un itinéraire inédit vous attend : deux boucles **entre Suisse et Jura français**. La première traversera les cantons suisses de Vaud et Fribourg, le long des lacs Léman et Neuchâtel, avant de se diriger vers le Jura et ses paysages verdoyants. Après ces escapades à moto, les participants pourront profiter du confort d'un hôtel 4 étoiles avec spa, piscine et hammam : le Grand Hôtel – Domaine de Divonne.

Cette 39^e édition sera signe d'**évasion** et de **partage**, l'occasion parfaite pour tisser des liens entre passionnés et repartir une nouvelle fois avec de précieux souvenirs.

Inscrivez-vous au Rallye AXA Passion.



Convivialité, simplicité et plaisir sur l'eau !

AXA Passion est ravi d'être partenaire majeur du Tour de Belle-Île 2025 et parrain d'un des parcours de la régate : **Le Grand Tour by AXA Passion**. Ce parcours d'environ 42 milles nautiques est ouvert à tous les voiliers de plus de 6 m, équipés d'un armement semi-hauturier. Cette course 100 % bretonne rassemblera de nombreux passionnés de plaisance, qu'ils soient amateurs ou professionnels, pour leur offrir une journée de régate des plus authentiques.

AXA Passion, qui sera présent sur le village de la course, réservera un moment d'exception pour les **membres de son Club** : une journée exclusive en mer à la découverte de Belle-Île en compagnie de **Michel Desjoyeaux**, célèbre **navigateur** et **double vainqueur du Vendée Globe**.

Samedi 10 mai : petit-déjeuner convivial à bord du catamaran, départ de la course avec les commentaires du « Professeur », pause déjeuner, balade autour du port de Sauzon, navigation retour jusqu'au port de La Trinité-sur-Mer et ticket cocktail. Le lendemain matin, les participants encore présents partageront un petit-déjeuner avec Yves Le Blevec (directeur de la course) ou avec Joseph Bizard (directeur général d'OC Sport), et pourront assister à la remise des prix.

De **nombreuses animations** sont également prévues pour petits et grands lors de ces trois jours de festivités.

Retrouvez-nous à notre stand lors du premier événement de voile en France en nombre de participants du **9 au 11 mai prochain**, à La Trinité-sur-Mer (56) !

Plus d'infos sur passion.axa.fr/club.



Convivialité, simplicité & plaisir sur l'eau



La bourse aux projets : l'aventure continue pour nos participants !



Depuis plusieurs mois, notre opération bat son plein. AXA Passion a lancé le 4 novembre dernier son premier appel à projets, destiné à **aider un passionné à concrétiser un projet** en lien avec nos quatre univers. Cette opération, ouverte à tous, permettra au lauréat de gagner une **bourse d'une valeur de 10 000 €**.

Ils étaient plus de cent-cinquante préinscrits au départ, ils ne sont désormais plus que dix. Derrière ces projets, des hommes et des femmes avec un but commun : tenter de remporter cette bourse pour réaliser le projet de leur rêve, le faire vivre, le transmettre... Les **membres du Club** par AXA Passion auront bientôt la possibilité de les **découvrir sur leur espace adhérent** et de **voter pour leur préféré**.

Nous **remercions chaleureusement** tous les participants et nous souhaitons **bonne chance** aux derniers en lice !

Découvrir les projets et voter sur passion.axa.fr/club.

Classic Racing School

Le **Club par AXA Passion** proposera prochainement à ses adhérents une immersion totale dans l'univers des pilotes des années 60, en partenariat avec la seule école de pilotage historique au monde, la Classic Racing School*.

Le **16 juin** prochain, sur le mythique **circuit de Charade (63)**, vous aurez l'opportunité de piloter, le temps d'une demi-journée, des monoplaces répliques fidèles des modèles de compétition d'époque. La pause de midi se tiendra directement sur la pit lane, en compagnie de toutes les équipes techniques. La journée se terminera autour d'un apéritif convivial pour échanger vos impressions et prolonger cette parenthèse rétro.

Cette expérience unique sera disponible sur le site passion.axa.fr/club.

Restez connectés !

*voir article en page 22.



Nouveau produit Camping-car

Afin de répondre toujours mieux à vos attentes et d'accompagner au plus près vos passions, AXA Passion est heureux de vous annoncer le **lancement d'un nouveau produit** spécialement dédié aux **camping-cars**.

Ce produit innovant se distingue par sa modularité, permettant à chacun de composer une protection personnalisée en fonction de ses habitudes d'utilisation et de son budget. Grâce à une gamme d'options et de packs, vous pourrez ainsi bénéficier dès le mois de **mai** d'une couverture parfaitement adaptée à vos besoins.

Plus d'infos sur passion.axa.fr/camping-car.



Ben Blake x AXA Passion

De l'Atlantique au Monténégro : la nouvelle aventure de Ben Blake à travers l'Europe.

Motard passionné, Ben Blake endosse à nouveau le casque de réalisateur avec son nouveau film *Les rois de la route : de l'Atlantique au Monténégro*. Ce documentaire nous transporte au cœur d'une aventure sportive et humaine de 3 000 km.

Avec Bastien, son partenaire de route, les deux hommes ont souhaité **rallier en Dax la côte ouest française jusqu'au Monténégro**, pays où Bastien a rencontré son épouse il y a quelques années. Cette aventure à moto, loin d'être simple, nous plonge dans les défis et les difficultés rencontrés par ces deux passionnés.

Présent lors du **salon du 2 Roues de Lyon 2025**, Ben Blake a partagé son expérience lors d'une session de questions/réponses sur le stand AXA Passion. Un visiteur chanceux a même remporté **un Honda Monkey**, modèle utilisé par Ben Blake tout au long du voyage, grâce à notre jeu concours.

Ne manquez pas l'occasion de revivre ce périple sur sa chaîne YouTube @benblakeroadtrips :



Le Mans Classic

3 au 6 juillet 2025

Spectacle, émerveillement et véhicules d'exception... Après une édition record en 2023 ayant rassemblé près de **235 000 visiteurs**, Le Mans Classic fait son grand retour pour quatre jours intenses de compétition et de festivités. Passionnés comme curieux auront l'occasion de revivre l'histoire des 24 Heures du Mans à travers une série de courses et d'animations. Cette année encore, l'attraction la plus attendue reste le plus grand rassemblement de véhicules anciens, avec près de **700 voitures de course** en piste et plus de **8 000 voitures de collection** exposées.

En tant que **partenaire officiel**, AXA Passion sera présent pour célébrer la course la plus célèbre du monde et échanger sur son **stand**. Membre du **Club par AXA Passion** ? Participez à notre **parade** pour un tour de piste sur le mythique circuit Bugatti (72).

Plus d'infos sur passion.axa.fr/club.



L'Échappée Gourmande en Aubrac

Toujours en quête de nouvelles expériences pour son Club, AXA Passion a récemment proposé à ses adhérents un séjour unique alliant **gastronomie et moto** : « L'Échappée Gourmande ». Disponibles les trois premiers week-ends de juillet, cette expérience permettra à nos membres de partager des moments privilégiés avec le **chef étoilé Sébastien Bras**, passionné de moto.

Les participants exploreront le jardin familial des Bras, savoureront un pique-nique préparé par le restaurant du chef et parcourront les routes pittoresques de l'Aubrac à moto en sa compagnie. Les soirées seront marquées par des dîners d'exception, notamment au sein du restaurant Le Suquet (deux étoiles Michelin), offrant une **immersion totale** dans l'univers culinaire de Sébastien Bras.





Passion

Voyagez en toute tranquillité



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

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • **AXA Assurances IARD Mutuelle** - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • **AXA Assistance France Assurances** - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • **Juridica** - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 € - 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.



AVRIL À JUIN 2025

L'AGENDA

des événements Passion

DU 4 AU 6 AVRIL

EN VAN SIMONE

ISSOIRE

En route pour la nouvelle édition du festival vanlife & voyage nomade ! C'est niché au cœur de l'Auvergne, au camping du Mas dans le Puy-de-Dôme (63), que l'événement battra son plein du 4 au 6 avril prochain. 150 exposants, rencontres, road trips, concerts, espaces bivouac et cinéma, foodtrucks... l'événement promet une programmation riche et variée qui saura ravir les 7 000 visiteurs attendus, curieux et passionnés d'aventures nomades.

Rendez-vous sur la billetterie du site officiel pour réserver votre place !



DU 7 AU 12 AVRIL

TOUR AUTO

PARIS-NICE

La course historique du Tour Auto est de retour pour un voyage palpitant de Paris à Nice ! La plus ancienne épreuve de compétition automobile en activité verra s'affronter des pilotes lors de courses sur circuits et sur routes fermées. Véritable musée à ciel ouvert pour les passionnés, le Tour Auto allie compétition et découvertes, avec des étapes à Dijon (21), Mulhouse (68), Clermont-Ferrand (63) et Villeneuve-lès-Avignon (30).

Cette 34^e édition mettra à l'honneur deux voitures mythiques : la Lancia Stratos et l'Alpine A106, qui fêtera ses 70 ans. Une expérience à vivre absolument pour tous les mordus d'automobiles anciennes.



LES 12 ET 13 AVRIL & 17 ET 18 MAI

VANLIFE EXPO

RENNES & GRENOBLE

Le salon du voyage en véhicule aménagé est de retour ce printemps au Parc Expo de Rennes (35) et à l'Alpexpo de Grenoble (38), à la suite du grand succès rencontré lors de ses deux premières saisons. Une belle occasion de retrouver un grand nombre de véhicules clés en main, neufs ou d'occasion, de rencontrer des professionnels spécialisés dans les véhicules et accessoires et d'assister aux nombreuses conférences (voyage, sujets techniques de l'auto-construction...).

Retrouvez plus d'informations sur vanlife-expo.com.





DU 17 AU 20 AVRIL

24 HEURES MOTOS

LE MANS

Un moment très attendu chaque année sur le circuit Bugatti : les 24 Heures Motos qui seront évidemment de retour ce printemps. Rendez-vous pour cela du 17 au 20 avril, pour la 48^e édition de cette épreuve mythique.

La course ouvrira la saison du championnat du monde FIM EWC et débutera le samedi vers 15 heures. Trois catégories motos sont en lice : la classe reine Formula EWC, Superstock, et Experimental.

En dehors de la course, le village proposera de nombreux stands moto et une fête foraine ouverte sur toute la durée du week-end. À noter aussi, deux concerts gratuits pour tous les détenteurs d'un billet et les enfants de moins de 16 ans accompagnés.

DU 18 AU 21 AVRIL

SALON NAUTIQUE D'ARCACHON

ARCACHON

À l'occasion de sa 10^e édition, le Salon Nautique d'Arcachon (33) mettra en lumière les dernières nouveautés et innovations de l'industrie nautique.

Profitez de ces quatre jours pour admirer pas moins de 485 bateaux exposés à terre et à flot, et des voiliers légendaires, comme le *Lys Noir* ou encore le *Belem* avec, à son bord, la flamme olympique.

Conférences, animations, expositions... cet événement est un incontournable à ne pas manquer !



DU 24 AU 27 AVRIL

NAPOULE BOAT SHOW

MANDELIEU-LA-NAPOULE

La Napoule Boat Show est l'événement nautique du printemps, attirant à chaque édition environ 15 000 passionnés de nautisme. Découvrez des bateaux neufs et d'occasions et rencontrez des professionnels de l'univers du nautisme, en déambulant parmi les 10 000 m² d'exposition.

Ce salon est le lieu parfait pour préparer votre prochaine aventure en mer tout en explorant Mandelieu-La-Napoule (06) !



DU 25 AU 27 AVRIL

CAMPER VAN WEEK-END

ANGERS-BRISSAC

Découvrir, s'informer, s'équiper, échanger, vendre ou encore acheter d'occasion... Retrouvez l'événement 100 % vans, fourgons aménagés et solutions mobiles pour camper et voyager à tous les budgets du 25 au 27 avril, au camping de l'Étang, à Brissac-Quincé, près d'Angers (49).

Trois jours de festivités pour rentrer en immersion dans la passion vanlife et rencontrer tous les professionnels du secteur au sein du village exposants.

Un événement à ne manquer sous aucun prétexte pour vivre de belles aventures nomades, camper et voyager autrement !

LES 26 ET 27 AVRIL

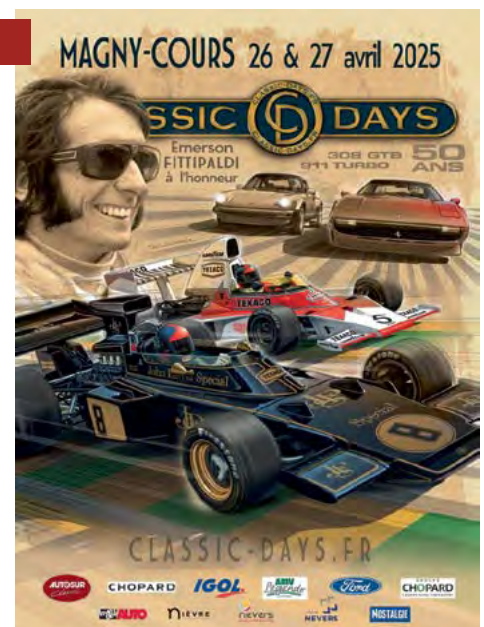
CLASSIC DAYS

MAGNY-COURS

Les Classic Days reviennent à Magny-Cours (58) pour une nouvelle édition placée sous le signe des festivités ! À l'occasion de l'anniversaire des 75 ans de la Formule 1, fil rouge de cette édition, Emerson Fittipaldi, figure emblématique de la monoplace et détenteur de 144 Prix de Formule 1 sera l'invité d'honneur.

Cet événement rendra hommage aux 50 ans de la Porsche 911 Turbo, modèle iconique de la célèbre marque, et célébrera les 90 ans de Tico Martini, l'un des acteurs clés de l'histoire de la Formule 1.

Cette année encore, vous ne voudrez pas manquer à la fête !



DU 9 AU 11 MAI

TOUR DE BELLE-ÎLE

LA TRINITÉ -SUR-MER

Le Tour de Belle-Île est de retour à la Trinité-sur-Mer (56) pour un week-end inoubliable ! Durant trois jours, plusieurs milliers de marins amateurs et professionnels navigueront depuis la baie de Quiberon avec deux parcours au choix : le Grand Tour by AXA Passion et le P'tit Tour by Suzuki.

La plus grande régate française ouverte au public sera l'occasion de se retrouver en famille et entre amis et de profiter autour de nombreuses animations (pétanque, photobooth, activités sportives...).

Le tout, avec convivialité, simplicité & plaisir sur l'eau !



DU 9 AU 11 MAI

GRAND PRIX DE FRANCE MOTO

LE MANS

Le grand rendez-vous annuel des passionnés de MotoGP aura lieu du 9 au 11 mai prochain sur le circuit Bugatti du Mans (72). Au programme de ce week-end : les essais libres, les qualifications, la course sprint et la course principale de la catégorie reine, ainsi que de la Moto2 et de la Moto3.

L'année passée, les Espagnols Jorge Martín et Marc Márquez s'étaient hissés en 1^{re} et 2^e position, devant l'Italien Francesco Bagnaia. Martín, auréolé de son premier titre de Champion du Monde en fin d'année 2024 et obligé de manquer le début de cette nouvelle saison pour blessure, devrait bien être de retour en terre sarthoise pour défendre son titre.

DU 17 AU 18 MAI

SUNDAY RIDE CLASSIC

LE CASTELLET

La Sunday Ride Classic est de retour sur le mythique circuit Paul Ricard (83) pour trois jours historiques ! Entre courses GP, démonstrations de moto de collection, nombreuses expositions, et la célèbre course d'endurance de 4 H, ce rendez-vous est « the place to be » pour tous les passionnés de moto classiques.

Découvrez et testez les nouveautés 2025 au salon de la moto, rencontrez les plus grands champions dans les paddocks... et bien plus encore.

Avec plus de 25 000 spectateurs attendus, la nouvelle édition de ce festival moto promet d'être mémorable !



LES 24 ET 25 MAI

COUPES MOTO LÉGENDE

DIJON-PRENOIS



Chaque année, les Coupes Moto Légende rassemblent pilotes amateurs, visiteurs passionnés et autres curieux, venant de toute l'Europe, autour d'une passion commune : les motos anciennes. Partagez avec 30 000 visiteurs, vibrez lors de shows exceptionnels, pilotez sur piste et échangez avec les figures emblématiques de l'histoire de la moto le temps d'un week-end. Le village des pros, comptant 120 exposants, et la bourse d'échange seront l'occasion parfaite pour dénicher des pièces rares !

DU 30 MAI AU 1^{ER} JUIN

**SALON
VÉHICULE
AVENTURE**
FOURAS-LES
-BAINS

Découvrez des véhicules tout-terrain et des accessoires pour toutes vos aventures familiales lors du Salon du Véhicule d'Aventure sur mer, qui se tiendra cette fois-ci en Charente-Maritime (17), à la prairie du Casino, en face du mythique Fort Boyard.

Les passionnés auront la possibilité de bivouaquer les 28 et 29 mai et de retrouver, entre autres, des conférences voyageurs, l'espace GrHandiOse (destiné aux handi-voyageurs), et le 1^{er} « American Experience », pour vivre une reconstitution d'arrestation aux USA, avec des véhicules, des costumes et des scènes d'origine.

DU 4 AU 8 JUIN

LES VOILES D'ANTIBES

Ne manquez pas la 30^e édition des Voiles d'Antibes, l'événement incontournable pour les amateurs de yachting. Du 4 au 8 juin, l'Esplanade du Bastion Saint-Jaume (06) accueillera des yachts d'exception, allant des voiliers d'époque aux yachts classiques.

Ce rendez-vous alliant passion du nautisme et compétition prendra place sur le long du littoral, entre Antibes et Juan-les-Pins. En plus des régates, profitez de la convivialité du Village des Voiles avec des expositions, des animations autour de la mer, et des concerts.

En juin, le plus grand rassemblement de yachting classique méditerranéen est sans aucun doute l'événement à ne pas rater !



LES 7 ET 8 JUIN

SOU'PAPE'S FESTIVAL
AVIGNON

La 6^e édition du Sou Papes Festival se tiendra les 7 et 8 juin au Parc Expo d'Avignon (84). Cet événement mêlant salon et concerts attire chaque année des milliers de motards dans une ambiance conviviale. Plus de 130 exposants, parmi lesquels les plus grandes marques du secteur, présenteront sur place motos, accessoires et préparations custom.

Shows en tous genres, stunt, karting ou encore le fameux « Run des Papes » (course en ligne droite sur 100 m ouverte à tous les motards), le programme s'annonce d'ores et déjà chargé.



Passion

LE CLUB



par AXA Passion

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

De nombreuses surprises vous attendent



Rejoignez Le Club



Passion

LE CLUB

par AXA Passion



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

...



Rejoignez Le Club

passion.axa.fr/club