AXA Passion

Nº 15 OCTOBRE - DÉCEMBRE 2025

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

CAP' PASSION

DEUX-ROUES | COLLECTION | PLAISANCE | CAMPING-CAR



YOUNG-TIMERS

Rétro mais pas trop.

CAP VERS LA PARITÉ

Les femmes à la conquête des océans.

ROAD TRIP AU BRÉSIL

Les coups de cœur de Julien Bodel, cofondateur de GS Do Brazil.

WORLD WRC

Les filles ont enfin leur mondial.

CAP' PASSION

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N° 15 OCTOBRE - DÉCEMBRE 2025

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

DIRECTEUR ÉDITORIAL :
Yannis Monnet : yannis.monnet@axa.fr

RÉDACTRICE EN CHEF :
Anne-Lise Parlant : annelise.parlant@axa.fr

RÉDACTEURS :
Floriane Boivin, Stéphane Cohen, Lucie Danon, Benjamin Pinier, Déborah Tassin, Thierry Traccan

MAQUETTE ET MISE EN PAGE :
Jérémy Ratrimomananjara et Guilherme Gobert

PILOTAGE DU MAGAZINE :
Lucie Danon

REMERCIEMENTS :
Alexia Barrier, Julien Bodel, Héloïse Cardaliaguet, Frédéric Cornet, Jody Grollier, Michel Lethiot, Ornella Ongaro, Marc Ouayoun, Yannick Picard, Julie Royer-Coutts, Santa Cruz Media, Stéphanie Rowe

CRÉDITS PHOTOS ET VISUELS :
Adobe Stock, Astrolabe Expéditions, Julien Bodel, Frédéric Cornet, Heris Luiz Cordeiro Rocha, Julius Dadalti, Marcos Dias, Luc Dlb, FIM WCR, Georgia Schofield, Rémi Lemenicier, Y. Leclercq, Motards pour l'Enfance, Vincent Olivaud, Marcos Pereira Júnior, Peter Auto, Yannick Picard, Photos DR, Beto Quissak, Lily Rault, Renault, Mathieu Rivrin, Collection Stéphanie Rowe, Santa Cruz Media, Sitenl, Stellantis, Volkswagen, Otto Von Viani

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

PRÉSIDENT RUN SERVICES / AXA PASSION :
Éric Lemaire

ÉDITO



Avec les feuilles qui vont commencer à tomber lors de vos balades, profitons-en pour nous remémorer les beaux jours. Que dire de cet été passé à vos côtés ? Qu'il fût riche en moments exclusifs pour les membres du Club AXA Passion ! Les Échappées Gourmandes dans l'Aubrac aux côtés des chefs Bras, ou encore le mythique Bol d'Or au plus près des pilotes. En septembre, nous avons aussi retrouvé les passionnés de deux-roues et de roadtrips lors de l'Alpes Aventure Motofestival, qui ont profité d'injections gratuites du produit anti-crevaison WheelSecure, offertes par l'association AXA Prévention.

Ce numéro de rentrée sera l'occasion de retrouver des parcours inspirants et engagés : des dossiers sur la place des femmes dans les compétitions de motos et dans la course au large, la force du collectif citoyen au bénéfice de la recherche maritime , la solidarité des motards auprès d'enfants en difficulté.

Côté voyage, direction le Brésil pour découvrir pourquoi l'Histoire du Combi Volkswagen est tant lié à ce pays, un dossier qui ravira à la fois nos lecteurs vanlife et collection. Ces derniers retrouveront aussi un dossier consacré aux Youngtimers et les nouveautés à venir pour l'édition 2026 du Mans Classic. Oui, 2026...

Je vous souhaite un bel automne et une bonne lecture !

Éric Lemaire
Président de Run Services / AXA Passion









SOMMAIRE

DOSSIER 4

L'aventure en moto se conjugue aussi au féminin

DOSSIER 8

WorldWRC : les filles ont enfin leur mondial.

INTERVIEW 14

Marc Ouayoun, directeur général de Peter Auto

DOSSIER 18

Youngtimers : rétro mais pas trop

RENCONTRE 22

Comprendre l'océan pour mieux le protéger : le pari d'Astrolabe Expéditions

INTERVIEW 28

Cap vers la parité : les femmes à la conquête des océans

FOCUS 32

Des projets qui naviguent vers la mixité

INTERVIEW 34

Julien Bodel, cofondateur de GS Do Brazil

FOCUS 38

Road trip au Brésil : quatre étapes coups de cœur de Julien Bodel

VOUS & VOTRE PASSION 42

Motards pour l'Enfance France : la solidarité au service des plus vulnérables

AGENT DE L'AUTOMNE 46

Frédéric Cornet, agent AXA

ACTUS AXA PASSION 50

Toutes les dernières actualités AXA Passion

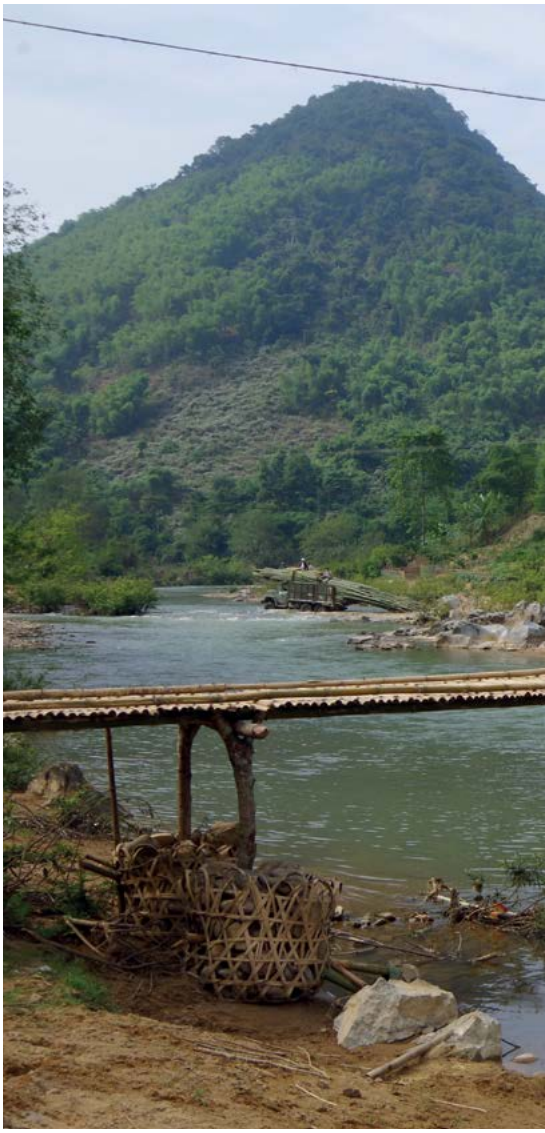
BOURSE AUX PROJETS 56

Yannick Picard, grand gagnant 2025

AGENDA 58

Les prochains événements liés aux univers AXA Passion





Pas besoin d'une moto de dernière génération pour vivre l'aventure.

DOSSIER

L'aventure en moto se conjugue aussi au féminin

Texte : *Thierry Traccan*
Photos : *Otto Von Viani, Collection Stéphanie Rowe*

Pourquoi l'aventure devrait-elle avoir un sexe ? Bien qu'on l'imagine souvent au masculin, accrochée aux visages burinés des baroudeurs, ne dit-on pas ‹ une » aventure ? Comme ‹ une » moto d'ailleurs...

Pour Edmond Haraucourt, poète français du 19e siècle, partir c'est mourir un peu... Bien sûr que partir c'est souvent laisser quelqu'un - et toujours quelque chose - derrière soi. Mais partir, quand on parle de voyage à moto, c'est surtout vivre beaucoup. Vivre avec intensité, en prenant des risques possiblement, mais en vivant pleinement. Et puisqu'on en est aux citations, gardons à l'esprit celle de l'écrivain Paulo Coelho : « si tu crois que l'aventure est dangereuse, essaie la routine, elle est mortelle ». À chacun ensuite de mettre son curseur où il le souhaite, en fonction de ce qu'il juge comme part de risque acceptable, sachant que l'évaluation du risque, ou d'un risque, reste déjà





Le voyage à moto au féminin, c'est aussi de la débrouillardise, des compétences, de l'envie, et beaucoup de sourires.

une appréciation toute personnelle. D'une manière générale, reconnaissons que le voyage peut être dangereux, comme la moto qui n'est pas le plus sûr des moyens de transport, et que partir à la découverte du monde quand on est une femme seule comporte là aussi a priori plus de risques qu'un homme empruntant pareil chemin.

En parcourant les récits offerts par des aventurières à moto comme Anne-France Dautheville, la pionnière, ou Mélusine Mallender, on mesure justement que les a priori sont faits pour être battus en brèche. Ce que l'on retient de leurs périples longs de plusieurs dizaines de milliers de kilomètres qui s'étalent sur une période de plus de 50 ans, bien plus que le danger, c'est la liberté gagnée.

L'aventure, c'est déjà cette liberté. Celle que l'on embrasse avec la première impulsion du tour de clé, puis vient le coup de pouce sur le démarreur ou de la botte sur un kick, et finalement celle sur le moteur une fois démarré qui offre à la roue avant le champ des possibles. L'aventure peut être celle d'une journée, d'un week-end, d'une semaine, d'un mois, d'un an, voire d'une vie. Elle peut se vivre à côté de chez soi ou tout autour du monde. Mais forcément, celles qui marquent le plus ceux qui restent à quai, ce sont les aventures du bout du monde, celles qui nous transportent bien au-delà de nos repères, celles qui nous interpellent et parfois nous chamboulent.

Quand on connait la rudesse de la pratique de la moto, on reste admiratif du parcours de ces femmes parties en quête de découvertes, de pays, de parfums, mais aussi d'elles-même, et surtout de l'autre. Partir à moto, quand on veut se donner la chance d'aller loin, c'est d'abord organiser les choses. Peu importe à ce stade que l'on soit un homme ou une femme, la différence se cantonne dans le choix de certains équipements développés spécifiquement pour les filles, idéalement dans celui d'une moto adaptée à son gabarit ou à son poids. On pourrait aussi imaginer que certains pays se réservent davantage aux garçons, rapport à la place de la femme dans ces sociétés, mais les deux aventurières citées plus haut n'ont cessé de témoigner de cette possibilité d'avancer même là où ne les attend pas.

Le voyage à moto naît d'abord d'un désir profond, et se réalise par un engagement total et constant. Ce sont ces enseignements glanés entre les lignes des ouvrages des aventurières qui se lancent pareils défis qui impriment la méthode. Une immense envie et un mental d'acier, voilà les corollaires sur lesquels viendront s'agréger les kilomètres et avec eux, tout ce qui rend l'aventure tellement unique. Les découvertes, les rencontres, les succès comme les échecs ; les tranches de vie en somme...



“Un jour je suis allée à une conférence que tenait une fille qui avait fait le Dakar. [...] ***C'était le déclic,*** *j'ai tenté ma chance avec* ***mon premier rallye en 2017.”***

STÉPHANIE ROWE, JUSQU'AU BOUT DES RÊVES

Voyageuse à moto et pilote en rallye-raid. Nous avons rencontré pour la première fois Stéphanie lors de l'Africa Eco Race 2025. L'occasion de mesurer la ténacité de cette femme qui dégage autant d'énergie que de volonté pour mener à bien ses objectifs. 2026 devait être son premier Dakar, mais une blessure contractée lors d'un voyage en Grèce au début de l'été la contraint à y renoncer... Partie remise !

Stéphanie, tu t'es sérieusement blessée il y a quelques mois, où en es-tu de ta convalescence ?

Je me suis blessée il y a un peu plus de trois mois, je suis tombée assez fort sur une piste remplie de cailloux, certainement une marche que je n'ai pas vue et que j'ai prise à 70 km/h je pense... Je ne me souviens pas, j'ai été victime d'un traumatisme crânien, je me suis brisé les deux poignets, mais pas joliment. Et puis j'ai eu un énorme hématome au genou, qui reste encore un peu gonflé. Heureusement que j'avais de grosses orthèses, toutes les armatures métalliques étaient tordues. Je suis sortie du centre de convalescence parce que j'ai un blocage mécanique au poignet, peut-être à cause d'une vis, je dois faire le point avec mon chirurgien.

Tu avais pour projet le Dakar 2026, c'est maintenu ?

Non, non, ce n'est pas possible. J'ai trop de séquelles avec mes poignets. Il me manque trop de mobilité, je n'ai pas du tout travaillé la force, et peut-être que je vais devoir me faire ré-opérer. Cette fin d'année, c'est cuit pour la moto. Enfin, je vais essayer de pouvoir reprendre le travail. Je suis instructrice avec les trails, on organise des balades, et même si je ne peux pas prendre le guidon, je saurai me rendre utile en accompagnant les groupes dans le véhicule d'assistance.

La moto pour toi, ça remonte à quand ? Et pourquoi ?

J'ai commencé la moto quand j'avais 21 ans, assez tard, j'en ai 38 maintenant. J'ai commencé par la moto de route. Mais avant la moto, on faisait un peu de tout terrain avec un 4x4, et de fil en aiguille on m'a proposé un jour d'essayer une moto en off road, c'est venu comme ça. J'ai grandi en Angleterre, à côté du circuit de Goodwood, et quand ma mère partait faire les courses au supermarché, elle nous déposait avec mon père et on regardait les voitures, les motos. Il y avait aussi le copain de ma grande sœur qui avait une petite 125, et je la voyais quand il venait à la maison. J'ai essayé et j'ai adoré. Un mois après je passais mon permis et j'ai tout changé.

C'est-à-dire ?

Je suis allée dans un magasin de motos pour les regarder. En discutant avec un employé je lui ai dit que je regardais uniquement, que je souhaitais changer de travail et que je n'avais pas les moyens pour l'instant d'acheter une moto. Et puis je lui ai demandé s'il ne recherchait pas quelqu'un pour travailler. Une semaine après je vendais des pièces dans ce magasin, qui était une concession Ducati et Suzuki. J'ai appris aussi la mécanique, d'ailleurs je la fais aussi sur ma voiture.

Quelle est ton expérience à moto ?

Les voyages à moto racontés par Ewan McGregor et Charley Boorman m'ont fait rêver et donné envie moi aussi de voyager. Un an après que j'ai eu le permis, on a pris la route d'Angleterre avec des petites motos pour rejoindre Montpellier. Nous étions cinq et n'avions pas les moyens d'aller très loin, mais partir jusqu'à Montpellier avec nos petites motos en mauvais état était déjà une aventure. Et l'année suivante je suis partie en Espagne et au Maroc par les chemins.

Tu en as fait beaucoup des voyages ?

J'ai eu la chance que BMW mette en place un programme au



Des rêves de Dakar que Stéphanie construit au fil de ses rallyes-raids.

moment où la marque sortait la GS 1200 liquide. La marque recherchait cinq pilotes pour partir rouler dans différents pays. J'ai postulé en disant que j'avais une expérience tout terrain, que j'étais certes petite de taille mais que justement ce serait une belle façon de montrer que tout le monde peut piloter une GS. J'ai été sélectionnée, je faisais les campagnes marketing, j'étais invitée aux événements... C'était top. Malheureusement j'ai eu un accident en 2013, je me suis salement cassé le genou et je n'ai pas marché pendant deux ans. J'ai été opérée six fois, avec des greffes, etc. Ça a été un peu compliqué. (*rires*)

Dès que j'ai pu marcher, je suis partie en Asie avec un sac à dos en 2015. Au bout d'une semaine j'ai dit à mon copain que ce n'était pas pour moi, que ça me limitait trop. Avec ma moto, si je veux aller voir ce qu'il y a de l'autre côté de la montagne, je peux y aller, c'est la liberté. À pied et avec un sac à dos, tu prends les bus, les voitures, ce n'est pas pareil. On a acheté des petites motos et on est resté trois mois à visiter l'Asie du Sud-Est. En 2017 j'ai fait le Japon, avec BMW je suis allée en Nouvelle-Zélande, en Mongolie...

Pourquoi avoir choisi la compétition ?

En 2017, j'avais repris confiance, mes blessures étaient oubliées. Un jour je suis allée à une conférence que tenait une fille qui avait fait le Dakar, j'ai bien parlé avec elle, on faisait la même taille (*NDLR* 1,60 m). Elle m'a motivée en me disant que je pourrais le faire aussi. C'était le déclic, j'ai tenté ma chance avec mon premier rallye en 2017. J'ai adoré, et depuis j'en fais un chaque année.

En début d'année tu as fait une belle course à l'Africa Race. Tu es la première pilote féminine à terminer la course en faisant toutes les étapes et toutes les spéciales. Tu en es fière ?

Oui, c'est surtout que je suis la première fille à terminer cette course en étant engagée en malle moto (*NDLR* sans assistance).

Pourquoi le choix de la malle, parce que ça coûte moins cher ?

Ça coûte moins cher oui, mais ce n'est pas la raison principale. La malle moto pour moi c'est l'essence de la compétition. Mon objectif c'est de faire un Dakar en malle moto, ce qui n'a jamais été fait. La malle, c'est vivre l'aventure à fond, c'est se rapprocher de l'esprit d'antan, celui de la débrouille, c'est un défi personnel.

C'est quoi, ce qui te plaît dans cet univers ? Qu'est-ce qui te pousse à faire ça ?

J'aime l'endurance qu'imposent les rallyes, et puis j'aime bien la compétition, celle avec les autres, mais surtout celle avec soi. Le challenge que ça représente.

Et la cohabitation avec les gars ?

Je crois que c'est presque un avantage d'être une femme. Alors pas dans toutes les compétitions. En endurance tout terrain, je me rappelle que lors de ma première course, un garçon m'a roulé dessus cinq mètres après le départ (*rires*). Mais en rallye c'est différent, les gens sont plus ouverts. L'ambiance est bonne et souvent les garçons sont parfois admiratifs. Il y a du respect. Mais tu sais, en fait je ne me dis pas les choses comme ça. Moi j'aime la moto, le rallye, et je fais de la moto avec d'autres personnes qui aiment faire de la moto, peu importe le sexe. En malle moto, quand on termine une journée difficile, tout le monde est content pour l'autre.

Toi qui fais de la course, comment juges-tu ces femmes qui partent seules pour parcourir le monde ?

Je suis admirative. Cependant, aujourd'hui on n'est plus seules quand on parcourt le monde. Avec les réseaux sociaux c'est fou, tu trouves des communautés de motards qui sont prêts à t'aider, à t'accueillir. Après, pour celles qui sont parties avant cette époque, ou pour celles qui voyagent sans connexion, c'était encore une autre aventure.





Mallory Dobbs.

DOSSIER

WorldWCR : Les filles ont enfin leur mondial

Quand les pilotes masculins Marc Marquez, Fabio Quartararo, Francesco Bagnaia, Jorge Martin et consorts portent le MotoGP, discipline reine du sport moto, les filles passionnées de vitesse sont restées dans leur ombre pendant des années. Plus que cela d'ailleurs, dans le néant complet puisqu'avant 2024 il n'existait pas de championnat du monde moto de vitesse 100 % féminin. Drôle de paradoxe, alors qu'il existe des championnats réservés aux femmes dans la totalité des disciplines off-road, et que le MotoGP se présente comme la série la plus célèbre du sport moto.

Texte : *Thierry Traccan*
Photos : *FIM WCR, Lily Rault*



La promotion 2025 du championnat.

Avant cette date, dans ce désert bitumé, pas d'autre choix pour les meilleures d'entre elles que d'aller se frotter aux hommes dans les catégories de leur choix. On se rappelle des excellents résultats de Katja Poensgen, la pilote allemande en GP 250, au début des années 2000. Des équipages vaillants 100 % féminins engagés en mondial d'Endurance. Ou du titre mondial décroché par la pilote espagnole Ana Carrasco, dans la classe 300 cm³ en 2018. Une catégorie 300, ultra disputée et fréquentée par les jeunes chiens fous qui aura vu l'expérimentée Ana Carrasco parvenir à museler tous ses jeunes rivaux masculins. Une grande première dans l'histoire du sport moto, pour un succès éclatant ! La démonstration que les filles peuvent battre à la régulière les garçons en vitesse, même si on parle là d'une classe intermédiaire, loin des très relevés championnats Supersport et Superbike, et à des années-lumières de l'ultra-select catégorie MotoGP.

> *« ...en faisant le choix des Yamaha R7 pour ces premières éditions, la FIM et Yamaha ont fait le choix de l'accessibilité dynamique et financière.*

Soyons objectifs, comme Rome ne s'est pas faite en un jour, les instances fédérales ont décidé de réparer leur erreur dans la classe reine du MotoGP, en lançant en 2024 le premier championnat du monde de vitesse féminin. Les pilotes féminines ont alors eu à la fois une vitrine d'exposition, l'accès à une compétition où elles se confrontent entre elles, et la possibilité de progresser ensemble avec l'occasion pour les meilleures de rejoindre des catégories plus relevées, en mixte, sans considération de genre.

Ce championnat WorldWCR ouvre une nouvelle porte aux aspirantes championnes de vitesse. Comme témoignait l'Espagnole Beatriz Neila au début de la saison 2024, alors championne d'Europe 2023 : « Il y a toujours eu des femmes qui roulaient contre des hommes, mais aucune n'a atteint les catégories les plus élevées. Pourquoi ? Parce que les femmes et les hommes sont différents, sont physiquement différents. Ce championnat permettra aux femmes d'être reconnues, de se battre pour un titre mondial, d'avoir un classement, de voir qui est la plus rapide du monde, de tirer profit de notre statut de femme dans le monde de la moto, de montrer à tous ce que nous pouvons faire sur une machine de course. C'est une référence pour les nouvelles générations. »



Émily Bondi au duel, sur sa Yamaha R7.

Cette nouvelle série, les instances fédérales l'ont imaginée dans un souci d'équité, en limitant les coûts pour accueillir un maximum de candidates. Ainsi, à la différence des autres championnats du monde de vitesse, ici le droit d'entrée pour chaque candidate se cantonne à « seulement » 25 000 €. Ce qui inclut le transport et le prêt d'une Yamaha R7 sur les six épreuves du championnat, et la fourniture des pneumatiques et de l'essence nécessaire. Un budget extrêmement limité quand on parle des sports mécaniques au niveau mondial et qui montre les efforts faits par la fédération internationale mais aussi par Yamaha, le constructeur engagé dans cette compétition.

Eric de Seynes, alors président du conseil de surveillance chez Yamaha Europe, a beaucoup œuvré à la création de cette série. Il confiait avant le lancement du championnat : « On souhaite soutenir le sport dans tous ses aspects, et en tant que constructeur on doit prendre nos responsabilités. On ne peut pas être fiers de gagner et ignorer le reste de la pyramide. Si on veut être champions, on doit prendre soin des jeunes champions de toutes les catégories et les aider à progresser. En motocross, on a toujours supporté les femmes pilotes dans les championnats féminins. Lorsque cette idée en vitesse a été évoquée, on était motivés à la soutenir. Environ 30 % de nos clients chez Yamaha sont des femmes, et elles désirent faire de la compétition. Avec ce championnat, nous les aiderons à montrer leur talent. »

Des Yamaha R7 pour toutes les pilotes, soit des sportives de série, préparées pour la course, et qui développent dans cette configuration moins de 90 chevaux. On est loin des plus de 300 chevaux des MotoGP, mais en faisant le choix des Yamaha R7 pour ces premières éditions, la FIM et Yamaha ont fait le choix de l'accessibilité dynamique et financière. Sans oublier celui de l'équité sportive, puisque toutes les concurrentes roulent sur des motos aux performances équivalentes. L'occasion de juger du talent des pilotes. Et sans surprise, ce sont les Espagnoles que l'on retrouve aux avant-postes. Comme c'est souvent le cas chez les hommes, avec les frères Marquez en tête.

Avec dix-huit nationalités représentées sur la grille de départ en 2024, trois pilotes ibériques se seront livrées une superbe bataille tout au long de la saison, dont la grande favorite Ana Carrasco est sortie victorieuse devant Maria Herrera et Sara Sanchez.

Championne du monde avec les garçons en 2018, première championne féminine de l'histoire en 2024, Ana Carrasco a décidé en 2025 de rejoindre le mondial Supersport, mixte donc... Enfin, quasi exclusivement masculine puisqu'Ana en est l'unique représentante féminine. Elle y occupe actuellement la trentième position au général, n'étant pas encore parvenue à rentrer dans les points cette saison.

Tremplin vers des catégories supérieures pour les plus téméraires ? Finalité pour celles désireuses de rester dans un championnat qui leur est dédié ? Tout est possible ! On peut d'une façon globale se réjouir de l'arrivée du WorldWCR dans le paysage mondial de la vitesse. Et lui souhaiter de migrer dans les prochaines années vers le paddock MotoGP, avec le but de lui donner une plus grande visibilité, et le médiatiser comme une compétition à part entière, non plus comme une série additionnelle.

Les trois tricolores engagées en 2025

Émily Bondi
(team YART Zelos Black Knights Team)

On peut pour Emily parler de progression fulgurante, ou d'ascension éclair, c'est au choix. Il est vrai qu'avec seulement un peu plus de deux saisons de compétition dans les jambes, la trajectoire de la Parisienne vers le haut niveau est hors norme. Pas vraiment le temps de l'apprentissage pour cette jeune fille de toute façon pressée qui, forte d'un titre de championne de France féminine en 2023, s'est vue propulsée par la fédération française de motocyclisme en championnat du monde. Une marche haute mais une marche joliment franchie puisque la jeune pilote âgée de vingt-trois ans y aura marqué 31 points, terminant à la quinzième position finale. Blessée durant l'intersaison, Emily a attaqué 2025 sans préparation, et s'évertue depuis à rattraper le temps perdu. Seizième au provisoire avant l'épreuve de Magny-Cours (5 et 6 septembre), on peut lui faire confiance pour ne rien lâcher.

Ornella Ongaro
(team Ornella Ongaro Racing)

La plus âgée mais aussi la plus capée de la délégation tricolore. Ornella, née en 1990, pratique la vitesse depuis ses plus jeunes années. Elle peut se targuer d'avoir lutté, et même parfois battu, Marc Marquez dans les courses réservées aux jeunes pousses. Excellente pilote capable de sauter d'une 500 bicylindre de 60 ch à une 1000 quatre cylindres de 200 ch. La Cannoise a multiplié les expériences et les catégories tout au long de ces années de compétition. Après ces sept dernières années passées sans jamais trouver de réelles opportunités pour courir, Ornella s'est relancée en 2024 avec la création de ce championnat du monde féminin. Dixième en 2024, actuellement douzième du provisoire, la Française s'est fracturée l'humérus lors de la dernière épreuve du mondial disputée en Hongrie. De quoi lui offrir un nouveau défi, celui de prendre le départ – avec seulement un mois depuis son opération – à la manche française de Magny-Cours les 6 et 7 septembre. Une guerrière Ornella.

Lucie Boudesseul
(team GMT 94-Yamaha)

La cadette des Tricolores est aussi, à ce jour, la mieux placée au championnat du monde féminin où elle occupe le huitième rang au cap de la mi-saison. À tout juste vingt-deux ans, la Normande a su convaincre l'emblématique patron du GMT 94, Christophe Guyot, de lui faire confiance. Habituée des 1000 cm^3, développant plus de 200 chevaux avec lesquelles elle aura su se faire remarquer en championnat de France, il n'aura pas fallu beaucoup de temps à Lucie pour se faire à la « petite » Yamaha R7, même si on devine qu'elle ne va faire que progresser à son guidon. Habituée aux courses mixtes depuis de nombreuses saisons, Lucie adhère à cette idée de championnat réservé aux filles même si son ambition ultime sera de rejoindre à terme le championnat du monde en catégorie Moto2 (l'antichambre du MotoGP).









INTERVIEW

Ornella Ongaro
(pilote du championnat du monde féminin)

Ornella, tu t'es blessée fin juillet en Hongrie, comment ça va ?

Écoute, ça va bien. Oui je me suis fracturée la tête de l'humérus suite à un accrochage en course sur le circuit du Balaton Park. Ça m'est arrivé le samedi 26 juillet et je suis rentrée en camion avec l'équipe, un trajet de 17 heures, ça m'a donné le temps d'organiser à distance l'opération. Tout s'est très bien passé, j'ai été prise en charge dès mon retour en France, admise à la clinique de Saint-Laurent du Var où j'ai été opérée le 29 juillet pour la pose classique du combo plaques-vis. Depuis, je suis un protocole strict de rééducation pour être présente à la manche française de Magny-Cours les 6 et 7 septembre.

Ça veut dire qu'entre ta chute et la reprise de la moto, il se sera écoulé un peu plus d'un mois ?

Exactement, et même un peu moins puisque je vais faire un test avant, pour être certaine que je me sens prête. Rouler pour être vingtième ça ne sert à rien, et revenir trop vite comme Marc Marquez[1] l'avait fait, ça ne sert à rien non plus, surtout que contrairement à lui, je ne gagne pas onze millions d'euros par an (rires). Mais là tout se passe bien, et puis le mental fait beaucoup pour passer au-dessus de la douleur. Donc on verra mais je suis confiante pour pouvoir rouler sur la manche française de notre championnat du monde, même si je sais que je ne serai pas à 100 %.

Tu as un parcours riche et varié, avec des compétitions dans plein de championnats, tu peux nous en parler ?

Oui j'ai roulé dans les catégories jeunes, puis en 125, 250, 500, 600 et 1000. J'ai gagné des courses en France, j'ai fait des courses sur route en Angleterre, toujours avec les garçons. Depuis 2024, date de création du championnat du monde féminin, je suis revenue à la compétition après presque sept ans d'arrêt. J'avais dû tout arrêter, mettre mes anciennes activités entre parenthèses au moment où j'ai récupéré la garde de ma nièce, qui va bientôt avoir 7 ans. Quand j'ai appris la création de ce championnat, alors que de mon côté j'avais œuvré en France pendant mes saisons de course pour mettre en avant les filles, je me suis dit qu'il était temps que je reprenne aussi le cours de ma vie.

Et justement, comment juges-tu le championnat du monde féminin ?

Je trouve que c'est vraiment une bonne chose, il enlève une difficulté majeure à laquelle nous sommes souvent confrontées dans un sport mécanique quasi exclusivement masculin : la misogynie. Un championnat exclusivement féminin au moins c'est clair, et puis nous sommes mises en valeur, il y a une excellente communication, les choses sont bien faites, on nous respecte, ce championnat ne va faire que grandir c'est certain. Ça permet aussi aux jeunes de prendre le temps de progresser.

Tu te projettes comment dans ce championnat ?

Le premier objectif était déjà de revenir en compétition, refaire ma place dans le milieu. Il m'a fallu retrouver des budgets, même si ceux que j'ai réunis sont incomparables avec ceux d'autres filles.

C'est quoi le budget global pour une saison ?

Si tu veux gagner, c'est plus de 100 000 €. Ce qui représente beaucoup d'argent et à la fois pas tant que ça pour un championnat du monde. Mais moi je reste très loin de cette somme, je pense qu'aux 25 000 € demandés par l'organisation je dois rajouter un peu plus de 10 000 €. Mais c'est la formule mini : je ne m'entraîne pas, je n'ai pas de moto d'entraînement, je ne voyage pas en avion, je ne dors pas à l'hôtel, etc. Pour espérer gagner il faut travailler à fond l'entraînement, pouvoir aller sur les circuits pour préparer les courses en amont. Malgré tout, tu peux faire un championnat du monde avec peu d'argent, et ça c'est une vraie chance. Sur place nous sommes dans une structure dédiée, il y a des techniciens de chez Yamaha, un télémétriste, des pièces détachées, leurs techniciens assurent aussi la maintenance entre les courses, tu as des primes en fonction de tes places obtenues, c'est vraiment très bien pensé.

Et la Yamaha R7 qui est la moto retenue, tu la trouves adaptée ?

Oui, elle est bien. Personnellement je trouve qu'elle manque un peu de chevaux, parce que j'ai un pilotage assez agressif, mais objectivement c'est une moto parfaitement adaptée à la catégorie où parmi les vingt-cinq pilotes engagées nous avons des gabarits différents, des compétences et des expériences motos différentes. C'est une moto qui réclame de rouler propre, de manière fluide, plus tu vas attaquer et moins tu vas avancer. Il faut être fine, subtile, ça colle bien à notre championnat.



[1] Marc Marquez avait tenté le pari fou en 2021 de revenir en course moins d'une semaine après la fracture (et l'opération) de son humérus. Un retour catastrophique qui l'handicapera plusieurs années et lui valut de nombreuses opérations pour réparer son bras meurtri.



Ornella Ongaro (28), entourée par la mexicaine Astrid Madrigal et la chilienne Isis Carreno.

C'est un championnat que tu valides et dans lequel tu espères rester ?

Tout à fait. Et comme j'ai arrêté sept ans, je compte bien récupérer ces années et rouler au-delà de mes quarante ans. J'espère me battre devant en 2026, je vais tout faire pour. Je suis en train de monter un projet pour faire aussi des courses mixtes, histoire de gagner en rythme. Je reste 100 % passionnée, et j'ai toujours autant envie de m'investir dans la compétition. Je sais pourquoi je suis là et je sais où je veux aller.

Qu'est-ce que tu donnerais comme conseil à une fille qui hésiterait à se lancer dans la moto ?

Qu'elle fonce, il ne faut pas hésiter à se lancer ! Nous les femmes, on a tendance à se poser des millions de questions. C'est dans nos gènes, mais à un moment il faut plutôt écouter son cœur, se faire confiance et y aller. Que celles qui hésitent à se lancer se rapprochent des pilotes féminines plus expérimentées qui sauront les conseiller. Mais c'est un fait, la moto et même la course ne sont plus réservées aux garçons. Et puis se faire confiance et s'investir, c'est une règle que je crois valable pour beaucoup de choses dans la vie. Je crois qu'il vaut mieux se lancer et s'apercevoir que ça ne plaît pas plutôt que de se dire à soixante-quinze ans : j'aurais dû essayer parce que j'en ai toujours rêvé. D'autant qu'on ne parle pas de sauter d'un avion sans parachute, juste pratiquer de la moto, ce n'est pas un truc fou.

Beryl Swain, la pionnière sacrifiée

Si les femmes ont en 2025 tout loisir de participer à des compétitions de motos de vitesse, que ce soit dans des courses mixtes ou dans des séries qui leur sont exclusivement réservées, on peut dire qu'il n'en a pas toujours été ainsi.

Les générations actuelles peuvent se souvenir de ce que leurs aînées leur ont offert, de l'énergie qu'elles ont mise et de cette capacité à se bagarrer pour faire accepter leurs candidatures, sans que ça ne suffise toujours.

Première femme à participer au Tourist Trophy (TT) de l'île de Man en 1962 dans le cadre du championnat du monde 50 cm^3, la Britannique Beryl Swain aura été de ces pionnières. À une époque où piloter une moto n'était aucunement considéré comme une activité féminine, Beryl, à force de détermination a réussi à déplacer des montagnes. Prenant le départ de la course, elle arrivera vingt-deuxième, laissant à l'arrivée quelques concurrents masculins derrière elle, alors même qu'une casse du pignon du troisième rapport l'aura handicapée dans sa quête de performances. Une première qui en appelait d'autres, d'autant que Beryl entendait bien dès l'année suivante intégrer la classe reine des 500 cm^3.

Las, la fédération internationale et l'organisation du TT ont décidé, apeurées à l'idée qu'elle puisse être victime d'un accident (à moins que ce ne soit le risque qu'elle laisse encore plus de garçons derrière elle), de changer le règlement en imposant aux filles, plutôt que de leur interdire directement l'accès aux compétitions, un poids minimal très élevé et incompatible avec ce que réclame le pilotage d'une moto… Le rêve de Beryl se brisa net, comme le rêve de celles qui entendaient lui emboîter le pas.

Il faudra attendre quinze ans pour que les pilotes féminines soient à nouveau acceptées, et qu'Hilary Musson prenne son relai en 1978, terminant le TT à la quinzième position. Ce n'était cette fois plus une bèche, mais une ouverture définitive pour la gent féminine, qui doit beaucoup à l'engagement initial de la pionnière Beryl !





RENCONTRE

Marc Ouayoun, Directeur général de Peter Auto

Face au succès populaire des évènements organisés par le leader des compétitions automobiles historiques, et pour répondre à une clientèle qui ne cesse d'évoluer et de rajeunir, Marc Ouayoun, le nouveau directeur général de Peter Auto dévoile ses stratégies. Rencontre avec un "bagnolard" à la passion solidement ancrée dans le parcours, tant professionnel que personnel.

Depuis plus d'un an, vous avez rejoint l'équipe de Peter Auto. Quel chemin vous y a amené ?

J'ai toujours souhaité travailler dans l'industrie automobile comme d'autres rêvent de devenir pompiers. Je suis entré chez Mercedes en 1995, au département marketing. Puis je me suis occupé de la distribution en Île-de-France pour Smart. Mon rêve d'adolescent s'est accompli en 2006 : travailler chez Porsche ! Je suis devenu directeur de Porsche France, puis PDG de Porsche Canada de 2018 à 2022.

Texte : *Stéphane Cohen*
Photos : *Peter Auto, Y.Leclercq, Luc Dlb, ACO*



Les tribunes de la ligne droite des stands bondées, à l'occasion du Mans Classic 2018.

À mon retour en France, j'ai pris la direction de la marque Audi. J'ai un parcours très allemand !

Et vous voici chez Peter Auto…

Pierre Fillon m'a appelé pour me dire que Peter Auto allait être repris par l'ACO et ASO. Il a pensé à moi parce qu'on a longtemps travaillé ensemble quand j'étais chez Porsche. Patrick Peter me connaissait aussi parce que j'ai souvent été partenaire de ses opérations. Donc ayant beaucoup de liens avec l'automobile de prestige, de sport et par extension de compétition, c'était un job sur mesure !

Comment expliquer cet engouement pour les rassemblements d'anciennes ou de youngtimers, qui semble gagner en popularité chaque année ?

Que ce soit la voiture des vacances en famille ou celle qui a gagné Paris-Dakar ou les 24 Heures du Mans, l'automobile est omniprésente dans notre culture. Ces voitures réveillent des souvenirs qui sont nos madeleines de Proust, et facilitent les échanges entre passionnés. On veut partager sa passion avec d'autres et rien de tel qu'un rassemblement comme Le Mans Classic par exemple, où vous avez, près de 9 000 voitures de clubs qui sont exposées sur le circuit Bugatti dans une atmosphère extraordinaire ! Le Mans Classic est un musée vivant du sport automobile.

De même, les courses historiques que Peter Auto organise procurent des émotions à part…

Au volant d'une Bugatti d'avant-guerre au Mans Classic, dans une Jaguar Type E des années 1960 lors de nos courses des Sixties ou avec des voitures des années 1980, les Groupe C, on n'est pas comme dans une course moderne : il y a un côté gentleman driver, une espèce d'esthétique et d'art de vivre liés à ces courses où l'on se remémore le passé mais où l'on vit surtout des émotions



L'ACO (Automobile Club de l'Ouest) est l'organisateur historique des 24 Heures du Mans et l'un des principaux acteurs du sport automobile d'endurance, responsable notamment de la réglementation des catégories comme LMP et GT.

ASO (Amaury Sport Organisation) est une société spécialisée dans l'organisation d'événements sportifs internationaux, dont le Dakar, le Tour de France et plusieurs rallyes-raid.

"Le Mans Classic est un ***musée vivant*** *du sport automobile."*



extraordinaires. Pas mal de nos concurrents passent d'une voiture à une autre pendant les week-ends de compétition, parce qu'ils veulent multiplier les expériences de conduite : années 1960, années 1980... Ces expériences procurent des sensations incomparables. C'est la combinaison de tout cela qui fait notre succès.

Vous devez vivre à 100 à l'heure !

Je vais partout, j'essaie d'être bien organisé. Le Mans Classic a été un véritable tourbillon ! Imaginez l'ampleur de l'évènement qui rassemble plus de 238 000 personnes, 700 pilotes ! C'est le plus grand évènement de course historique au monde ! Le temps est passé comme un éclair. Je suis allé à la rencontre de nos concurrents, de nos partenaires, de nos commissaires qui ont un rôle important à jouer. C'est beaucoup d'investissement personnel, mais chaque week-end de course est différent et c'est toujours un vrai plaisir de retrouver nos concurrents. Beaucoup se connaissent, c'est une vraie famille qui se retrouve sur les circuits.

Comment Peter Auto se renouvelle et s'adapte aux attentes ?

C'est une maison qui s'est bâtie sur l'excellence, sur l'exigence, et c'est une recette que je n'ai pas l'intention de bouleverser. En revanche, comme je l'ai souvent dit dans mes fonctions précédentes, il faut savoir changer pour que rien ne change. Ça veut dire que nous allons nous muscler pour faire face à nos nouveaux défis mais en restant à taille humaine. Cela permet de combiner au mieux efficacité, souplesse et réactivité ce qui fait notre force, il me semble.

Ça veut aussi dire suivre les attentes des clients ainsi que l'arrivée de nouvelles générations qui veulent rouler avec des voitures plus récentes. Et c'est ce que nous faisons. Nous sommes en train de préparer la saison 2026 avec toutes ces nouveautés : les nouveaux plateaux, les nouvelles séries plus récentes, le GT3, LMP1, LMP2[1], des voitures de 10-15 ans aujourd'hui. On est entrés dans une période plus récente, sans négliger les véhicules plus anciens.

Ça va en faire, du monde !

C'est la raison pour laquelle nous allons désormais organiser une édition du Mans Classic tous les ans mais avec des orientations distinctes. Il y aura une version vintage, Le Mans Classic Heritage, qui réunira les véhicules des années 20 au milieu des années 70 et une version plus Youngtimers, Le Mans Classic Legend, avec les véhicules de 1976 à 2015. Le monde de la collection est vivant et les nouvelles générations sont également en demande. Aussi, il s'agit de se réinventer mais sans perdre notre âme. Si je devais résumer je dirais que l'Heritage sera l'édition où les parents emmèneront leurs enfants et le Legend l'inverse.

[1] *GT3 (Grand Tourisme) regroupe des voitures dérivées de modèles de série, tandis que LMP1 et LMP2 (Le Mans Prototype) désignent des prototypes d'endurance.*



Est-ce à dire qu'il y aura deux salles, deux ambiances ?

Oui mais avec le même fil rouge, une passion omniprésente et toujours la même exigence de qualité quant aux véhicules présents. Le Mans Classic est un événement incontournable qui doit rester une référence mondiale.

Par contre, certaines animations seront à l'avenant. Les concerts seront en cohérence avec les éditions. Difficile d'imaginer de la musique électro type Kavinsky dans la version Heritage par exemple. Je ne peux pas encore tout dire car nous y travaillons mais l'arrivée de nos nouveaux actionnaires va également nous permettre de proposer de nouvelles choses. Nous allons plus largement mettre le musée en avant avec un billet d'entrée couplé. De gros investissements viennent d'y être réalisés et il serait plus que dommage de venir au Mans Classic sans le visiter.

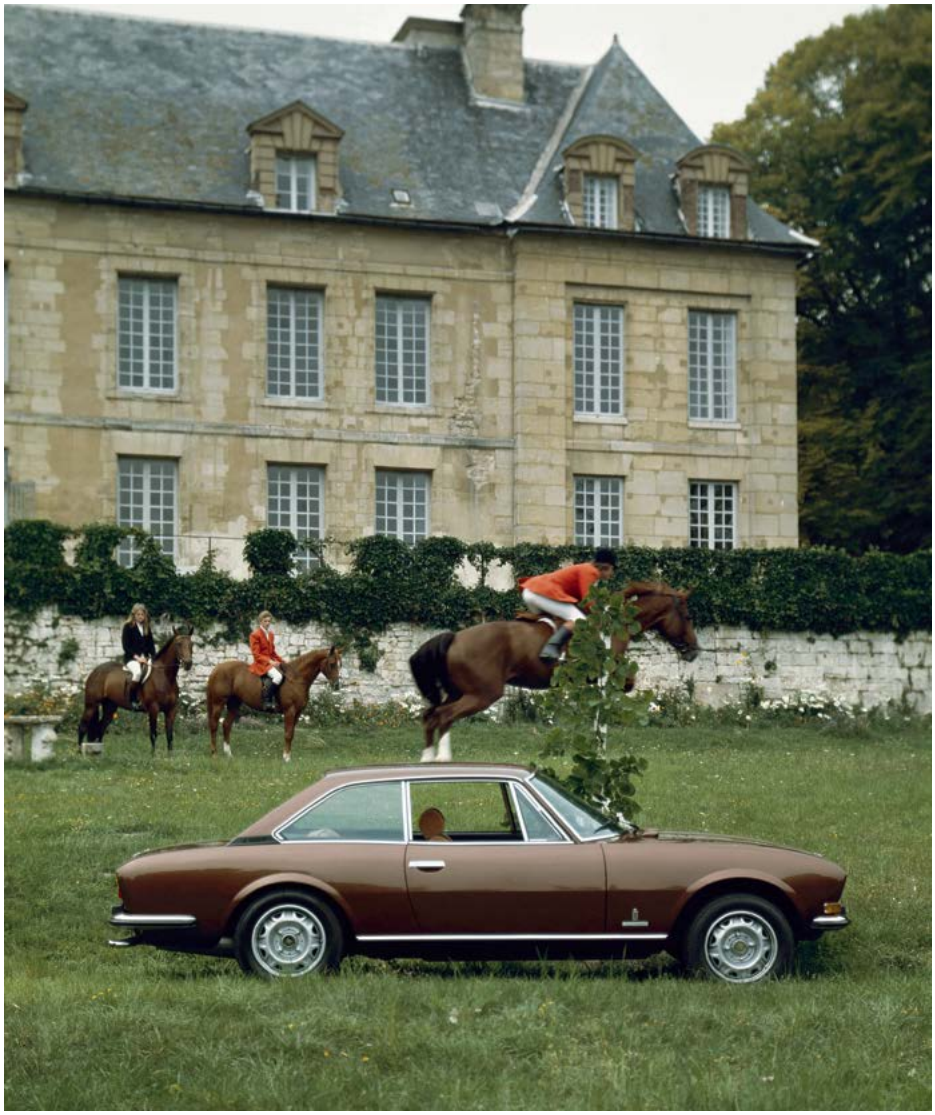
Et enfin, nous renforcerons les nouveaux modes de communication. Nous avons mis en place un live sur les réseaux sociaux lors de la dernière édition avec un vrai succès et plusieurs dizaines de milliers de vues. Aussi, nous allons continuer dans cette voie et depuis mon arrivée, je travaille sur ce storytelling.

Les jeunes : l'avenir des anciennes ?!...

C'est très intéressant de voir que le pilotage des voitures anciennes ne se démode pas. Je vois des jeunes trentenaires, y compris des femmes, qui roulent dans des voitures d'avant-guerre, des Bentley ou des Bugatti... Ces voitures ont, pour certaines, presque cent ans. Elles sont chouchoutées, restaurées et génèrent également beaucoup de main-d'œuvre locale, il ne faut pas l'oublier. Il s'agit de patrimoine, d'artisanat, et d'économie locale et durable.

Et vous, quelle sorte de passionné êtes-vous ?

En culottes courtes, des Majorette dans les poches, je me souviens des longs voyages, le chien et moi à l'arrière de la Coccinelle 1302 familiale ! Ma première voiture, je l'ai achetée grâce à un petit prêt étudiant qui a financé un ordinateur et une 205 GTI d'occasion ! Aujourd'hui, j'ai toujours une DS19 de 1957, une des premières... Mais la voiture préférée de ma petite collection, c'est un Boxster Spyder 987 absolument magnifique que j'adore conduire !





Une Peugeot 604 coupé de 1977 (à gauche), une Mercedes-Benz 500 SEC (coupé) des années 80 (à droite).

DOSSIER

Youngtimers : rétro mais pas trop

Texte : *Stéphane Cohen*
Photos : *Stellantis, Renault, Volkswagen, Santa Cruz Media*

Les véhicules de nos parents et grands-parents connaissent un vrai succès qui ne se dément pas. Rassemblements, rallyes, ventes aux enchères… Les youngtimers sont le courant culturel automobile majeur des vingt-cinq dernières années !

Mais au fait ! C'est quoi un youngtimer ?

Alors là, une belle bataille de clochers s'est instaurée et chaque camp a ses chauds partisans ! Pour faire simple, un youngtimer est un véhicule de moins de trente ans, trop jeune pour être considéré comme véhicule de collection (c'est-à-dire un véhicule de plus de trente ans disposant d'un certificat d'immatriculation spécial) mais suffisamment âgé pour ne plus être produit en usine. En 2025, un youngtimer ne devrait plus pouvoir être considéré comme tel s'il date d'avant 1995. On devrait donc voir entrer et sortir des véhicules au



gré des années, selon qu'ils intègrent ou quittent la période magique des trente années écoulées. Or, pour certains, les youngtimers sont des voitures des années 1970-1980-1990, point. Ainsi existe une liste figée de véhicules : une Peugeot 504 est un youngtimer, une Renault 6 est un youngtimer, une 4L est un youngtimer et qu'elles aient plus de trente ans ne change rien à l'affaire... Et puis, demandez à un Anglais sa définition de youngtimer et il y a fort à parier qu'il n'y comprendra rien car le néologisme est une invention... allemande ! Le mot youngtimers est né outre-Rhin pour les différencier des oldtimers, la classe de véhicules de collection (que l'on appelle là-bas vintage ou classic).

Cela nous paraît normal aujourd'hui de voir passer une Citroën Ami 8 ou une Dyane dans les rues de Brest ou de Strasbourg, à l'heure des embouteillages. Monsieur part travailler, voilà tout, comme chaque jour. Rien de nouveau. C'est qu'on en voit des youngtimers aujourd'hui. Et puis des jeunes au volant en plus ! La scène nous arrache souvent un sourire, un pouce levé parfois. Elle met de bonne humeur, de bonne heure ! Pour un peu, on se passerait bien un petit Joe Dassin dans l'autoradio ! Car c'est le monde d'avant qui se rappelle à nous, celui de l'enfance pour beaucoup, de la cassette audio, de Pif Gadget, des Verts de Saint-Etienne et du ballon Fina ! Voilà la force et la richesse des youngtimers : ils racontent une histoire, la nôtre. Retour en arrière...

Au début des années 2000 débarquent, comme sortis de nulle part, un mot et une mode : youngtimers. Nostalgiques, certains ont ressorti du garage de leur père la Peugeot 604 endormie depuis tant d'années. D'autres, étudiants ou jeunes actifs aux moyens limités, ont acheté une vieille Volkswagen Golf I au prix de la ferraille ou récupéré la Renault 4L de leur Papi. Leur entretien est facile, leur fonctionnement pas plus compliqué, pas d'électronique qui tombe en panne tout le temps et même,

“La force et la richesse des youngtimers : ils **racontent une histoire, la nôtre.** *”*











De gauche à droite en partant du haut, Citroën Dyane 6 (années 70), brochure publicitaire de la 2CV6 Charleston (1980), Citroën DS de 1968, l'avant d'une Peugeot 504 Cabriolet, Golf II GTI.



Stand Renault pour Rétromobile 2025 avec une Renault 5 (à gauche) et une Renault 4 (à droite).

miracle du temps qui passe, le privilège de s'offrir une voiture de chef d'entreprise ou de chanteur à succès avec quarante ans d'écart (rouler en Mercedes 500 SEC en 2025 est une expérience bourgeoise spatio-temporelle assez amusante) ! Passionnelle et anti-crise, la vague des voitures d'avant devient une tendance, puis un marché à forte croissance, une bulle spéculative enfin. Les rassemblements s'étendent à la France et à l'Europe. Sur un parking de village ou à travers Paris, populaire ou chic, la passion youngtimers se décline de mille façons. Elle a même trouvé sa grand-messe annuelle à la Porte de Versailles, Rétromobile, et sa foire internationale XXL à Essen en Allemagne, Techno Classica... Dans la ville thermale de Pougues-les-Eaux, mille voitures rejouent tous les deux ans les embarras de la Nationale 7 (comme les embouteillages de Lapalisse ou encore le Bouchon de Blois).

Dans l'enceinte du mythique circuit, Le Mans Classic* expose plus de neuf mille voitures dont de nombreux youngtimers (Montlhéry aussi organise ses grands "rassos"). Partout, propriétaires et curieux se croisent dans la même célébration de l'âge d'or de l'automobile et des souvenirs ressuscités. Tous s'offrent un voyage dans le temps : designs audacieux, odeurs des vieux cuirs, stickers d'époque sur la lunette arrière ("Pompidou, président !"). Et ça discute : de moteurs ! de cylindrées ! de souvenirs ("mon grand-père avait la même !")...

Reines des youngtimers : Peugeot 205 GTI et 2CV Charleston !

Petit à petit, cet engouement bon esprit s'est transformé en vague économique et sociétale, présente dans les médias (émissions télé, magazines papier, chaînes YouTube...) mais également pourvoyeuse d'emplois (fabricants de pièces, revendeurs, selliers, garagistes dédiés, maisons de ventes aux enchères...). Des véhicules autrefois promis à la casse ont atteint des cotes folles, à six chiffres parfois, en fonction de leur rareté. Une Peugeot 504 cabriolet est devenue soudain plus chère qu'un SUV actuel. Un exemple de cette folie douce ? Une Citroën SM Maserati présidentielle carrossée par Henri Chapron (sept exemplaires) se négocie 500 000 €...

Bien sûr, au fil du temps, des modèles plus "abordables" sont sortis du lot. Voici le top 5 des youngtimers depuis vingt ans et leur estimation à l'achat actuel en bon état général (source Youngtimers Magazine) : Peugeot 205 GTI 1989 (20 000 €), Renault Clio Williams 1993 (25-30 000 €), 2CV Charleston 1977 (15 000 €), Renault 5 Alpine Turbo 1982 (20 000 €), BMW Série 3 E30 1982 (15 000 €), Porsche 911 Targa 1973 (100 000 €). Actuellement à la mode et donc pas données non plus : les Golf GTI, Renault 4L, Ford Mustang, VW Coccinelle, Citroën Méhari, Austin Mini... Encore bon marché avant qu'elles ne versent elles aussi dans la surenchère : Peugeot 406 coupé, Citroën BX, Audi TT première génération, Fiat Barchetta (et son joli petit look pour les virées à la plage...).

Cela fluctue, évidemment, au gré des tendances, car le marché des youngtimers est un univers inclassable où le prix de vente n'est généralement fixé que par celui qui achète !

* *Le Mans Classic est un événement célébrant les voitures historiques des 24 Heures du Mans.*





Jody Grollier analysant les données collectées en mer (gauche). Sortie en mer de l'équipage d'Astrolabe Expeditions (au centre).

RENCONTRE

Comprendre l'océan pour mieux le protéger : le pari d'Astrolabe Expéditions

Texte : *Déborah Tassin*
Photos : *Astrolabe Expéditions*

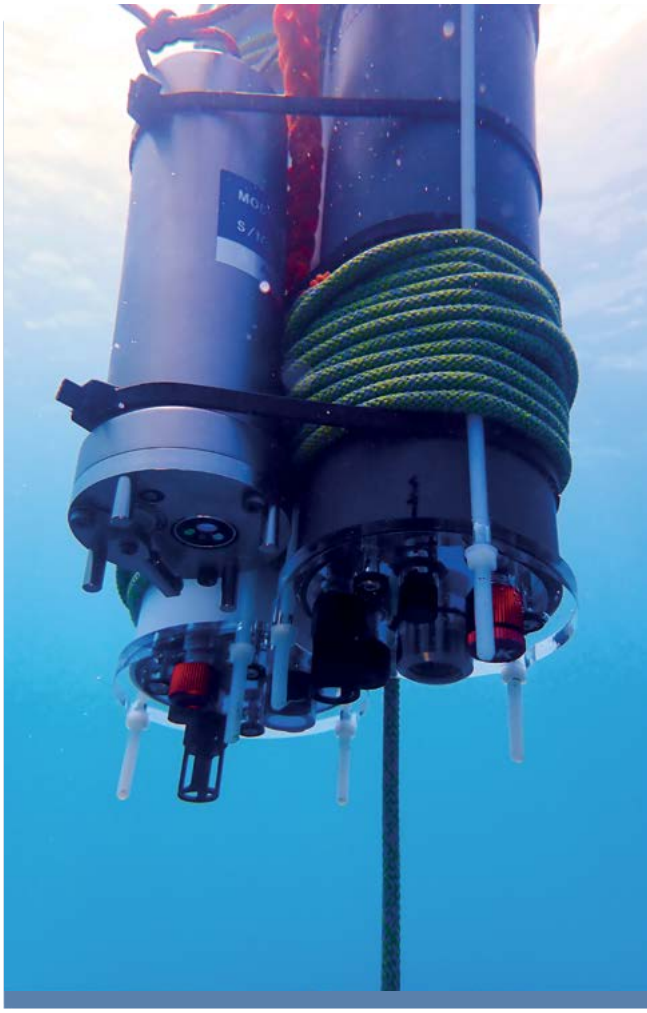
À bord de voiliers, ils sillonnent les côtes pour mieux comprendre l'océan. Héloïse Cardaliaguet et Jody Grollier, membres de l'association Astrolabe Expéditions, nous embarquent dans leur univers, où la recherche scientifique se mêle à l'engagement citoyen. Grâce à des campagnes participatives, des passionnés de la mer, qu'ils soient scientifiques, plaisanciers ou simples curieux, collectent des données pour faire avancer la science.

Bonjour Jody et Héloïse, Astrolabe Expéditions existe depuis 2013. Pouvez-vous nous raconter la genèse de l'association ?

Héloïse Cardaliaguet : L'association est née de l'initiative de trois personnes qui ont mis leur bateau citoyen au service de la recherche scientifique, en le transformant en navire océanographique. Il s'agit avant toute chose d'une démarche collective et

[1] *L'Association Pour l'Etude et la Conservation des Sélaciens (APECS), est une association fondée à Brest en 1997. Ses membres sensibilisent à la préservation des requins et raies, et mettent en lumière la dégradation de leurs écosystèmes causée par la surpêche ou la pollution.*





Instruments sous-marins pour la collecte de données.

citoyenne qui a reçu un écho très positif auprès de nombreux plaisanciers, et nous avons décidé d'équiper un maximum de navires citoyens sur la même idée. Le siège de l'association est situé en Île-de-France, nous avons aussi des antennes à Brest, à Nice, et quelques activités ponctuelles à Marseille. Au total nous sommes huit membres responsables de programmes. Quant aux participants aux expéditions, ils viennent de toute la France. Nous leur envoyons le matériel nécessaire et nous proposons des formations à distance, notamment en visioconférence. Nous comptons près de 80 bénévoles actifs : 30 bénévoles à terre (principalement des actifs et des étudiants), 10 scientifiques-bénévoles et environ 30 plaisanciers (10 sur les expéditions locales, 20 sur celles autonomes). Mais nous proposons aussi des projets de recherche de manière dématérialisée, comme un programme d'analyse d'enregistrements acoustiques de cétacés, qui mobilise actuellement environ 40 citoyens sur toute la France.

La mission principale de l'association est donc d'appuyer la recherche scientifique via les citoyens ?

H.C. : Exactement. Notre objectif est de promouvoir une recherche ouverte, en impliquant les citoyens dans toutes les étapes d'un projet de recherche océanographique. Ils participent à la formulation des problématiques, à la vérification de la faisabilité, et s'assurent avec les scientifiques de la pertinence du sujet de recherche. Ensuite, ils contribuent à la création d'équipements océanographiques pour collecter les données : capteurs de température et de salinité, filets à plancton, capteurs de muons, etc. Ces instruments sont ensuite installés sur des voiliers de plaisance qui naviguent dans des zones d'intérêt pour la recherche. Les citoyens peuvent également participer à l'analyse des données. Nous organisons aussi des « Cafés Océans » tous les deux mois : des rencontres ouvertes au public où scientifiques et associations présentent leurs projets, toujours en lien avec l'océan et la recherche. Nous avons par exemple accueilli l'association APECS [1], spécialisée dans la protection des sélaciens, ou encore Éric Brossier du bateau Le Vagabond [2], qui a partagé ses expériences scientifiques en Arctique. L'essentiel de notre activité est de mobiliser une communauté citoyenne à terre pour co-construire les projets de recherche et sensibiliser à la protection de l'Océan et de l'environnement.

Comment s'organisent vos expéditions en mer ?

Jody Grollier : Il existe deux grandes catégories d'expéditions.

D'abord les projets personnels et autonomes : des navigateurs volontaires nous contactent pour intégrer la recherche scientifique à leur voyage (transatlantique, tour du monde, etc.). Nous leur attribuons des programmes selon leur itinéraire, un équipement et les données à rechercher à bord de leur bateau.

[2] Capitaine du voilier d'expédition « Vagabond », Eric Brossier, navigue dans le cercle polaire depuis 2000. Il a fait de ce monocoque, un camp de base itinérant au service des scientifiques, sportifs ou des artistes.







La seconde catégorie, les expéditions locales, correspond à des sorties en équipage pour tester des instruments et protocoles avant d'équiper les plaisanciers. Nous organisons en Bretagne des week-ends Science et Voile alliant fabrication des instruments en laboratoires citoyens (FabLabs) et sorties en mer à la journée. Ainsi que des mini-expéditions sur quatre à six jours avec des bénévoles, afin de vérifier nos protocoles de recherche et la fiabilité de nos équipements tout en collectant des données. Ces dernières permettent aussi aux nouveaux membres d'acquérir une expérience de navigation spécifique aux expéditions scientifiques.

*“Les plaisanciers apprécient de **donner du sens à leur navigation.**”*

Pouvez-vous nous en dire plus sur la flotte citoyenne ?

H.C. : Elle regroupe les voiliers participant à nos projets de recherche. En moyenne, elle compte une trentaine de navires par an, dont une dizaine pour les expéditions locales. En 2023, nous avons équipé une vingtaine de bateaux dans le cadre de grandes expéditions, mais ce chiffre dépend de notre capacité à fabriquer bénévolement les équipements océanographiques.

Nous avons récemment lancé une campagne côtière en baie de Quiberon et dans les estuaires de la Loire et de la Vilaine. Des voiliers citoyens sortent à la journée avec des capteurs mesurant la température et la salinité de l'eau. L'objectif est de contribuer au projet de recherche national RiOMar (étude de l'évolution de l'environnement côtier sous influence des fleuves au 21e siècle dans cinq zones côtières métropolitaines). C'est l'une des grandes nouveautés de cette année, que nous espérons pouvoir reconduire avec la flotte citoyenne.

Faut-il des compétences particulières en navigation ou en sciences ?

J.G. : Comme nous ne formons pas à la voile, la navigation est un pré-requis pour les expéditions locales de plusieurs jours ou les expéditions citoyennes. Mais les volontaires pratiquent généralement la voile

et sont propriétaires de leur bateau. Il n'y a que pour les mini-expéditions où aucune compétence en navigation n'est requise, car les plaisanciers embarquent sur un bateau déjà équipé et mené par un skipper-bénévole. Concernant la partie scientifique, aucun pré-requis n'est nécessaire : il suffit d'être curieux et de suivre les protocoles. Ces embarquements sont ouverts à tous, avec ou sans expérience. Nous n'imposons pas de type de bateaux en particulier mais nous privilégions les voiliers aux bateaux à moteur pour leur impact environnemental plus faible.

H.C. : Nous mobilisons également une communauté citoyenne à terre pour les instruments océanographiques que nous développons. Nous organisons régulièrement des ateliers de fabrication dans des FabLabs, avec notre partenaire Les Petits Débrouillards. Aucune compétence technique n'est requise, avec cette association d'éducation populaire de culture scientifique et technique, nous formons les volontaires à la fabrication. De plus, nos instruments sont documentés en open source, pour que les citoyens souhaitant les fabriquer ou les améliorer puissent le faire. De même pour nos protocoles de recherche, si une structure est intéressée par un projet, elle peut le reprendre et nous l'accompagnerons dans la conduite de sa démarche participative.

Concernant l'analyse des données collectées, travaillez-vous avec des laboratoires ou avez-vous des chercheurs en interne ?

H.C. : Nous faisons les deux. Chaque programme est co-construit avec un chercheur qui suit le projet de bout en bout. Les données sont systématiquement analysées, une partie est pré-traitée par des citoyens que nous formons progressivement. S'agissant de l'utilisation des instruments océanographiques en mer, c'est notre directeur scientifique, Cédric Courson, qui prend en charge la formation des plaisanciers. Enfin, toutes les données collectées sont déposées dans des bases ouvertes à l'ensemble de la communauté scientifique.

Quelles sont les réactions des citoyens qui participent à vos projets ?

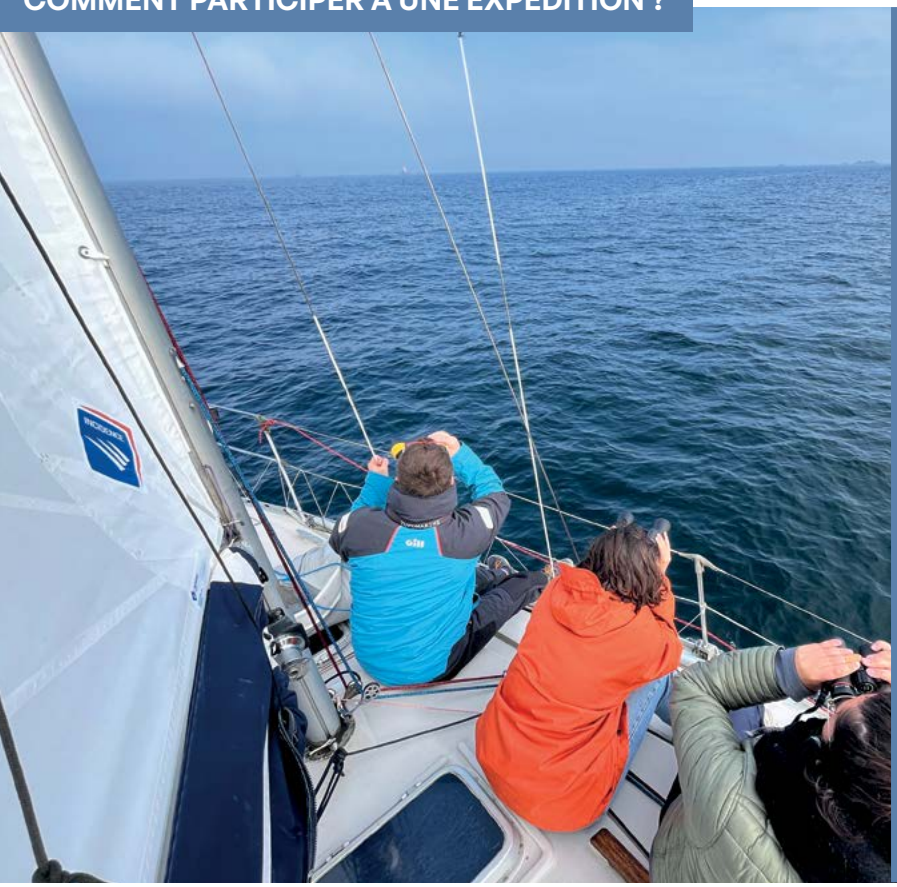
J.G. : Beaucoup de plaisanciers reviennent chaque année, souvent dans le cadre de projets personnels ou associatifs construits sur le long terme. Les retours sont très positifs, et certains souhaitent désormais s'impliquer régulièrement.







COMMENT PARTICIPER À UNE EXPÉDITION ?



ASTROLABE EXPEDITIONS

Vous êtes plaisancier, passionné de mer ou tout simplement curieux de science ? Astrolabe Expéditions vous donne la possibilité de participer à ses campagnes en mer, en contribuant à la recherche scientifique.

Qui peut participer ?

Tout le monde ! Que vous naviguiez régulièrement ou occasionnellement, vous pouvez rejoindre l'une des missions, être équipé et participer à la recherche scientifique.

Comment s'inscrire ?

Rendez-vous sur le site :
www.astrolabe-expeditions.org

Ou contactez directement l'équipe par mail :
contact@astrolabe-expeditions.org

Lors de nos événements, la surprise est souvent la première réaction : beaucoup découvrent qu'ils peuvent contribuer à la recherche scientifique. Cela suscite des échanges passionnants sur les données, leur usage et leur encadrement.
Les plaisanciers apprécient de donner du sens à leur navigation. Ceux ayant un profil technique ou scientifique sont souvent impressionnés par nos équipements.

Enfin, nous faisons face à une forte demande, supérieure à notre capacité de production. Il faut sans cesse récupérer, réparer et fabriquer du matériel. Et le rythme scientifique est long : il peut falloir jusqu'à trois ans pour analyser les données et publier.

C'est pourquoi chaque voilier est rattaché à un programme solide, garantissant la valorisation des données.

Quels sont vos projets pour les années à venir ?

J.G. : Nous ne fonctionnons pas par projet annuel, mais sommes engagés dans huit programmes de recherche sur des thématiques variées : biodiversité (cétacés, ichtyoplancton, bioluminescence, algues sargasses), propriétés physiques de l'océan (température et salinité, vapeur d'eau dans l'atmosphère), ou encore l'astronomie (rayons cosmiques sur l'océan)... Nos projets sont coordonnés par des bénévoles responsables de programme, soutenus par notre équipe de quatre salariés. En parallèle, nous collaborons avec l'Ifremer [3] sur les phénomènes d'eaux colorées liés à la prolifération de microalgues en surface. Les plaisanciers peuvent signaler toute observation via l'application Phenomer. Cette année, la Marine nationale nous a également sollicités pour embarquer des protocoles de recherche participative à bord de sa goélette, l'Étoile.

Selon vous, quels sont les grands enjeux liés à l'océan pour les prochaines décennies ?

H.C. : Aujourd'hui, le changement climatique est une réalité qui façonne notre quotidien, l'océan reste un milieu très mal connu. On parle souvent de la montée des eaux ou du réchauffement des mers, mais la véritable difficulté, c'est que nous ne disposons pas encore d'un état des lieux précis de l'océan actuel. Sans données fiables et continues, il est difficile de mesurer l'impact des changements à venir ou de modéliser leur évolution. C'est pourquoi la collecte de données en mer, même à petite échelle, est cruciale. Et c'est là que les citoyens peuvent jouer un rôle fondamental : en multipliant les observations, en couvrant des zones parfois peu accessibles aux chercheurs, ils permettent de densifier les bases de données et de mieux comprendre ce qui se passe sous la surface. Il ne s'agit pas seulement de « jouer au scientifique », mais bien de contribuer concrètement à l'avancée de la recherche.

Quel océan est le plus passionnant à étudier ?

H.C. : L'Atlantique est encore assez peu étudié, en réalité on en sait davantage sur le Pacifique. C'est justement ce manque de connaissances qui le rend intéressant à mes yeux, d'autant plus qu'il est proche de nous, c'est « notre » océan en quelque sorte.

J.G. : Pour ma part, je suis surtout attiré par les environnements côtiers, notamment ceux de la Bretagne. Il y a une grande diversité d'espèces vivantes, et c'est souvent plus simple d'expliquer certains phénomènes quand ils sont visibles, proches de nous.

Cela permet d'introduire des mécanismes plus complexes en partant du concret, du littoral, pour ensuite élargir à l'ensemble des océans.

[3] *L'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER (Ifremer) est entièrement dédié à la connaissance de l'océan. Son but est de protéger et restaurer l'océan, au travers de programmes scientifiques de portée nationale, européenne et internationale.*



150403 06 2022 - Crédits photos : Shutterstock

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





INTERVIEW

Le Tour de Belle-île en famille.

Cap vers la parité : les femmes à la conquête des océans

Texte : *Lucie Danon et Floriane Boivin*
Photos : *Rémi Lemenicier, Mathieu Rivrin, Vincent Olivaud*

Depuis 2024, Julie Royer-Coutts est la directrice générale d'OC Sport Pen Duick, spécialisé dans la création de compétitions outdoor, comme la Route du Rhum ou la Solitaire du Figaro Paprec. Pour Cap'Passion, elle nous partage sa vision de l'inclusivité dans le sport et de la place des femmes dans la voile.

Dans l'épisode du podcast « Naviguantes » de Tip & Shaft qui vous est dédié, vous avez évoqué votre découverte de la plaisance. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Originaire de Troyes (10), cette connexion avec l'océan n'était pas forcément naturelle, elle s'est développée enfant



UpWind by MerConcept et The Famous project ClC, deux teams 100 % féminin.

durant mes étés à la mer avec ma famille de sportifs. À la suite de blessures à répétition, j'ai été contrainte d'arrêter la natation, mon sport de prédilection, et me suis tournée vers la voile.

Ce changement a coïncidé avec mon orientation post-bac. J'ai choisi une école de commerce à La Rochelle (17) dans laquelle j'ai intégré une association étudiante qui participait au Tour de France à la voile. J'ai découvert comment une équipe construit son projet et le défend, c'était passionnant !

J'ai vite ressenti les valeurs de la voile qui font vibrer (le sens de la liberté, la connexion profonde avec la nature, le déplacement vélique du bateau) et la complexité dans ce sport qui est à la fois solitaire et collectif. Le marin est orienté vers la mer et profondément enraciné à terre par son équipe, c'est le pont entre ces deux éléments qui fondent les performances. Ce sont des moments marquants, que j'aime aujourd'hui faire vivre à mes proches.

"Je pense qu'en 2027, il n'y aura plus de sujet autour de cela : les profils féminins sont actuellement très recherchés, et le panel de choix de skippeuses s'est élargi."

On estime qu'il y a 7 % de skippeuses présentes sur les grandes courses au large[1]. Est-ce que cela signifie que la voile laisse encore peu la place aux femmes ?

Ce pourcentage est faible, mais ces dix dernières années ont été marquées par une très grosse évolution avec des signaux très positifs. L'écosystème de la voile au sens large se féminise avec 35 % de jeunes filles et femmes licenciées[2].

[1] Source projet Young women connexion.
[2] Source enquête réalisée en 2022 par le Pôle ressources national sports de nature (PRNSN).

En revanche, avec 20 % de femmes dans les métiers de l'encadrement fédéral (moniteurs, éducateurs, entraîneurs)[3], il y a encore une marge d'évolution. Si l'on veut féminiser la voile et encourager davantage de jeunes filles à se projeter, il est essentiel qu'elles puissent s'identifier à des modèles féminins, sur le principe du mentorat, dès le début.

À l'arrivée de l'adolescence, beaucoup arrêtent leur pratique ou la relègue au second plan pour se tourner vers leurs études. Les garçons, eux, poursuivent et se spécialisent. C'est à cette période que le milieu perd beaucoup d'athlètes féminines. Je pense que l'accompagnement des jeunes filles par des mentors femmes est une des clefs pour les soutenir durant ce moment complexe de leur vie.

Concrètement, comment féminiser la pratique de la voile ?

En tant qu'organisateur, nous nous ancrons auprès des jeunes filles dès la conception de nos villages de course avec les associations locales qui sensibilisent à la féminisation.

Depuis environ quatre ans, on observe beaucoup de nouvelles initiatives de la part des écuries qui favorisent le choix de skippeuses afin de les mettre en avant dans leurs communications. Ces pratiques restent assez nouvelles.



Julie Royer-Coutts, directrice générale d'OC Sport Pen Duick.

Il y a aussi la mise en place de quotas par les organisateurs de certaines courses de voile ou au large, afin de favoriser la représentation des jeunes, ou des femmes.

Avec notre partenaire Paprec, depuis 2023 nous avons rendu obligatoire la mixité dans les duos qui participent à la Transat Paprec car nous trouvons cette approche plus pertinente. Les quotas vont permettre l'accès aux femmes à plus de courses, mais une fois le quota atteint, il n'est pas dépassé et des femmes talentueuses ne seront pas au départ des courses. La mixité a des valeurs plus engageantes en termes de féminisation du sport. Dans un duo mixte il y a une complémentarité qui s'articule autour de la personnalité des deux skippeurs et de leurs équipes. C'est super intéressant, il y a beaucoup de belles histoires à raconter !

Comment a été accueillie cette nouvelle obligation de composer un duo mixte pour participer à la Transat Paprec ?

Cette Transat très attendue, est une course bisannuelle bien installée dans le circuit des Figaros. En 2023, l'arrivée de notre nouveau partenaire (Paprec) nous a permis de la redynamiser. Les duos mixtes ont permis de casser les codes en lui apportant un nouveau souffle, mais cette première édition a reçu un recul des participations. Traverser l'Atlantique en vingt jours, en duo sur un bateau de 10 mètres, ce n'est déjà pas simple. Un duo mixte complique forcément l'approche.

La classe Figaro est principalement une classe où on navigue en solitaire. Lorsqu'il s'agit de passer à une course en double, le skipper qui est porteur de son projet doit alors recruter un co-équipier. Avec la mixité, leur champ de choix s'est réduit. Il y avait encore peu de femmes en 2023 et cela changeait les dynamiques de course car un skipper devait choisir une skippeuse avec qui il serait à l'aise pour réaliser cette course.

Nous avons ensuite réalisé deux ans de travail pour lever les réticences. Il a fallu sensibiliser, diffuser l'information et accompagner les marins pour qu'ils se rencontrent et faire émerger des duos. On a identifié deux éléments majeurs qui avaient provoqué la baisse de participation : d'une part, la contrainte de la mixité dans l'organisation des duos, et d'autre part, la crainte de certains hommes de voir leur performance, dans le championnat, impactée en naviguant avec une femme.

En 2025, nous avons doublé le nombre de participations et aujourd'hui, la mixité n'est plus perçue comme une barrière à la participation à la Transat. Maintenant les skippeuses contactent des skippers, ce qui est plus simple. En deux ans, on a réussi à ouvrir le dialogue autour de la complémentarité qu'il peut y avoir entre les hommes et les femmes.

Je pense qu'en 2027, il n'y aura plus de sujet autour de cela : les profils féminins sont actuellement très recherchés, et le panel de choix de skippeuses s'est élargi. On se rend compte que les mentalités ont évolué depuis et que le cheminement a porté ses fruits.

Quand on pense à l'insertion des femmes à haut niveau, on pense aussi à Clarisse Crémer, cette jeune maman qui a dû trouver un nouveau sponsor pour participer au Vendée Globe 2024-25 (L'Occitane en Provence au lieu de Banque Populaire, NDLR.). D'après vous, quel peut être l'impact de la vie de famille dans le parcours sportif d'une femme et comment l'accompagner ?

La question de la maternité dans le milieu de la voile est en retard par rapport à d'autres disciplines comme le cyclisme ou le triathlon, mais c'est un cas particulier car les skippeuses sont cheffes de leur entreprise et portent elles-mêmes leur projet. La maternité est donc souvent un arrêt complet d'activités professionnelles, que ce soit sportif ou organisationnel.

Depuis environ cinq ans, le sport féminin a le vent en poupe et lors des discussions entre sponsors et sportives, les questions liées à la maternité et à la vie de famille sont intégrées très tôt dans le projet sportif. On peut prendre le cas de Rosaline Kuiper, skippeuse pour le team Holcim-PRB, qui a exprimé ses projets à son sponsor. Ils l'ont accompagné en lui trouvant un co-skipper, Nicolas Lunven, qui a concouru pendant la période de sa maternité, ce qui a facilité son retour à la compétition. On a pu la retrouver lors de la dernière The Ocean Race Europe dans la classe IMOCA.

Ce sont des éléments qui sont en très forte évolution, mais ça reste comme pour

[3] Source FFVoile 2025 : 201 987 titres (passeport, licence club et pass FF voile) dont 71 075 femmes (soit 35.1%) tous âges confondus.

toutes les femmes une période complexe à gérer dans sa carrière professionnelle.

En vingt ans de carrière, avez-vous eu des mentors ou figures inspirantes dans votre parcours ?

Au tout début de ma carrière, j'ai rencontré une femme absolument incroyable, Isabel Genís[4] qui m'a fait confiance et m'a prise sous son aile pendant plusieurs années. Elle m'a accompagnée en me faisant découvrir l'organisation de courses, mais aussi sa vision stratégique extrêmement forte et très inspirante. Cette rencontre m'a ouvert énormément de portes, a été formatrice autant sur le plan professionnel, que personnel. Elle a forgé la manager que je suis aujourd'hui.

Peu de temps après, j'ai eu la chance de travailler avec Mark Turner, qui est à l'origine de la création d'Offshore Challenges[5]. Il était un visionnaire incroyable à tel point que certains pouvaient trouver ses idées farfelues. Je pense que si à l'époque il avait pu écrire un livre sur l'évolution de la course au large, l'implication des sponsors, ou comment ce sport s'est développé, on serait dans le juste aujourd'hui !

C'est d'ailleurs avec Ellen MacArthur qu'il a lancé Offshore Challenges dans les années 90, ce qui a influencé la féminisation de notre groupe dès le départ. En plus d'être une figure majeure dans la voile en général, Ellen est aussi un bout de femme incroyable qui a fait la promotion de notre sport, de la femme, et de l'entrepreneuriat au féminin. Encore aujourd'hui, elle reste un mentor pour notre entreprise.

Parmi les évolutions dans la course au large, quelles sont celles qui vous inspirent le plus ?

Il est vrai qu'on n'est plus à l'ère d'Éric Tabarly, où on savait quand les bateaux partaient, mais pas quand ils arriveraient. Aujourd'hui, les bateaux sont devenus extrêmement technologiques et nous permettent de vivre par procuration la course. Je trouve cela incroyable, nous avons tous des frissons quand on voit ces grands départs !

Cependant, il reste une « dette digitale » dans les courses au large. Comme dans un cockpit de Formule 1, ce serait passionnant de partager les données (physiologiques, techniques ou d'avancées du bateau) avec le grand public.

Cela dit, il faut aussi garder cet aspect magique de l'aventure. Tout n'est pas automatique, le marin a beaucoup à faire sur son bateau, c'est ce qui rend notre sport si intense et fait autant rêver les gens. Les sportifs réalisent quelque chose d'extraordinaire lors de ces courses.

D'après vous, quel est le principal enjeu de demain et comment y faites-vous face ?

Le défi environnemental est un enjeu majeur pour nous. Nous sommes depuis longtemps portés par des ambitions très ancrées dans nos valeurs, et on s'investit grâce à une équipe interne qui est dédiée à la RSE.

Lors de nos courses au large, nous collaborons avec des scientifiques de l'IFREMER (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer), en leur proposant des projets particuliers. Les marins se rendent souvent dans des territoires peu parcourus et, lors de leur passage, les scientifiques voient l'opportunité d'en apprendre plus sur les courants, la qualité de l'eau, ou la température des océans via le lancement de balises. Nos courses deviennent alors une source de datas qui participent à la sensibilisation aux dérèglements climatiques et leurs impacts.

Le mot de la fin : comment, malgré vos responsabilités de dirigeante, continuez-vous à nourrir votre passion pour la mer et les sports outdoor ?

On dit souvent que les cordonniers sont les plus mal chaussés. On travaille au quotidien dans un univers qui est passionnant, mais finalement, on est les moins bien dotés quand il s'agit de pratiquer. Ma passion pour la mer est très présente, même si la pratique de la voile se fait désormais plus rare. J'aime beaucoup le surf, je nage encore souvent, et le fait de vivre au bord de la mer continue de nourrir cette passion, mais désormais d'une autre façon...

Découvrir l'épisode du **podcast « Naviguantes »** dédié à Julie Royer-Coutts.

De mars à octobre, **les Figaros BENETEAU 3** (monocoques monotypes de 10,85 m avec foils de série) s'affrontent pendant le **Championnat de France Elite de Course au Large.** En 2025 il y a quinze courses, dont la **Transat Paprec** ou la **solitaire du Figaro Paprec.**

Suivre l'actualité de la classe.



[4] Isabel Genís était une communicante renommée, qui a œuvré sur de grandes compétitions nautiques.
[5] Offshore Challenges est l'ancien nom de OC Sport group.

FOCUS

Des projets qui naviguent vers la mixité

Texte : *Lucie Danon*
Photos : *DR, Georgia Schofield*

Dans le sillage de Florence Arthaud, la première femme à remporter la Route du Rhum en 1990, ou Violette Dorange, plus jeune skippeuse à boucler le Vendée Globe en 2024, la féminisation des courses au large se développe ces dernières années. Des Class40 aux Ocean Fifty, en passant par les J80, qui sont les navigatrices de demain ?

UpWind by MerConcept

MerConcept a lancé UpWind en 2024, soutenu par 11th Hour Racing, son sponsor fondateur. Programme de détection des futurs talents féminins, le but est de composer un équipage exclusivement féminin dans la classe Ocean Fifty. Les lauréates sont formées et accompagnées pour naviguer en multicoque. C'est Anne-Claire Le Berre qui est la skippeuse de la saison 2025.

Le team va accompagner l'une d'elles jusqu'à la Route du Rhum 2026 et placer le multicoque UpWind by MerConcept sur la ligne de départ. L'équipe rejoindra Audrey Ogereau, nouvelle arrivante de la classe, annoncée à la barre du trimaran Kœsio pour prendre la suite d'Erwan Le Roux.

Cet octobre, retrouvons Anne-Claire et sa co-skippeuse Elodie-Jane Mettraux au départ de la TRANSAT CAFÉ L'OR Le Havre Normandie (ex- Transat Jacques Vabre), pour parcourir les 4600 milles nautiques du tracé à respecter entre Le Havre (76) et Fort-de-France en Martinique (972).

Young women connexion de Mer Connexion

Pour renforcer la mixité dans les grandes courses au large, Mer Connexion a construit un projet de team qui offre un accompagnement complet à de jeunes navigatrices au travers d'un mentorat avec une équipe d'experts et l'accès aux compétitions en Class40 (apprentissage en mer, recherche de sponsors, soutien à la gestion de projet et soutien mental). Cette nouvelle écurie amarrée à Marseille, a sélectionné Victoire Berger et Eva Warzager comme premières représentantes. Des objectifs ambitieux attendent l'équipe : permettre à Victoire de réaliser sa première Route du Rhum en 2026, et placer le duo sur la TRANSAT CAFÉ L'OR Le Havre Normandie en 2027.

En août, le team a ouvert un financement participatif sur Ulule pour permettre au duo de participer aux grandes courses du circuit des Class40 en Méditerranée lors de la saison 2025-26.
Elles seraient le seul duo 100 % féminin de la classe sur ces épreuves

Programme "Cap pour Elles avec Engie"

En partenariat avec Engie, les organisateurs de la TRANSAT CAFÉ L'OR Le Havre Normandie ont développé depuis 2021 un programme d'accompagnement. Il permet à un duo 100 % féminin de réaliser leur première participation à cette traversée au large à bord d'un Class40.

Pour l'édition 2025, ce sont Aina Bauza et Axelle Pillain qui ont été retenues parmi les treize candidatures déposées. Jusqu'à la ligne de départ au Havre en octobre, elles bénéficient d'un coaching par la Team manager Anne Combier, et d'une bourse pour les soutenir.

The famous project CIC

Un défi mythique, un des bateaux les plus rapides de la planète et un équipage 100 % féminin. C'est tout le projet porté par la skippeuse Alexia Barrier et ses équipières : inscrire le premier temps féminin au Trophée Jules Verne.



L'équipage The famous project CIC se mettra en standby d'ici mi-novembre en attendant la fenêtre météo idéale. Pour plus de 25 ans après la tentative abandonnée de Tracy Edwards : tenter en 2025-26 un tour du monde en moins de 80 jours, sans escale et sans assistance. Et c'est à la barre du maxi trimaran « IDEC Sport », avec lequel Francis Joyon détient depuis 2017 le record du défi (40 jours 23 heures 30 minutes et 30 secondes), qu'elles chercheront à inscrire ce premier temps historique.

Alexia Barrier

Le Women Leading & Sailing Trophy de la FFVoile

Initiative de la commission féminine de la Fédération Française de Voile, le WLS Trophy contribue depuis cinq ans au développement de la pratique féminine de la voile (de l'enfance à l'âge adulte). En 2024, elles étaient 422 participantes dans 80 équipages exclusivement féminins, issus de 93 clubs de 12 ligues à travers la France.

Cette année, le circuit est composé de 12 régates, dont la Women's Cup qui a lancé le Trophy en mars. Cette série de courses en J80, J70 ou Elliott se déroule jusqu'à novembre. Elles permettent aux licenciées de la FFVoile de développer leur confiance dans leur pratique de la voile et de créer des passions chez les plus jeunes.

En parallèle depuis 2014, la FFVoile continue de développer la féminisation du corps arbitral avec son programme « Arbitres au Féminin Pluri-elles » qui permet à des femmes licenciées de passer une formation adaptée aux contraintes de leur vie de famille.





INTERVIEW

Julien Bodel : cofondateur GS Do Brasil

Texte : *Benjamin Pinier*
Photos : *Julien Bodel*

Depuis dix ans, GS Do Brasil fait voyager les passionnés d'automobile à travers l'histoire méconnue mais fascinante des véhicules brésiliens. Fondée par Julien Bodel et Thomas Cocaud, la société s'est spécialisée dans l'importation et la restauration de voitures de collection venues tout droit du Brésil, avec en vedette le mythique Combi Volkswagen. Nous avons rencontré Julien Bodel pour revenir sur cette aventure singulière.

Si vous deviez résumer dix années d'aventure avec GS Do Brasil, comment la raconteriez-vous ?

En condensant ces 10 ans sur une année, ça donnerait quelque chose comme ça :

Dans le premier "trimestre", l'idée,



Deux Volkswagen Combi T1 entièrement rénovés.

c'était de faire connaître les véhicules brésiliens en France. On les rachetait, on les remettait au propre, et on les revendait. Au début, on ne faisait que du Combi, le plus connu.

Pour le second, à force d'être sur place et de voir des modèles incroyables, on s'est dit qu'il fallait aussi proposer d'autres autos : Puma, Gurgel, Coccinelle, etc.

Au troisième, on est monté en gamme sur la qualité des Combi, en plus d'augmenter nos volumes. Et pour cause, nous étions de plus en plus en lien avec des Brésiliens résidant en France qui souhaitaient y retrouver des voitures de leur pays.

Et dans le quatrième trimestre le développement est multiple, mais le fil rouge reste le véhicule de collection brésilien, avec le Combi en tête d'affiche. À côté, on fait de plus en plus de Puma, Bianco, Chevette, Brasilia, mais aussi des Formule 1 en résine pour de la déco, des sièges cockpit de gaming, des bars Combi Volkswagen, et pas mal d'autres choses.

Qu'est-ce qui vous a captivé dans l'histoire de l'automobile au Brésil, au point de créer votre société ?

L'Histoire de l'auto au Brésil est assez condensée mais très riche. Des archives montrent des prémices automobiles dès 1891 mais ce n'est qu'en 1956 que l'histoire automobile brésilienne débute son industrialisation.

La dictature, les taxes d'importation élevées et les fortes variations du Real ont contribué à la faible implantation de marques internationales. Les deux seuls grands protagonistes qui ont vu leur usine s'installer sur le sol brésilien sont Volkswagen et Chevrolet. Une marque allemande et une américaine, juste après la Seconde Guerre mondiale...

De nombreux carrossiers collaboreront avec Chevrolet et Volkswagen pour y associer une carrosserie originale avec une mécanique fiable comme pour Puma, Malzoni, Gurgel ou même Bianco.

Ce qui est drôle, c'est qu'aujourd'hui nous ramenons des Chevette (américaines), des Combi (allemands), des Puma (créées par un immigré italien, Rino Malzoni). Tout est lié à l'histoire automobile du pays, de la dictature à l'industrialisation, une adaptation permanente à leur création.

L'histoire automobile du Brésil s'écrit d'abord sous pavillon étranger. Au milieu du XXe siècle, l'État mise sur l'industrialisation locale et attire les constructeurs européens et américains. Dans la région de São Paulo, Volkswagen, Mercedes-Benz, GM, Ford ou Simca ouvrent des usines qui vont façonner le paysage industriel et social. Certaines marques s'adaptent au marché en changeant d'identité : Mercedes devient LHM Phoenix, Alpine devient Willys et Alfa devient FNM, pour ne citer qu'elles.

Ces marques ne se contentent pas d'assembler : elles modifient leurs modèles pour les adapter aux routes, aux préférences locales et aux matériaux disponibles. Naissent alors des icônes « brésiliennes » : la Volkswagen Fusca et la Kombi (équivalents locaux de la Coccinelle et du Combi), produites pendant des décennies, la Chevrolet Opala, le Simca Chambord, puis des créations spécifiques comme la Volkswagen Gol.

Certaines de ces voitures ont connu une longévité exceptionnelle au Brésil, parfois bien au-delà de leur cycle de vie européen. Volkswagen a ainsi poursuivi la production du T2 jusqu'en 2013, alors que le T5 était déjà en fabrication en Europe. À l'inverse, le Taigo a été commercialisé au Brésil dès 2020, un an avant son lancement européen.

"Je pense quand même à une restauration particulière, où le client voulait accorder son Combi à sa Harley."

Existe-t-il un profil type d'acheteur de Combi brésilien ?

J'aurais du mal à dresser un portrait type, il y a un peu de tout. Des gens qui réalisent un rêve de gosse, d'autres parce que c'est la mode, des très aisés, d'autres qui achètent à crédit. Certains aiment l'objet parce qu'il est tendance, comme peut l'être une Tesla, d'autres le trouvent réellement magnifique. Impossible d'établir un profil type, et c'est ce qui me plaît car chaque client a un besoin différent.

Pour l'usage, c'est pareil : certains ne roulent jamais. J'ai un client à Nice qui a dû faire 10 km. À l'inverse, cet été, un autre m'a écrit depuis Nazaré au Portugal, alors qu'on s'était vu à Chartres la semaine précédente !

À quel prix peut-on espérer acquérir un Combi brésilien aujourd'hui ?

Pour vous donner un comparatif, un Combi européen peut se vendre aujourd'hui entre 120 000 et 200 000 €. Le record du monde est même autour de 300 000 €.



Passage en cabine peinture pour un Combi T1.

Pour un Combi brésilien, c'est environ un tiers de ces prix. Mais certains acheteurs se fichent de la distinction Brésil/Europe : ils le trouvent beau, ils le veulent. Ce sont souvent des clients qu'on trouve via de grandes maisons de vente. Comptez 35 000 € minimum, jusqu'à 50 000 € pour une très belle config et 60 000 € pour une restauration totale et personnalisée.

Dans quel état général retrouvez-vous les Combi que vous importez du Brésil ?

Étonnamment bons. Les Brésiliens sont passionnés, collectionneurs et fiers de leur patrimoine automobile.

Souvent, les véhicules restent dans les familles depuis des décennies, dans des états tout à fait corrects. Les autos abandonnées au fond d'un jardin, dans des états invraisemblables, ne nous intéressent pas mais cela fait de belles photos.

Comment se déroule concrètement la recherche de véhicules sur place ?

Quand on repère un véhicule prometteur, on dépêche quelqu'un sur place pour un rapport photo. Selon l'état, on décide.

Pour les Combi, on traite avec des professionnels, des garages locaux. Pour les voitures de collection type Coccinelle ou Puma, on préfère les particuliers qui les ont souvent choyées pendant de nombreuses années. On a des amis collectionneurs et surtout des partenaires professionnels sur place qui font partie de la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époque) locale. On peut leur demander s'ils savent où trouver un type de véhicule précis.



Trois Combi T1 sélectionnés pour des restaurations personnalisées.



Projet de restauration en référence à la Harley Softail Héritage Classic.

On se rend au Brésil tous les 3 à 4 mois, pendant une petite semaine. Sur nos cinq jours sur place, la plupart de nos rendez-vous sont calés à l'avance pour aller voir ces véhicules. Le reste des rendez-vous s'organise sur le moment, par le bouche-à-oreille.

Pouvez-vous nous décrire les différentes étapes, de l'achat d'un Combi à sa mise en vente en France ?

Il existe deux types de Combi :

Le premier est celui qui nous plaît tel quel, que nous achetons et envoyons directement dans notre garage partenaire au Brésil. Si une date d'export est à respecter, seules quelques contrôles sont effectués sur place. Sinon, une liste de réparations plus complète est établie. Dans tous les cas, une fois le véhicule arrivé en France, il passe par notre garage des Yvelines où tout est vérifié et, si besoin, refait.

Le second type concerne les Combi nécessitant une restauration. Il y a deux niveaux :

· Les restaurations « basiques », qui durent entre 3 et 6 mois.

· Les restaurations complètes et sur-mesure. Pour celles-ci, le Combi est entièrement décapé dans un bain d'acide. Toute pièce présentant la moindre corrosion est remplacée. Le client peut alors personnaliser entièrement le véhicule : choix des couleurs extérieures, des matériaux intérieurs, des accessoires... Toute la partie mécanique, du moteur à la boîte en passant par le système de freinage et la direction sont révisés intégralement, avec des freins à tambour et un moteur 1500. Ce type de projet s'étale généralement sur 12 à 15 mois.

Étant adhérents à la FFVE, nous avons un devoir de conservation : les véhicules doivent être en adéquation avec leur sortie d'usine.

Avez-vous déjà reçu des demandes de restauration particulièrement originales ?

En général, les demandes restent assez classiques.

Je pense quand même à une restauration particulière, où le client voulait accorder son Combi à sa Harley. Il demandait un intérieur très sobre et mon associé Thomas a proposé de faire autre chose. C'était un ami de son oncle, on savait qu'il aimait l'atypique. On a fait une sellerie ton-sur-ton, nouveau volant, initiales gravées sur le pommeau... Il a adoré.

Quels sont vos principaux canaux de vente ?

Majoritairement Annonces-Automobile.com. Mais aussi sur Leboncoin, et parfois des maisons de ventes réputées.

Avec le temps, qu'est-ce qui continue de vous marquer dans la philosophie de vie brésilienne ?

Je n'ai évidemment plus cet effet de découverte des premières fois, mais j'ai toujours la même joie d'y retourner, c'est comme un besoin. Il faut le vivre pour comprendre.

Le Brésil est incroyable sur beaucoup de plans et pas seulement d'un point de vue professionnel. Chaque voyage a son lot de surprises et de nouveautés. C'est un pays sans limite : j'ai même rencontré une personne qui faisait des Hot Wheels à taille réelle, avec des châssis et mécanique Volkswagen !

Un aspect tout simple auquel je pense, c'est leur rapport à la rentabilité. En France, un métier jugé inutile finirait par disparaître. Là-bas, le supprimer, c'est retirer du travail de quelqu'un.

Il y a une vraie résilience face à tous les problèmes économiques et politiques auxquels ils doivent faire face. Et toujours avec le sourire et dans la bonne humeur.

Avez-vous déjà des idées de projets pour la suite ?

En priorité, développer notre garage au Brésil et notre communication en Europe tout en ouvrant le marché asiatique.

Nous avons aussi un projet audiovisuel en lien avec le Brésil qui met notre expérience et nos relations en lumière.

Et enfin partager cette expérience, car pour moi, cela fait partie du métier : transmettre un message sur l'automobile et la façon dont elle est vécue au Brésil. Au fond, c'est la même chose qu'en France : on est passionnés par nos voitures, et par le plaisir d'en parler.

Et dans dix ans, quel avenir rêveriez-vous pour GS Do Brasil ?

J'aimerais que GS Do Brasil soit une société reconnue comme diffuseur premium des véhicules brésiliens, non seulement entre la France et le Brésil, mais pas que.

Et nous aimerions aussi approfondir et développer la société dans l'automobilia[1].

Il nous reste de nombreux créateurs, passionnés ou restaurateurs à rencontrer !



Une Puma GTE 1600 de 1976, fabriquée à 3300 exemplaires.

[1] L'automobilia désigne les objets de collection liés à l'univers de l'automobile, tels que les miniatures, affiches, accessoires ou pièces anciennes.

COUPS DE CŒUR

Road trip au Brésil : quatre étapes coups de cœur de Julien Bodel

Texte : *Julien Bodel, Benjamin Pinier*
Photos : *Marcos Pereira Júnior, Sitenl, Marcos Dias, Beto Quissak, Heris Luiz Cordeiro Rocha, Julius Dadalti, Adobe Stock*

Cofondateur de GS Do Brasil, une entreprise spécialisée dans l'importation de vans et de véhicules de collection brésiliens vers la France, Julien Bodel est aussi un passionné du Brésil et de ses trésors naturels. Il nous livre ici quatre étapes incontournables à découvrir lors d'un road trip, des plages sauvages d'Alagoas aux dunes spectaculaires du Maranhão.

São Miguel dos Milagres (Alagoas)

Petit village de pêcheurs situé sur la Rota Ecológica (route écologique) entre Maceió et Recife, São Miguel dos Milagres fait partie de l'aire protégée de la Costa dos Corais, qui veille à la conservation des récifs et de la mangrove. Le résultat : des plages de sable blanc bordées de cocotiers, une mer translucide et une atmosphère d'une quiétude absolue.

L'un des plus anciens villages du pays, São Miguel a conservé son authenticité au fil du temps. Les récifs qui bordent la côte amplifient les marées et rythment la vie locale. À marée haute, les pêcheurs prennent le large pour relever leurs casiers et le village s'anime. À marée basse, la mer se retire au loin, révélant bancs de sable et barrière de corail : l'occasion idéale de marcher des kilomètres le long du rivage ou de rejoindre à pied les piscines naturelles formées entre les coraux. Munis d'un masque et d'un tuba, on observe une myriade de poissons tropicaux et d'étoiles de mer.

Pour les plus actifs, la voisine Praia do Toque propose des sorties en kayaks transparents au-dessus des jardins de corail. Plus au nord, la plage de Patacho déploie un décor encore plus sauvage.

Conseil camping-cars / vans : toutes les plages alentour disposent de parkings gratuits à proximité, ou en amont pour les plus isolées.





Morro de São Paulo (Bahia)

Morro de São Paulo est un petit paradis insulaire situé au large de Salvador de Bahia. Niché à l'extrémité nord de l'archipel de Tinharé, le village est accessible en bateau ou en avion. Ici, pas de voitures : on se déplace à pied dans le sable, ou en brouette pour les bagages, ce qui contribue au charme hors du temps du lieu.

Si l'île de Tinharé est aujourd'hui synonyme de détente balnéaire, elle n'en possède pas moins un passé captivant. Découvert en 1531 par l'explorateur portugais Martim Afonso de Sousa, le village de Morro de São Paulo occupait une position stratégique à l'entrée de la Baie de Tous-les-Saints. Les Portugais y construisirent au XVII^{e} siècle la forteresse de Tapirandú pour repousser pilleurs et invasions hollandaises. On peut encore apercevoir les vestiges de ce fort colonial en bord de mer.

Ce havre autrefois tranquille, s'est aujourd'hui mué en station balnéaire animée tout en conservant sa beauté naturelle. Le soir, la vie nocturne s'éveille sur la Segunda Praia (deuxième plage). Le jour, les visiteurs profitent des cinq plages principales. Pour les amateurs de sensations fortes, une tyrolienne impressionnante, réputée l'une des plus longues (340 m) et hautes (70 m) du Brésil, permet de survoler la falaise du phare jusqu'au rivage, et de finir les pieds dans l'eau. On peut également grimper jusqu'au phare datant de 1855, qui offre un panorama époustouflant sur l'archipel et l'océan.

Baignades dans des piscines naturelles à marée basse, balades jusqu'à la plage voisine paisible de Gamboa ou excursions en bateau vers l'île voisine de Boipeba et ses mangroves, chacun trouvera son bonheur.

Conseil camping-car / vans : laissez votre véhicule à Salvador ou Valença, puis rejoignez l'île en bateau.

Lençóis Maranhenses (Maranhão)

Changement de décor avec le Parc national des Lençóis Maranhenses, l'un des paysages les plus spectaculaires du Brésil. Au nord-est, le long de l'Atlantique, ce désert de dunes couvre plus de 155 000 hectares. Son nom, « draps du Maranhão », évoque ces vagues de sable ondulant à perte de vue.

En période de pluies tropicales, l'eau s'accumule dans les creux pour former des milliers de lagunes turquoise entre juin et septembre. Lorsque revient la saison sèche, les lagunes s'évaporent peu à peu et la région redevient un désert côtier balayé par les vents.

Créé en 1981, le parc est divisé par le fleuve Preguiças entre Grands Lençóis à l'ouest et Petits Lençóis à l'est. Au cœur du désert, deux oasis habitées subsistent : Queimada dos Britos et Baixa Grande, où quelques familles de pêcheurs vivent isolées parmi les dunes.

L'accès aux Lençóis Maranhenses se fait généralement depuis la petite ville de Barreirinhas, porte d'entrée du parc, ou via le village de Santo Amaro. L'excursion typique consiste à rouler jusqu'au pied de la dune, puis gravir à pied ces montagnes de sable qui culminent jusqu'à 40 mètres de haut. Parmi les piscines naturelles les plus célèbres, citons la Lagoa Azul et la Lagoa Bonita, facilement accessibles depuis Barreirinhas.

Il est aussi possible de survoler la région à bord de petits avions, au départ de Barreirinhas, pour découvrir d'un coup d'œil sur l'immensité des dunes et lagunes.

Conseil camping-car / vans : basez-vous à Barreirinhas. L'accès au cœur des dunes est réglementé et nécessite des véhicules habilités.



Paraty (Rio de Janeiro)

Cap au sud-est du Brésil, sur la côte entre Rio et São Paulo, pour découvrir Paraty, petite ville portuaire classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Fondée par les Portugais en 1667, la ville fut par le passé un port prospère d'où partaient l'or et les pierres précieuses extraits des mines du Minas Gerais. Lorsque la couronne portugaise décida au XIX^{e} siècle de détourner le commerce vers Rio de Janeiro, Paraty tomba dans l'oubli, échappant ainsi à la modernisation.

Le centre-ville historique de Paraty, entièrement piéton, se distingue par ses ruelles pavées volontairement construites en contrebas. Ce système ingénieux permet aux marées d'inonder régulièrement les rues, les nettoyant naturellement et reflétant les façades coloniales blanchies à la chaux avec ses encadrements colorés.

En flânant dans ces rues, où seules circulent quelques calèches, on y croise la Casa da Cultura, une ancienne demeure seigneuriale devenue musée ou l'église Santa Rita, la plus ancienne de la ville, fondée en 1722 par des esclaves affranchis.

La ville est aussi réputée pour sa production de cachaça, l'eau-de-vie de canne à sucre emblématique du Brésil. Plusieurs distilleries artisanales des environs accueillent les curieux pour expliquer le processus de distillation et proposer des dégustations. Chaque année en août se tient même un festival de la cachaça célébrant ce patrimoine local.

Autre atout : un environnement naturel d'exception. La baie compte 65 îles et plus de 300 plages. Depuis le port, on embarque en goélette ou en bateau de pêche vers les îlots. Les collines alentour appartiennent au parc national de la Serra da Bocaina, qui protège l'une des dernières forêts atlantiques (Mata Atlântica). De nombreux sentiers mènent à des cascades cachées, dont la cachoeira do Tobogã, où l'on glisse sur une roche polie comme sur un toboggan naturel.

Conseil camping-car / vans : De nombreux parkings sécurisés sont disponibles dans la ville, principalement en dehors du quartier historique.







Balade à moto pour les enfants organisée par l'association.

VOUS ET VOTRE PASSION

Motards pour l'Enfance : la solidarité au service des plus vulnérables

Texte : *Déborah Tassin*
Photos : *Motards pour l'Enfance*

Depuis plus de dix ans, l'association Motards pour l'Enfance sillonne les routes de France à destination de l'espoir. À l'origine de cette initiative, Michel Lethiot, un motard passionné et engagé. Dans cet entretien, le président fondateur revient sur un parcours marqué par le dévouement et l'engagement associatif.

Bonjour Michel, pouvez-vous nous présenter votre parcours et la genèse de l'association ?

Je m'appelle Michel Lethiot, j'ai 59 ans et je suis le fondateur de l'association Motards Pour l'Enfance France, créée il y a dix ans. L'histoire remonte à mon moto-club, les Wild Hog's Rider, fondé il y a dix-neuf ans. Un jour, l'un de nos membres a rencontré dans un train un motard de Meuse Champagne-Ardenne appartenant à une association nommée Motards pour l'Enfance, leurs membres venaient en aide aux enfants. À l'époque, nous venions de perdre un de

[1] *Association loi 1901, l'APUI lutte contre l'exclusion en permettant la réinsertion de ses bénéficiaires. Depuis 1978, elle accueille dans ses foyers des hommes, des femmes et des enfants en situation de précarité et accompagne vers l'autonomie les personnes hébergées.*



Balade en side-car avec un bénévole de l'association (au dessus). (au dessus). Les membres de Motards pour l'Enfance (en bas).

nos enfants, il est devenu évident avec mon épouse de nous engager dans cette cause. Nous avons donc créé cette association à l'échelle nationale et aujourd'hui la Meuse Champagne-Ardenne est une de nos antennes. Nous venons en aide aux enfants victimes de maltraitances physiques, psychologiques ou sexuelles, ainsi qu'aux enfants atteints de maladies rares. Les familles nous sollicitent directement et nous leur apportons un soutien matériel, mais surtout humain.



Votre parcours professionnel a-t-il influencé cet engagement ?

Oui, incontestablement. J'ai travaillé comme moniteur-éducateur sportif auprès d'enfants handicapés, puis comme surveillant de nuit au sein de l'association APUI[1] et Les Papillons Blancs[2] dans le Pas-de-Calais. Mon épouse est aide médico-psychologique. Nous avons toujours évolué dans le secteur médico-social, ce qui nous a sensibilisés

[2] Créée par des parents d'enfants en situation de handicap mental, Les Papillons Blancs est une association qui se mobilise auprès des personnes en situation de handicap mental/cognitif, soutient leurs familles et sensibilise de la société au handicap. Elle possède plusieurs antennes en France.

*“Aujourd'hui, nous voulons montrer que **le motard est solidaire, engagé et humain.**”*

très tôt aux besoins spécifiques de ces enfants. Il y a eu une convergence entre notre histoire personnelle, notre parcours professionnel et la rencontre avec cette antenne locale. Très vite, nous avons réuni les membres des Wild Hog's Rider pour fonder Motards Pour l'Enfance France. L'élan était naturel.

Depuis quand la moto occupe-t-elle une place importante dans votre vie ?

Mon père et mon grand-père étaient motards, c'est une passion familiale que j'ai depuis mes 14 ans. Aujourd'hui, je possède quatre motos : une Kawasaki 1000 GTR en restauration, un 500 Silver Wing, un 650 Silver Wing et une 80 MTX pour mon enfant, à qui j'ai transmis la passion. J'ai roulé pendant onze ans en Harley-Davidson, avant de revenir à des mécaniques plus anciennes et accessibles.

Comment l'association est-elle structurée aujourd'hui ?

Je suis président et fondateur de Motards Pour l'Enfance France. Quant à mon épouse, elle dirige les antennes des Hauts-de-France et de la Loire-Atlantique. Nous avons aussi une antenne active en PACA, et deux autres en sommeil (en Occitanie et en Meuse Champagne-Ardenne). Dans les Hauts-de-France, nous comptons environ cinquante bénévoles actifs.

Quel est l'événement solidaire principal que vous organisez chaque année et comment accompagnez-vous les enfants au sein de l'association ?

Il faut tout d'abord dire que chaque année nous nous concentrons sur un seul enfant pour maximiser l'impact de nos actions. Pour collecter des fonds en faveur de cet enfant, nous organisons notamment des balades solidaires lors de la Journée de l'Enfance qui est notre rendez-vous annuel majeur. Ensuite tout au long de l'année, nous suivons son évolution, restons en lien avec la famille, offrons des moments de répit – une balade en side-car, par exemple – et des expériences uniques. Comme nous ne versons pas d'argent directement aux familles, cela nous permet de financer ses équipements et de participer à l'achat de matériels non remboursés. Nous intervenons aussi dans les instituts médico-éducatifs et structures spécialisées, avec des motos adaptées aux différents handicaps.

Comment mobilisez-vous les motards ?

Mon expérience de plus de quarante ans sur la route m'a permis de développer un large réseau. Mais il faut reconnaître que l'esprit d'entraide motarde s'affaiblit un peu chez les jeunes générations. Heureusement, les réseaux sociaux nous permettent encore de rassembler autour d'une cause juste. Au-delà









Le recyclage, l'un des moyens de financement de l'association.

de cela, l'ambiance lors de nos événements est toujours chaleureuse et l'esprit motard reste vivant : on partage, on échange, même entre inconnus. Nous profitons aussi des événements pour sensibiliser, présenter l'enfant parrainé, et expliquer nos autres moyens de financement, comme le recyclage. Les enfants adorent la présence des motards ! Pour la plupart, la moto est un symbole fort, synonyme de liberté, de force… Très peu d'enfants en ont peur, ils sont plutôt émerveillés.

Certains moments vous ont-ils particulièrement marqué ?

Oui. Nous avons accompagné plusieurs enfants jusqu'à leur dernier souffle, ce qui reste très difficile. Mais il y a aussi de belles histoires, comme celle de ce garçon atteint de leucémie à qui nous avons aménagé une chambre adaptée pour qu'il puisse jouer au foot malgré l'isolement imposé par son traitement. Il y avait des ballons de football, une cage adaptée, des instruments assez spécifiques. Aujourd'hui, il a 14 ans et est en rémission grâce à une seconde greffe de moelle osseuse. Ça, c'est notre plus belle victoire.

L'association permet-elle également de faire évoluer l'image du motard ?

Oui. Pendant longtemps, le motard était associé à l'image du blouson noir et de la marginalité. Aujourd'hui, nous voulons montrer que le motard est solidaire, engagé et humain. Tous les profils sont les bienvenus au sein de l'association, peu importe l'âge, la marque ou la cylindrée : ce qui compte, c'est l'envie de s'investir. Il y a une grande fraternité, nous participons à de nombreux événements régionaux où nous tenons des stands, vendons des objets pour les motards et des jouets pour les enfants. Entre fin avril et octobre, nous avons très peu de week-ends libres. Ce rythme crée des liens forts entre passionnés de motos.

Quelles sont aujourd'hui vos plus grandes difficultés ?

Le financement, sans hésitation. Nos camions vieillissent et nécessitent d'être remplacés, ce qui est un vrai défi car ils sont essentiels à notre activité de recyclage – une source de recettes précieuse pour l'association. Malheureusement, ces recettes sont en forte baisse. À cela s'ajoutent des loyers élevés et l'absence d'aides publiques, que nous avions autrefois. Aujourd'hui, nous devons faire face à de nombreuses charges sans soutien communal, régional ou départemental. Seuls les dons, parfois défiscalisables, nous permettent de continuer à agir.

Quels sont vos objectifs pour l'avenir ?

Nous souhaitons obtenir de nouvelles aides financières, qu'elles proviennent d'entreprises ou d'institutions. Couvrir nos charges permettrait de consacrer le maximum aux enfants. Toute aide, qu'elle soit financière, matérielle ou humaine, est précieuse. Les personnes intéressées peuvent nous contacter facilement via nos réseaux sociaux, faire un don ou proposer leurs services.

Pour soutenir l'association Motards pour l'Enfance :

AXA Passion

L'interview Agent AXA Passion : Frédéric Cornet

Agence AXA Lyon



Texte : *Deborah Tassin*
Photos : *Frédéric Cornet*

Quelles affinités personnelles avez-vous avec les quatre univers AXA Passion ?

Je suis moi-même passionné par trois de ces univers. Je suis motard avec de nombreuses motos, aussi bien modernes qu'anciennes (Honda, Moto Guzzi, KTM, Kawasaki, Ducati...). Je possède également des voitures de collection, notamment une Porsche et une Citroën AX Sport, une Youngtimer, enfin je pratique le jet-ski en Corse.

Comment votre passion pour la moto a-t-elle commencé ?

Pas par mes parents en tout cas, j'ai tout fait en cachette ! J'étais casse-cou et avide de sensations et de liberté. J'ai commencé très jeune avec la mobylette d'un copain que je cachais dans une cabane. Puis, à 16 ans, avec une Yamaha 125, et ensuite je me suis attaqué aux gros cubes (rires). Mes parents m'ont obligé à revendre ma première moto, mais avec le recul, je les remercie : la voiture qu'ils m'ont aidée à acheter a vite fini accidentée... C'est, en revanche, un oncle passionné d'automobile qui m'a transmis le goût de la mécanique. Et puis, enfant, je me souviens de l'émotion en voyant passer un motard en blouson en cuir qui m'avait fait signe : j'étais fasciné. Cette admiration ne m'a jamais quitté.



Votre passion nourrit-elle aussi votre quotidien professionnel ?

Oui, complètement. Je suis quelqu'un de passionné qui aime se lancer des défis. Cela m'a conduit à participer, il y a quelques années, aux Challenges Club 14, avec à la clé des voyages au Japon ou aux États-Unis. C'est très motivant. J'ai aussi organisé dès le début de mon activité des sorties moto pour faire connaître l'agence de Lyon et créer des échanges entre passionnés. Aujourd'hui encore, la participation à des salons professionnels est essentielle. À Lyon, nous avons la chance d'avoir deux événements majeurs : le Salon de la Moto, l'un des plus grands de France, et Epoqu'Auto, le deuxième salon de véhicules de collection après Rétromobile. Ces rendez-vous nous offrent une belle visibilité. Je participe aussi à de nombreux événements comme le Mans Classic, le Bol d'Or ou encore l'Alpes Aventure Motofestival. Si c'est un vrai plaisir personnel, c'est également un vrai levier pour le développement de mon agence.

Qu'est-ce qui vous touche le plus dans l'univers des motards et celui des collectionneurs ?

Chez les motards, il y a une vraie solidarité, un partage de valeurs. Même un simple signe de la main – le fameux V – crée du lien. Il y a aussi ce sentiment de liberté et ce rapport direct aux éléments : la chaleur, la pluie, le froid... On fait corps avec la nature. Je suis plutôt orienté vers la moto passion que la moto utilitaire. En ce moment, je prépare d'ailleurs un road trip de quatre jours en Autriche. Et il ne se passe quasiment jamais une semaine sans que je monte sur



“Nous organisons par exemple des journées sur circuit avec eux, et ces moments renforcent énormément la relation.”

une moto. Quant aux collectionneurs, ce qui m'anime, c'est l'aspect patrimonial et technique. Voir rouler des véhicules d'époque, parfois même de l'entre-deux-guerres, c'est toujours émouvant. Et je suis heureux de constater un rajeunissement de la clientèle, notamment grâce aux Youngtimers ou même aux mobylettes, qui reviennent en force. Ce sont certainement les enfants qui ont vu leurs parents rouler avec, à l'époque. Il y a quelque chose de sympa là-dedans, peut-être un retour à des valeurs simples et rassurantes, dans un monde où tout semble incertain. Cela augure de belles perspectives pour l'avenir.



Avez-vous transmis cette passion à votre entourage ?

Oui, notamment à mes deux enfants, Garance, 20 ans et Gabriel, 18 ans. Ma fille est déjà passionnée, au point de vouloir emprunter la Porsche et bientôt de se tourner vers les deux-roues. Mon fils partage aussi cet intérêt. Nous avons déjà fait des journées sur circuit ensemble. C'est une fierté de transmettre ces valeurs et cette culture mécanique. Ils m'ont vu participer à des salons, fréquenter des passionnés, et cela les a attirés naturellement. Aujourd'hui, ma fille m'accompagne parfois dans le choix des motos. Et leurs amis viennent eux aussi aux événements : c'est devenu une dynamique familiale et amicale.



Comment êtes-vous devenu agent AXA ?

J'ai fait 5 ans en faculté de droit à Lyon et je me destinais à devenir commissaire de police. Mais parallèlement à mes études, j'ai travaillé plusieurs années chez Pizza Hut, dont j'ai ensuite géré un restaurant. Ensuite, je suis passé par une banque d'affaires. En 1999, j'ai eu l'opportunité de reprendre une



agence AXA. Étant déjà motard, je savais combien il était difficile de trouver un assureur compétent pour le deux-roues. J'ai orienté mon développement sur cet univers, en multipliant les contacts et les sorties moto. Cela a vite porté ses fruits : au début des années 2000, nous enregistrions près de 300 nouvelles affaires moto par an via Club 14. Mon parcours m'a donc conduit d'études de droit à l'assurance, et finalement à une activité passionnante et riche en rencontres. Actuellement, je travaille à Lyon, dans une agence que je dirige, avec trois salariés. Je suis spécialisé dans les risques liés aux motos et aux véhicules de collection.

En quoi la passion de vos clients influence-t-elle votre travail ?

C'est un formidable levier. Je ne rentre pas chez mes clients par leur univers professionnel, mais par leur passion. Cela ouvre des portes incroyables. Nous organisons par exemple des journées sur circuit avec eux, et ces moments renforcent énormément la relation. Un client qui partage un baptême sur le circuit du Mans Classic avec son assureur, ce n'est pas banal ! Il y a également des expertises groupées pour les collectionneurs, des balades moto, des journées présentations moto ou encore des journées circuits auto. À chaque fois, ces rendez-vous permettent de recruter de nouveaux clients, en plus d'être des moments conviviaux. Cela crée une fidélité et beaucoup de recommandations. Je participe également aux grands salons.

Avez-vous un souvenir particulier avec des clients ?

Oui, plusieurs. La sortie hivernale des Millevaches en Corrèze m'a marqué : nous roulions dans le froid, partagions une soupe à l'oignon autour d'un feu de camp les pieds dans la neige. Je n'avais pas le bon équipement et j'ai été accueilli avec beaucoup de solidarité. Autre souvenir : les rallyes Club 14/AXA Passion, auxquels je participe avec des clients depuis 2001. D'ailleurs, j'attends avec impatience la destination du 40e Rallye en 2026.

Portrait Chinois

Si j'étais...

1 UNE MOTO

Une **Honda CB750K2**. C'est "la moto du siècle", celle qui a révolutionné le deux-roues moderne.

2 UNE COMPÉTITION

Le Tourist Trophy de l'île de Man, qui incarne l'extrême passion moto.

3 UN CIRCUIT

Celui des **24 Heures du Mans**, bien sûr, avec ses 13,686 km mythiques.

4 UNE PIÈCE MÉCANIQUE

L'accélérateur, parce que j'aime la vitesse.



Expertise groupée Collection avec Classic Expert chez un garage client.

AXA Passion

Économisez sur le tarif, pas sur la protection



Assurance Moto

jusqu'à **20 %**(1) de réduction

OFFRE CITOYENNE

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

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

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

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

NOS DERNIÈRES ACTUALITÉS ET ÉVÉNEMENTS EXCLUSIFS

12e édition du Mans Classic



Rendez-vous incontournable pour les **passionnés de collection,** jusqu'alors bisannuel[1], Le Mans Classic a rassemblé plus de **238 000 visiteurs cette année.** Ils ont admiré **800 voitures de course sur le circuit** et **8 500 voitures de collection exposées** dans un musée éphémère sur le circuit.

Entre concerts, shows, compétitions en voitures de collection, séances cinéma au drive-in, et le **village regroupant les marques et les Clubs,** curieux comme aficionados ont assisté à **quatre jours de compétition et moments festifs.**

Les plus jeunes de 7 à 12 ans, ont aussi pu parader lors du **Little Big Mans** à bord de leurs **miniatures thermiques et électriques,** inspirées d'une voiture légendaire ayant participé aux 24H du Mans jusqu'à 1980.

Le vendredi, **quarante-six membres du Club** ont participé à **la parade AXA Passion.** Pendant 25 minutes, ils ont sillonné les **38 virages du mythique circuit Bugatti** des célèbres **24H du Mans,** à bord de leur voiture de collection.



FINALE DE " LA BOURSE AUX PROJETS "

La finale de **notre première Bourse aux projets** s'est tenue lors du Mans Classic.

Parmi les cinq finalistes, le **jury de passionnés** a sélectionné le projet de **garage solidaire "La Caale"** de Yannick Picard.

Retrouvez son interview dans ce numéro, pour en savoir plus sur ce projet.

Bol d'Or 2025

Compétition mythique d'endurance de deux-roues, le Bol d'Or et ses **24H de course** a accueilli durant quatre jours des **équipages venus du monde entier** sur le **circuit Paul Ricard** au Castellet (83) pour sa **88e édition.**

Pendant le week-end, les membres du Club AXA Passion ont vécu ce moment d'exception au plus près des pilotes dans des **conditions privilégiées**, grâce aux **trois packs conçus exclusivement pour eux.**



LE CLUB

par AXA Passion

Rejoignez Le Club

Ces événements vous intéressent et vous souhaitez **bénéficier** d'**offres exclusives** à votre tour ? Rejoignez le **Club AXA Passion** pour en **profiter !**

L'adhésion **gratuite et rapide,** vous permettra de bénéficier d'**avantages** et d'accéder tout au long de l'année à des **évènements inédits** spécialement pensés pour vous.

[1] À partir de l'édition 2026, Le Mans Classic devient annuel avec en alternance une édition Classic Vintage et une édition Classic Legend. Plus d'informations dans l'interview de Marc Ouayoun.

AXA Passion

Vivez pleinement vos émotions !









Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car

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

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

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

Crédits photos : Shutterstock

RETOUR SUR...

Alpes Aventure Motofestival, 9e édition

Pendant trois jours les passionnés de voyage à moto se sont retrouvés dans le parc de la Sapinière à Barcelonnette (04).

Lors de ce rendez-vous incontournable prévu le premier weekend de septembre, ils ont découvert les **dernières nouveautés** sur les stands de leurs marques préférées. Au programme, **tests d'équipements** innovants, **essais sur de nouveaux modèles** et **conseils de spécialistes pour préparer ses futurs voyages à moto,** de quoi ravir tous les passionnés présents.

La Nuit du Roadtrip : 2e édition

Le samedi, pour la **deuxième édition de « La Nuit du road trip »** créée par AXA Passion, de nombreux spectateurs ont visionné en avant-première « Alaska la dernière frontière », le dernier long métrage de **Ben Blake,** et « Les routes de Géorgie » celui de **Tom Barrer**. Cette année encore, les deux motards ont fait découvrir les **courts-métrages de deux jeunes talents.** Les quatre vidéastes ont ensuite rencontré les spectateurs lors de séances de dédicaces, où ils ont répondu à leurs questions.

RETROUVEZ LES INTERVENANTS DE LA NUIT DU ROADTRIP



BEN BLAKE



TOM BARRER





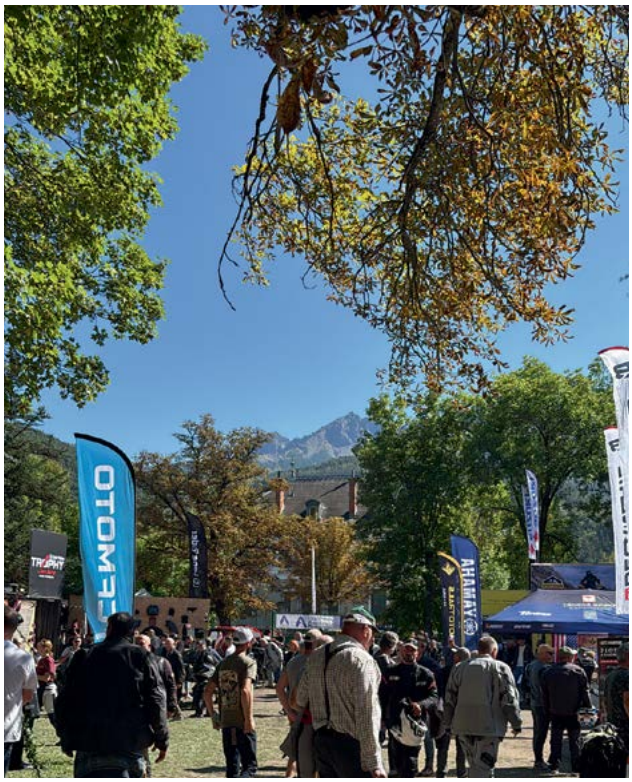


Balade à moto et patrimoine culinaire...

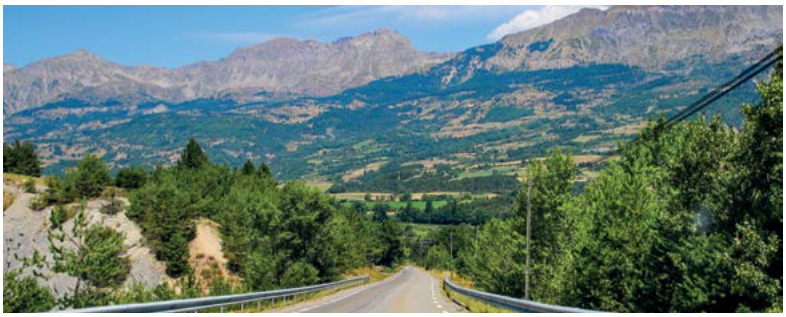
Pour les membres du Club, AXA Passion a concocté une **balade à moto de 210 km** à travers la **vallée de l'Ubaye.**

Le midi, ils ont fait une **escale** tenue **secrète** qui les a menés **au bord du lac de Serre-Ponçon** à la Paillotte du Lac, pour partager un déjeuner mettant à l'honneur le **patrimoine culinaire des Alpes-de-Haute-Provence.**







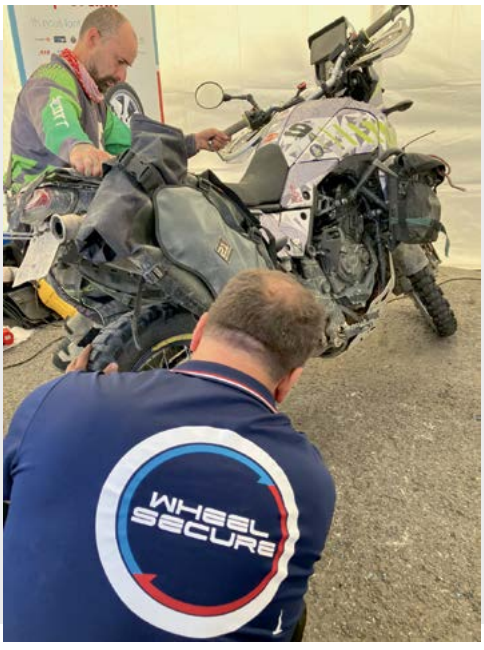


Durant le festival et en partenariat avec **l'association AXA Prévention,** les experts WheelSecure ont **offert l'injection de produit anti-crevaison aux visiteurs.**

Ce produit innovant, véritable **bouclier préventif auto-obstruant permanent** dans les pneumatiques, permet de sécuriser les trajets de tous types de véhicules.

Le gel va réparer immédiatement et définitivement les **crevaisons sur la bande de roulement.** En prévention, le bouclier joue un **rôle d'anti sous-gonflage** et permet de diminuer la porosité sur la bande roulante.

En savoir plus sur **Wheelsecure**





RETOUR SUR...

Échappées gourmandes en Aubrac

Durant trois weekends de juillet, vingt-neuf membres de notre Club ont profité de « L'Échappée Gourmande », séjours exclusifs et uniques créés en partenariat avec Km50.

Pour ces weekends alliant **gastronomie et moto,** les participants ont vécu trois jours de rêve entre relaxation au spa de la **station thermale de la Chaldette (48),** calme au sein d'une **maison d'hôtes,** et **balades à moto** sur les routes pittoresques du plateau de **l'Aubrac (12),** en compagnie du **chef étoilé Sébastien Bras.**

Grand passionné de moto, il leur a fait découvrir sa belle région aussi dans l'assiette en leur concoctant des **pique-niques issus du jardin familial** et les a reçus pour un **cours de cuisine** dans son restaurant **Le Suquet** (deux étoiles Michelin) ou lors d'un dîner gastronomique.

Devenez membre du Club AXA Passion pour profiter de ces évènements hors du temps.







« Un grand merci à Michel Bras et sa Famille pour leur accueil et leur partage de leur amour pour l'art culinaire et leur terroir. »

Nathalie (membre du Club par AXA Passion)





GRAND GAGNANT BOURSE AUX PROJETS 2025

Yannick Picard

LA BOURSE AUX PROJETS

Texte : *Benjamin Pinier*
Photos : *Yannick Picard*

Ancien militaire de l'armée de l'air devenu journaliste, Yannick Picard est aujourd'hui à l'origine d'un projet singulier : La Caale, un garage associatif dédié à la réinsertion et à la mobilité solidaire. Lauréat de la Bourse aux Projets AXA Passion 2025, il nous raconte comment son parcours l'a conduit à imaginer une alternative concrète aux poursuites judiciaires pour les jeunes en difficulté.

Pouvez-vous nous raconter votre parcours professionnel et ce qui vous a conduit à imaginer ce projet ?

Pour parler plus largement de mon parcours : je vais avoir 61 ans au mois d'octobre. J'ai eu deux carrières professionnelles. Une première en tant que militaire dans l'armée de l'air, comme motoriste puis enseignant. J'ai été affecté sur deux bases : le centre d'expérimentation aérien militaire de Mont-de-Marsan (40), puis la base école de Rochefort (17). Ça m'a permis de participer à des programmes assez intéressants, notamment la formation de pilotes et de mécaniciens étrangers qui avaient acheté des avions chez Dassault.

J'ai toujours beaucoup écrit, notamment grâce à ce premier métier, et j'ai toujours lu la presse. Mon grand-père lisait La Nouvelle République tous les jours, j'ai dû attraper le virus à ce moment-là. Dès que je suis arrivé à Mont-de-Marsan en 1986, j'ai commencé à lire Sud-Ouest. Et depuis plus de quinze ans, je suis devenu correspondant de presse pour différents titres de la PQR (presse quotidienne régionale), de la PHR (presse hebdomadaire régionale) ou encore pour des revues nationales, dans le sport automobile notamment. Mais le gros de mon travail reste le judiciaire, ce qui explique un peu la naissance du projet.

Depuis plus de dix ans, je passe au moins deux après-midis par semaine dans les salles d'audience du tribunal judiciaire de La Rochelle, pour faire des comptes rendus qui seront diffusés dans différents journaux. Ça m'a amené à tisser des liens assez étroits avec des magistrats, des avocats, ou d'autres acteurs du monde judiciaire, et à apercevoir les conséquences de l'engorgement des tribunaux.

> *« Il y a deux volets : la réinsertion et l'aide à la mobilité.*

Comment est né le projet La Caale et quelles ont été les premières étapes de sa mise en place ?

Le projet a été lancé en 2019, puis stoppé par le COVID, avant que l'État ne mette en place des plans de relance avec les intercommunalités. Cela a permis à la communauté de communes Aunis Atlantique, et notamment à la ville de Marans (17), de bénéficier de fonds pour continuer à développer ses tiers-lieux (espaces polyvalents favorisant les initiatives locales et la vie sociale).

Je suis allé voir le procureur de l'époque, Laurent Zuckovic, et lui ai exposé mon idée : « Voilà, je travaille sur ce projet, on pourrait peut-être essayer d'y faire participer des jeunes qui ont fait de petites bêtises. Vous leur laissez le choix : soit on engage une procédure pénale, soit vous acceptez d'aller le samedi après-midi au garage associatif collaboratif et d'insertion pour travailler sur des véhicules anciens. C'est plus attirant que des TIG (Travail d'Intérêt Général) et ça peut peut-être leur donner le goût d'un nouveau métier. ». Il m'a dit banco tout de suite et m'a proposé un premier essai d'un an.

L'un des objectifs du projet est de proposer des véhicules à des personnes en situation de précarité. Concrètement, comment cela fonctionne ?

En fait, il y a deux volets. Celui que je pilote plus particulièrement, c'est la réinsertion. Et il y a un deuxième volet, l'aide à la mobilité, sur un territoire rural éloigné de l'emploi.

Les gens sans véhicules ont des difficultés à se rendre là où sont les emplois, souvent sur l'agglomération de La Rochelle. Ce deuxième volet est piloté par mon collègue Wilfrid Grison, qui était à l'origine d'un des premiers garages solidaires au Mans (voir encadré). L'idée est de récupérer, via le parquet de La Rochelle (véhicules saisis par la justice) ou des grandes entreprises qui renouvellent leur flotte,





de petites voitures – Twingo, C1, C2 – avec peu d'entretien, qu'on remettrait en état dans le garage associatif par les personnes en réinsertion. Elles seront ensuite proposées aux bénéficiaires sur prescription des centres sociaux, selon plusieurs systèmes : vente à un prix très faible, maximum 3 000 €, location à la journée à moindre coût, ou financement par microcrédit.

On pourra aussi aider des personnes qui ont déjà un véhicule, mais pas les moyens de faire changer leurs plaquettes de frein ou leurs pneus chez un garagiste classique. Sans faire concurrence aux garagistes, il s'agit de petite maintenance, on ne va pas changer un moteur ou une direction.

Comment se déroule l'alternative aux poursuites judiciaires pour les jeunes concernés par le projet ?

Le parcours est simple. Un jeune se fait attraper en train de crever des pneus ou de tordre des rétroviseurs, il passe en garde à vue, puis est présenté au parquet. Là, c'est le parquetier de permanence qui pourra lui proposer notre alternative aux poursuites.

Avez-vous prévu un accompagnement pour les jeunes après leur passage dans le garage ?

Oui, je suis en contact avec le centre de formation des apprentis (CFA) de La Rochelle et la Chambre des métiers et de l'artisanat, pour pouvoir les orienter vers les métiers de l'automobile ou de la moto s'ils le souhaitent.

Pour ceux qui se plaisent dans le garage associatif, on pourra leur proposer des stages de découverte d'une quinzaine de jours.

Wilfrid Grison est un acteur engagé dans l'insertion sociale par la mobilité. Depuis 2000, il a contribué au développement de Carbur' Emploi, une association facilitant l'accès à des moyens de transport pour les personnes en recherche d'emploi, notamment via des partenariats avec des structures locales. Il a progressivement pris des responsabilités, devenant Vice-Président en 2015, puis Président en 2019, après la transformation de l'association en Carbur' Pera. Sous son impulsion, l'association est devenue la Plateforme Mobilité de la Sarthe, en intégrant des volets de sécurité routière et en nouant de nombreux partenariats institutionnels.

Où en est le projet aujourd'hui et quelles sont les prochaines étapes ?

Le site où nous sommes actuellement rencontre un aléa de chantier. C'est une friche industrielle, donc pour l'instant le projet est en pause, en attente d'un rapport Veritas. Le projet intéresse tellement la communauté de communes et la mairie de Marans, que ces dernières nous ont proposé une solution de repli avec d'anciens ateliers municipaux.

Pour ce garage transitoire, l'ouverture devrait se faire début 2026. Nous avons même déjà recruté un mécanicien, spécialisé dans la restauration de véhicules anciens.

Qui interviendra dans le garage associatif une fois qu'il sera opérationnel ?

Il y aura le mécanicien dont je vous ai parlé, qui sera à temps plein. Ensuite, on s'appuiera sur des bénévoles, en général des anciens mécanos à la retraite, qui viendront lui donner un coup de main pour l'encadrement des jeunes le samedi après-midi et sur des petits travaux de maintenance.

Comment la Bourse aux Projets AXA Passion va-t-elle concrètement vous aider ?

C'est très clair : la priorité, c'est le matériel, avec notamment l'achat d'un pont pour démarrer l'activité au plus vite.

Aujourd'hui, ce qui pénalise les gens qui ont des voitures anciennes chez eux, c'est de ne pas pouvoir passer sous la voiture. Donc pour nous, c'est véritablement la priorité, et c'est à cela que serviront ces 10 000 €.

Quel est votre rêve ou votre ambition à plus long terme pour La Caale ?

Ce serait que ce projet puisse faire des petits. Ma formule « alternative aux poursuites judiciaires », me tient vraiment à cœur. Plus elle pourra être reproduite, mieux ce sera.

J'ai en mémoire une phrase de l'ancien procureur de La Rochelle, Laurent Zuckovic, quand on discutait du bilan qu'on ferait au bout d'un an : « Si vous n'en sauvez qu'un, ce sera déjà une réussite. ».

GARAGE LA CAALE
ASSOCIATIF & SOLIDAIRE
INSERTION & MOBILITÉ

SEPTEMBRE À NOVEMBRE 2025

L'AGENDA
des événements Passion

DU 27 SEPTEMBRE AU 5 OCTOBRE

SALON DES VÉHICULES DE LOISIRS

PARIS-LE BOURGET (93)

Le plus grand salon camping-cars, vans ou fourgons aménagés donne rendez-vous sur neuf jours à tous les passionnés de voyages nomades. Les 70 000 m² du salon et ses 700 véhicules exposés sont idéals pour qui cherche son futur compagnon de route ou souhaite compléter son équipement.

Cette année encore de nombreuses démonstrations et animations seront proposées par les 150 exposants, dont un centre d'essai pour tester différents modèles de véhicules de loisirs et les dernières fonctionnalités. Pour ceux qui souhaitent rester plusieurs jours, un parking est dédié aux camping-caristes et des soirées proposant dîner, concert, spectacles sont prévus par les organisateurs. Venez rencontrer les experts vanlife et concevez avec eux le projet qui vous conduira à vos futures escapades.



DU 27 SEPTEMBRE 2025 AU 15 FEVRIER 2026

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES SABLES MOTOBLOUZ

Pour les trois ans à venir, Motoblouz devient le partenaire titre du CFS, et on peut déjà annoncer que cette édition s'annonce comme un record ! Pour 2025-26, ce sont plus de 730 coureurs qui se sont engagés à disputer l'intégralité des six courses qui composent le championnat dans les six catégories qui le compose.

C'est tout un programme qui les attend durant six mois... La première épreuve s'est déroulée en septembre à Berck-sur-Mer (62). On retrouve ensuite les compétiteurs une fois par mois, jusqu'à l'Europale du Touquet (62) en février, qui reste l'emblème du championnat.



DÈS LE 17 OCTOBRE

TRANSAT CAFE L'OR

LE HAVRE (76) ET
FORT-DE-FRANCE (972)

Que vous soyez pour les IMOCA, les ULTIM, les Multi40 ou les Ocean Fifty, rendez-vous du 17 au 26 octobre au bassin Paul Vatine, au sein du village du Havre, pour rencontrer les 200 marins ou admirer les bateaux avant le départ du 26 octobre !

Pour sa 17e édition, ce sont près de 100 duos qui se placeront le 26 octobre sur la ligne de départ au Havre. Destination Fort-de-France en Martinique avec l'arrivée du premier duo attendu autour du 5 novembre.

Ouvertures des villages de course :
- Le Havre : 17 au 26 octobre
- Fort-de-France : 5 au 16 novembre

PLUS D'INFORMATIONS ET SUIVRE LA COURSE :

LA MER EN COMMUN
ANNÉE DE LA MER

Depuis 2009, l'ADEME reconnait la Transat comme référence d'événements éco-responsables et éco-conçus. Pour cette année nommée « Année de la mer » par le Ministère de la transition écologique, les marins engagés dans la course se mobilisent pour maitriser leur empreinte environnementale : retour à voile des bateaux vers l'hexagone après la course ou partenariat avec l'Ifremer. Cette édition reste tournée vers les enjeux climatiques et environnementaux mondiaux.

DU 17 AU 19 OCTOBRE

CAMPER VAN WEEK-END

FORÊT DE CHANTILLY, APREMONT (60)

Le plus grand événement 100 % vans et fourgons aménagés de France, nous donne rendez-vous sur trois jours pour retrouver les marques spécialisées en vanlife. Au cœur de la forêt de Chantilly, les visiteurs pourront s'équiper, rencontrer des spécialistes ou encore faire la fête lors des quatre concerts du festival We Love Van. En partenariat avec Wikicampers, il sera aussi possible de rencontrer d'autres particuliers sur la zone d'exposition, et d'acheter ou vendre en occasion.



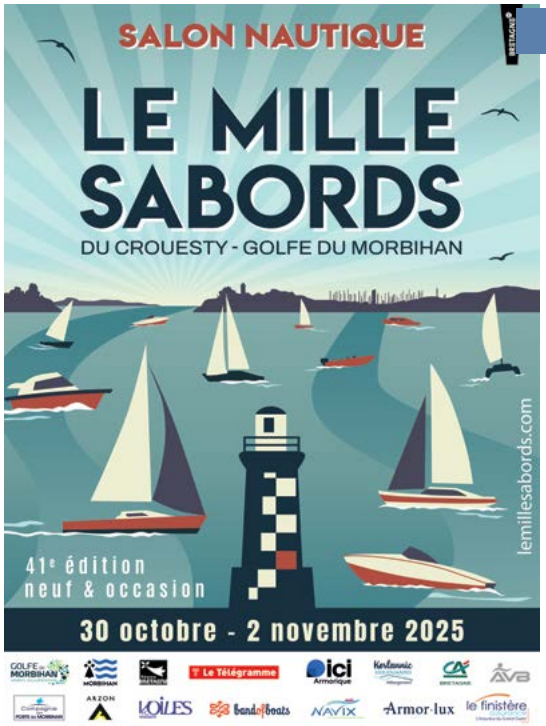
DU 24 AU 26 OCTOBRE



SALON MOTO QUAD SCOOTER ROUEN

PARC DES EXPOSITIONS, ROUEN (76)

Durant trois jours, les Rouennais pourront découvrir les nouveautés de l'univers de la moto, quad et scooter sur les stands de nombreux exposants. Au programme des animations : concerts, show moto stunt par le cascadeur Big Jim, des simulateurs de motos pour les enfants ou de motos GP pour les adultes, ou un show motos Trial (l'une des plus anciennes formes de compétition de motos).



DU 30 OCTOBRE AU 2 NOVEMBRE

LE MILLE SABORDS

PORT DU CROUESTY, ARZON (56)

Plus grand salon nautique de l'Ouest depuis plus de 40 ans, Le Mille Sabords regroupe au cœur du golfe du Morbihan une sélection de bateaux neufs, d'occasion ou à louer. Durant quatre jours, plus de 60 000 passionnés testent leur futur bateau, découvrent les nouveautés et rencontrent des experts du nautisme à prix accessibles. Cette année 350 exposants professionnels ou particuliers exposeront près de 500 modèles à voile ou à moteur, ou accueilleront les chineurs sur les puces nautiques.

Les passionnés de pêche en mer seront ravis d'y passer le weekend de la Toussaint :

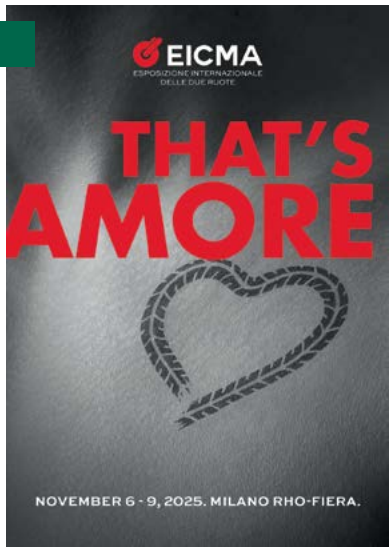
· Venez suivre les deux manches du Crouesty Fishing : challenge amical qui verra s'affronter 43 équipes de pêche sportive en « no-kill ».

· Promenez-vous dans le Village Pêche pour découvrir la diversité du vivier breton ou assister à une démonstration de la Brigade Nautique de Quiberon.

· Laissez-vous tenter par un atelier d'initiation au rodbuilding, l'art de concevoir et personnaliser ses cannes à pêche, avec un expert du domaine.

ENTRÉE LIBRE AU VILLAGE.
INSCRIPTION POUR LES ANIMATIONS :

DU 6 AU 9 NOVEMBRE



SALON EICMA

FIERA DI MILANO, MILAN (ITALIE)

Cette année encore le salon du deux-roues de Milan reste un des incontournables pour découvrir les futures tendances internationales.
Parmi plus de 700 stands, les principaux constructeurs, accessoiristes et équipementiers internationaux dévoileront les modèles pour l'année à venir.
À retrouver sur place : Honda, Ducati, Harley-Davidson, Shoei, Arai...

Zone courue par les visiteurs, le MotoLive regroupe des compétitions intenses et des animations. Les passionnés moto assisteront à des démonstrations de Freestyle Motocross ou de Trial Acrobatique.



DU 7 AU 9 NOVEMBRE

EPOQU'AUTO

EUREXPO, LYON (69)

Pour sa 46e édition, le salon Epoqu'Auto revient sur 88 000 m² pour exposer des véhicules anciens. Cette année les constructeurs mis à l'honneur sont Opel et Citroën, qui fêtera les 70 ans de l'emblématique DS. Retrouvez 200 clubs de passionnés sur l'un des 900 stands présents, dont le stand « Historique » du Club Les 3A, ou parmi les nouveaux venus : Mustang Passion France, 4L Chartreuse ou celui du Centre historique du monde des pompiers de Thiers.

De nombreux experts seront présents durant les trois jours de salon pour échanger des conseils de restauration ou proposer des pièces de rechange rares. Les collectionneurs seront ravis de retrouver sur l'un des onze plateaux : une vingtaine de véhicules d'intervention du musée Sapeurs-Pompiers de Lyon, un espace Youngtimers avec des supercars exclusives, ou la Renault 205 Turbo 16, reine des rallyes.

DU 15 AU 16 NOVEMBRE



SUPERCROSS DE PARIS

LA DÉFENSE ARENA, PARIS (75)

Rendez-vous incontournable pour tout fan de moto tout terrain, les plus grandes stars internationales en FMX, SX1 et SX2 s'affronteront durant deux jours de compétition sur une piste indoor de taille « US », installée au sein de la Défense Arena.

Des duels intenses attendent les passionnés ! Qui de Cooper Webb, qui remet son titre en jeu, ou des frères Jett et Hunter Lawrence sera sacré cette année ? L'évènement marquera aussi les débuts de Tom Vialle en 450, lui qui a été sacré double champion SX 250 East coast 2024-25.

AXA Passion

LE CLUB



par AXA Passion

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

De nombreuses surprises vous attendent

Rejoignez Le Club

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

AXA Passion

LE CLUB

par AXA Passion



Rejoignez Le Club

passion.axa.fr/club

Crédit Photos : Adobestock



Assurance et Banque

Découvrez le prêt personnel « PASSION »(1)

AXA Banque finance votre :

- camping-car
- véhicule de collection
- moto
- plaisance

Un crédit vous engage et doit être remboursé.
Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Rendez-vous en agence et sur axa.fr

(1) Offre soumise à conditions. Conditions disponibles auprès de votre agent AXA.
Offre de financement proposée par AXA Banque, disponible auprès des interlocuteurs AXA dûment habilités, intermédiaires en opérations de banque pour le compte d'AXA Banque, sous réserve d'acceptation par AXA Banque Financement, le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation. Aucun versement de quelque nature que ce soir, ne peut être exigé d'un particulier, sans l'obtention d'un ou plusieurs prêts d'argent.

AXA Banque, S.A au capital de 346 017 296 € - 542 016 993 RCS Créteil. AXA Banque Financement, S.A. au capital de 33 855 000 € - 348 211 244 RCS Créteil - Sièges Sociaux : 203-205 rue Carnot 94138 - Fontenay-sous-Bois Cedex. Intermédiaires en assurance pour le compte d'AXA France Vie et AXA France Iard - N° ORIAS 07 025 377 et 07 025 368 - orias.fr. **AXA France IARD**, société anonyme au capital de 214 799 030€ - RCS Nanterre n° 722 057 460 - AXA France Vie, société anonyme au capital de 487 725 073, 50 € - RCS Nanterre n° 310 499 959 - Sièges sociaux : 313 Terrasses de l'Arche – 92727 Nanterre Cedex. Entreprises régies par le Code des assurances. Mandataires exclusifs en opérations de banque d'AXA Banque, N° ORIAS 13 004 246 et 13 005 764, orias.fr Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR), 61 rue Taitbout, 75436 Paris Cedex 09, le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr

Réf. 2007673-0725 - © - Crédit photo : Getty Images