

CAP' PASSION

DEUX-ROUES

| COLLECTION

| PLAISANCE

| CAMPING-CAR

RALLYE AXA PASSION

Rétrospective et témoignages
sur 40 ans de partage.

GOLF GTI

Retour sur 50 ans
d'histoire.

GESTION DES PORTS

Entre tradition et
révolution numérique.

VAN TRIPS

Lorsque la passion du voyage trace la voie.

CAP’ PASSION
LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N°17 AVRIL - JUIN 2026

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 :

Stéphane Cohen (Santa Cruz Media), Lucie
Danon, Benjamin Pinier, Angelica Renaud,
Katia Saighi, Déborah Tassin, et Thierry
Traccan (de Moto Revue)

MAQUETTE ET MISE EN PAGE :

Guilherme Gobert et Jérémy Ratrimomanan-
jara

PILOTAGE DU MAGAZINE :

Lucie Danon

REMERCIEMENTS :

Le commandant Karim Alioui, Julien Cap-
gras, François Brethe, Sylvie de Grimal, Lae-
titia Sabbadini, Youssef Larayedh, Thierry
Campos, Laurent Campos, Bertrand Moquay,
Sören Nguema, Yann Nguema, Phillipe Bru,
Rémi Harlé, Lorine Tracol, Lilia Renault,
Valentin Bastard, Guillaume Bappedou,
Vincent Bappedou, Marc Bappedou, Nicolas
Gareyte, Yannick Picard.

CRÉDITS PHOTOS ET VISUELS :

Adobe stock, Photo DR, Collection Garde
républicaine, Youssef Larayedh, Volkswa-
gen, Pexels, Thierry et Laurent Campos,
A.S.O. / FOTOP / Aurélien Vialatte - Rodrigo
Barreto, Media Groupe Renault, Olivier
Blanchet, Defi Wind / PBO / JM Cornu -
Jean Souville, Romain Lepage, PhotoBoat /
Georgie Altham, Lilia Renault et Valentin
Bastard, Guillaume et Marc Bappedou, Nico-
las Gareyte, Yannick Picard.

IMPRESSION :

CAP’ Passion est imprimé en France par CIA
Graphic et Print Forum

DIRECTEUR GÉNÉRAL RUN SERVICES /
AXA PASSION :

Éric Lemaire

ISSN 3097-0466

ÉDITO



Les beaux jours reviennent, et avec eux, vos envies de sorties ! Cette année, nous renforçons notre engagement en matière de sécurité en vous proposant des stages de prévention routière. La Toniutti Academy sera notre premier partenaire en prévention, qui vous accompagnera dès le mois d’avril lors d’une balade en deux-roues sur les routes du Beaujolais, suivie en juin d’un stage de perfectionnement sur circuit.

Le programme de printemps s’annonce passionnant pour les membres du Club AXA Passion : le Tour de Belle-Île avec le Grand Tour by AXA Passion, la parade de collectionneurs lors de la Sunday Ride Classic, ainsi que notre mythique Rallye qui célèbre cette année ses 40 ans !

Cela fait 40 éditions que nous parcourons ensemble les routes de France et d’Europe... autant d’anecdotes que nous sommes ravis de partager avec vous dans un article retraçant l’histoire du Rallye AXA Passion, autrefois connu sous le nom de Rallye Club 14.

Une autre icône mythique est également mise à l’honneur dans ce numéro : la Golf GTI, qui souffle ses 50 bougies ! Pour les amateurs de sports nautiques, nous avons rencontré Philippe Bru, cofondateur du Défi Wind qui se tient à Gruissan en mai. Et qui dit beaux jours, dit aussi road trips ! Dans ce numéro, partez à l’aventure avec nos partenaires *vanlifers* Lilia et Valentin, à l’occasion de la sortie de leur livre « Van Trips en Europe », conçu pour tous types de véhicules. Vous y découvrirez également un itinéraire en Irlande le long de la Wild Atlantic Way.

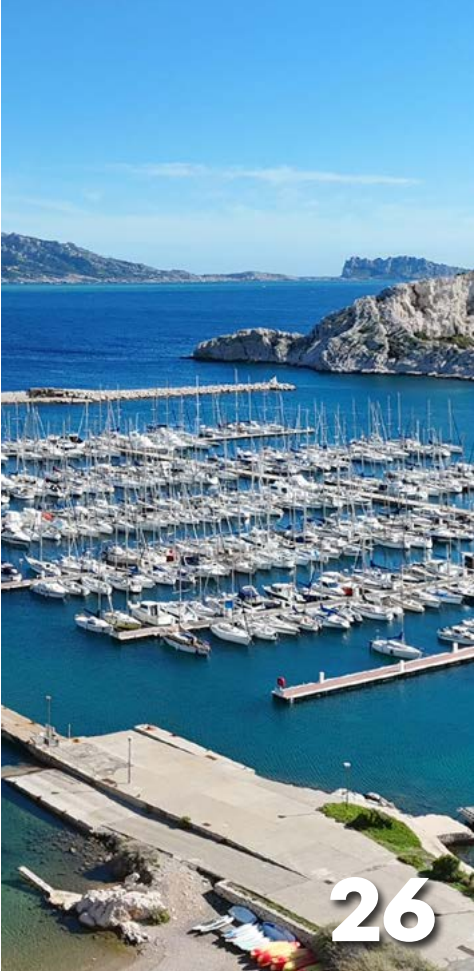
Je vous souhaite une bonne lecture et vous donne rendez-vous sur nos événements !

Éric Lemaire

Directeur Général de Run Services / AXA Passion



38



26



16

SOMMAIRE

RENCONTRE

4

L’escadron France : motards d’élite
au service de la Garde républicaine

DOSSIER

10

1984-2026 : 40 bougies pour le
Rallye AXA Passion

DOSSIER

16

1976-2026 : La Golf GTI a 50 ans !

INTERVIEW

20

Dakar Classic : Les frères Campos
et leur Renault R18

DOSSIER

26

Gestion des ports : entre tradition et
révolution numérique

RENCONTRES

Sports de glisse : sous l’élan du
vent

INTERVIEW

Lilia et Valentin : Lorsque la passion
du voyage trace la voie

VOYAGE

Chemins de traverse et côte
ouest irlandaise

VOUS & VOTRE
PASSION

Une p’tite roue en plus : Le périple
familial à moto et side-car

32

AGENT DU
PRINTEMPS

Nicolas Gareyte

38

ACTUS AXA PASSION

Toutes les dernières actualités
AXA Passion

45

LA BOURSE AUX
PROJETS

Yannick Picard : Où en est le projet
du gagnant de la première édition ?

48

AGENDA

Les prochains événements liés aux
univers AXA Passion

52

55

62

66



RENCONTRE

L'escadron France : motards d'élite de la Garde républicaine.

Texte : Thierry Traccan (de Moto Revue)

Photos : Collection Garde républicaine

Quel que soit notre âge, nous avons tous en mémoire ces images de motards escortant la voiture présidentielle lors de ses déplacements officiels, l'une des missions premières de cet escadron, dépendant de la Garde républicaine depuis 1952.

« L'escadron France », un nom empreint de prestige, de fierté pour les quatre-vingt-six gendarmes triés sur le volet, qui composent cette unité d'élite, partie intégrante de la Garde républicaine. L'escadron moto, tel qu'il se nomme officiellement, s'organise autour de deux missions : sécuriser les institutions françaises et les faire rayonner à travers le monde.

Le fond avant la forme.

Une règle érigée aux valeurs de loi pour les militaires composant cette unité¹. Le fond qui vise à garantir vaille que vaille la protection du premier représentant de nos institutions, quand la forme y met la manière pour habiller d'une élégance recherchée l'action réalisée. Aussi impeccable soit la prestation, aussi millimétré soit l'encadrement, jamais la forme ne commande au fond. Voici la sacro-sainte règle pour un escadron dont on pourrait penser à tort qu'il sert avant tout l'apparat.

C'est vrai que leurs uniformes flamboient lors des cérémonies protocolaires. Bien sûr qu'ils sont spectaculaires quand ils

“ Nous sommes *avant tout des militaires, des gendarmes, qui avons ajouté des formations complémentaires liées aux protocoles.* ”

s'élèvent en pyramide ou se croisent dans de périlleux gymkhanas ! Mais même la tête en bas, ces virtuoses de la moto sont avant tout des gendarmes surentraînés et concentrés sur le cœur de leur mission :



L'escadron moto, c'est environ 1,2 million de kilomètres parcourus chaque année.

protéger les institutions françaises, la raison d'être de la Garde républicaine ! Et nos institutions, ce sont l'Assemblée nationale, le Sénat, l'Élysée et les différents ministères, comme celui de Matignon.

« On n'oublie pas nos fondamentaux, nous sommes avant tout des militaires, des gendarmes, qui avons des formations complémentaires liées aux protocoles » confirme le commandant Karim Alioui, chef d'escadron de la section moto de la Garde républicaine, avant de continuer : « On fait du protocole, mais si la situation l'exige on se retransforme dans notre métier premier, nous sommes toujours prêts à quitter notre uniforme d'apparat pour sauter dans un treillis et partir en intervention, en France comme à l'étranger. »

Aujourd'hui, la Garde républicaine se compose d'environ 3 300 militaires répartis dans trois régiments² : deux pour l'infanterie et un pour la cavalerie. Des deux régiments d'infanterie, le premier est rattaché à l'Élysée, le second est dévolu à l'Assemblée nationale et le Sénat. Le régiment de cavalerie, constitué de 450 chevaux qui abrite également l'état-major de la Garde républicaine et se situe au cœur de Paris dans le 4^{ème} arrondissement. L'escadron motocycliste est lui rattaché au premier régiment d'infanterie depuis 1971.

On aurait d'ailleurs pu imaginer que cet escadron³, qui descend en ligne droite de la cavalerie, soit affilié à ce corps ! D'autant que sa création le 1^{er} janvier 1952,

s'explique justement parce que l'utilisation des chevaux devenait parfois compliquée. Notamment à l'époque de la construction de l'aéroport d'Orly ; trop loin de la capitale, ce qui rendait impossible les escortes protocolaires à chevaux. Les premiers motards de ce nouvel escadron furent issus de la cavalerie, en les rattachant à l'infanterie dès sa création.

L'escadron est composé de 86 gendarmes, qui s'articule en trois pelotons⁴. Tous commandés par des lieutenants, eux-mêmes sous les ordres du commandant de l'escadron. En périphérie de ces pelotons, on retrouve le groupement secrétariat en charge de l'administratif et le bureau de service qui centralise au quotidien toutes

¹ Les gendarmes relevant du ministère de la Défense, ce sont des militaires. Les policiers, eux, relèvent du ministère de l'Intérieur et ne sont pas militaires.

² Régiment : corps de troupes placés sous le commandement d'un colonel.

³ Escadron : unité de gendarmerie.

⁴ Peloton : groupe de soldats en opération.



les demandes. Demandes qui deviendront pour certaines des missions. À moto, ce sont entre 20 et 25 gendarmes qui composent chaque peloton.

La mission prioritaire de la Garde républicaine reste l'escorte du président de la République, comme le confirme le chef d'escadron : « C'est notre mission première.

“*Nos missions au sein de notre peloton sont souvent passionnantes, hyper variées.*”

Ensuite nous nous occupons de toutes les visites protocolaires, nous accueillons tous les chefs d'État de tous les pays. Il y a aussi tout ce qui touche au protocole sur les dates que sont le 8 mai, le 14 juillet et le 11 novembre ».

En plus de cette mission majeure, les trois pelotons ont comme missions quotidiennes celles qui consistent par exemple à escorter l'administration pénitentiaire lors des transferts de détenus dangereux, parfois conjointement avec le GIGN. Mais aussi les escortes qui concernent les visites de délégations étrangères, tous les chefs d'état-major des autres pays, les escortes des plus hautes autorités militaires parisiennes, mais aussi des missions consistant à prêter mains fortes aux policiers, par exemple pour récupérer des scellés, ou encore pour accompagner des convois sensibles de type nucléaire.

Puis chaque peloton possède en complément une spécialité qui lui est propre. Le premier est celui d'acrobatie. Le second est spécialisé dans l'instruction générale, l'instruction au tir et l'intervention professionnelle. Quand le troisième est dévolu à l'encadrement des courses cyclistes et d'autres escortes d'événements sportifs.

Le premier peloton : gendarmes et acrobates d'exception.

En plus de leurs missions quotidiennes de gendarmerie, ces militaires ont choisi d'ajouter un volet acrobatie qui anime

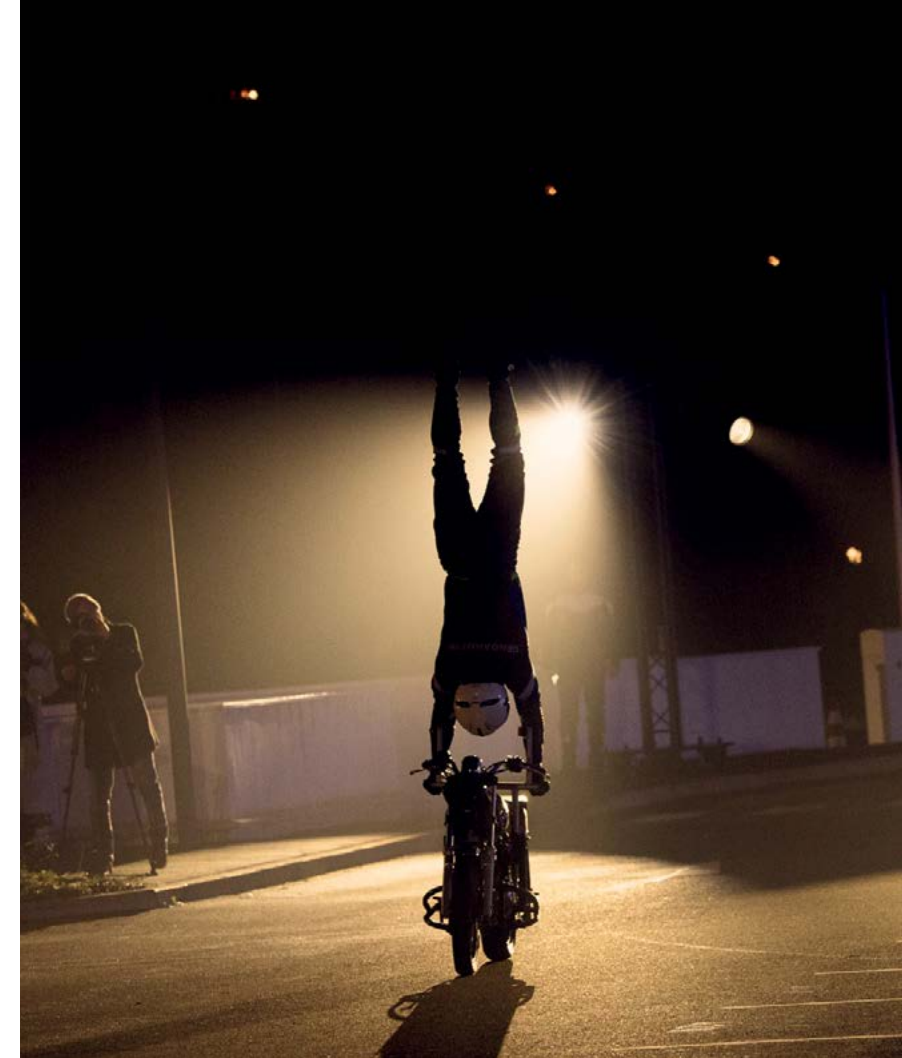
différents événements durant l'année. Des shows spectaculaires, réglés au millimètre et qui mettent en lumière la grande dextérité de ces motards qui montrent une maîtrise parfaite de l'engin, comme de leurs nerfs. Des numéros que l'on imaginerait pouvoir se jouer dans les théâtres où des artistes d'exception subjuguent l'assistance. Un rapprochement d'ailleurs parfois critiqué sous prétexte que ces représentations sont financées par l'argent des contribuables.

Une idée fausse comme l'explique le Commandant Alioui « Quand le peloton d'acrobatie se déplace pour des shows privés, c'est payant. Ça ne coûte rien au contribuable. Dans les faits voilà comment ça se passe : on nous contacte pour nous demander une prestation, ça peut être un encadrement à moto ou alors un show d'acrobaties, ensuite nous évaluons les choses, et *in fine*, nous déterminons si c'est possible pour nous de le faire. Si ça l'est, nous passons alors des conventions payantes avec ces organisateurs privés. Mais pour certaines causes, par exemple des enfants malades ou certaines associations caritatives, nous ne faisons en revanche rien payer, parce que nous considérons que c'est de notre devoir ».

Le troisième peloton : encadrement des courses cyclistes et escortes.

Dès le départ, l'escadron de la Garde républicaine accompagne le Tour de France vélo, et depuis 1953 en assure la sécurité complète. Un partenariat qui dure toujours, et qui s'est même étendu à toutes les épreuves du World Tour ASO, ou comme ils les nomment les « Tour de France » masculin et féminin. Ça commence avec le Paris-Nice en mars jusqu'au Tour de France, en passant par le Paris-Roubaix ou encore le Tour de Bretagne.

Une grosse période où l'escadron met en place son savoir-faire logistique et organisationnel, comme en témoigne le commandant Alioui : « Nous avons 40 personnels engagés et 33 motos. C'est un vrai *team* qui encadre cette structure, avec deux 38T qui emportent tout le matériel nécessaire, des pneus, des pièces de rechange, des motos de rechange. C'est un bivouac dans la course avec des espaces réservés, des mécaniciens qui entretiennent les motos chaque soir, etc. Nous avons trois voitures, dont la mienne qui sert de poste



L'escadron moto, c'est une unité d'experts dont les nombreuses missions témoignent de leur savoir-faire.



UNE HISTOIRE QUI DATE



La Garde républicaine est **l'héritière des premiers rois francs**, un corps qui visait à assurer la protection des hautes autorités de l'État et de la ville de Paris.

En place pendant des siècles, prenant le nom de « garde de Paris » **en 1750**, elle sera dissoute **en 1791** avant de revenir en 1802 (Garde municipale de Paris) sous l'impulsion de **Napoléon Bonaparte**.

C'est **en 1848** qu'est créée la Garde républicaine de Paris, comprenant un régiment de cavalerie et un régiment d'infanterie.

Elle est intégrée le **1^{er} février 1849** dans la Gendarmerie, mais c'est le **14 juillet 1880** qu'elle reçoit ses insignes.

En 1978, la Garde républicaine de Paris devient « Garde républicaine », de nouveaux insignes sont remis à la garde **le 11 novembre 1979** par le président Valéry Giscard d'Estaing.

Chahutée dans notre époque récente par des institutions en quête d'économie, la Garde républicaine sait s'adapter et se renouveler pour continuer de remplir ses nombreuses missions.

de commandement. Nous encadrons la course, mais aussi la caravane publicitaire qui comporte 170 véhicules et qui s'étire sur 10 km de long. C'est vraiment une grosse machine qui exige un gros travail de planification. Le Tour de France, à vélo c'est 3 500 km, pour l'escadron c'est 8 000 km. *(rires)* Et une fois le Tour masculin terminé, celui des femmes prend le relai. Certes plus court, mais le rythme reste soutenu... »

En 2024, c'est aussi à eux que l'on doit l'encadrement des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris. « Les JOP Paris 2024 ont commencé pour nous début mai 2024, avec les deux relais de la flamme. Ensuite les Tours de France masculin et féminin qui ont démarré en juin, depuis l'Italie et les Pays-Bas. Entre juillet et août, nous avons repris les JOP avec l'encadrement des épreuves cyclistes, puis des marathons... 2024 a été une grosse année pour la brigade ! » nous confie le commandant Alioui. Un millésime sportif intense qui s'ajoute aux missions quotidiennes.

Détection de talents et recrutement exigeant.

Un escadron motorisé aux multiples facettes qui pour performer dans ses nombreuses missions, doit pouvoir compter sur un personnel plus que qualifié, recruté avec soin. Une priorité pour le commandant Alioui : « Nous avons un recrutement spécifique, unique en gendarmerie, avec une cellule dans notre escadron dont la mission est de détecter des potentiels. Nous lançons des appels à volontaires à tous les gendarmes détenteurs d'un permis moto. Il leur faut obligatoirement être gendarme pour postuler, mais pas nécessairement être dans une brigade motorisée dans leur affectation actuelle. Nous nous rendons dans les écoles de gendarmerie avec nos Yamaha MT-07, et nous organisons des plateaux sur une journée pour évaluer les potentiels des jeunes motards. »



“ C’est en moyenne entre 5 et 8 personnels que l’on recrute chaque année pour l’escadron, sur environ 300 personnes qui auront été testées. ”

« Si nous en percevons de potentiels, nous les invitons ensuite dans notre escadron pour une semaine de tests où nous évaluons aussi bien leur physique, leur dextérité à moto, leur motivation que leur mental. Nous voulons des membres dont on est certains qu'ils s'intégreront dans notre escadron. Nos sélections sont sévères, très difficiles. Pour vous donner une idée, c'est en moyenne entre 5 et 8 personnels que l'on recrute chaque année pour l'escadron, sur environ 300 personnes qui auront été testées, soit un taux de réussite d'environ 2 %. Une fois validés par nos soins, les candidats retenus repartent dans le socle commun qui est de 3 mois de formation à l'école de Fontainebleau pour décrocher le permis moto gendarme. À ce permis, nos élèves sélectionnés n'ont jamais connu d'échec, et d'ailleurs environ 30 % des instructeurs moto de la gendarmerie de Fontainebleau sont des anciens de la Garde républicaine » poursuit-il.

Un recrutement à la hauteur de l'exigence des missions conduites par l'escadron, un engagement total qui, corollaire de ces efforts, entraîne un gros turnover au sein de cette unité. C'est environ 10 % des effectifs qui le quittent chaque année, d'où la nécessité de garder la cellule de recrutement très active. Le profil des effectifs ? Des gendarmes souvent jeunes, célibataires, et motivés par l'idée de servir le fleuron des escadrons motorisés, mais qui après avoir fait le tour de la question, ou fondé une famille, cherchent à regagner après un cycle de 5 ans (en moyenne), la province dont ils sont généralement issus.

Quatre années au service du commandement.

Arrivé en août 2023 à la tête de l'escadron motorisé, c'est donc en août 2027 que le commandant Alioui devra passer le témoin, un bail à durée déterminée auquel il se prépare. « Depuis ma prise de fonctions, je sais que je ne suis que de passage, et mon rôle consiste à laisser un escadron en bon ordre de marche quand je le quitterai. Nous avons la chance d'avoir une jeune génération de gradés qui est très performante, très professionnelle. Je ne suis pas inquiet quant à la pérennité de l'escadron, nos missions ne feront qu'augmenter dans les années à venir. »

« À titre personnel, pour moi qui suis motard et passionné de moto depuis toujours, qui ai fait une bonne partie de ma carrière de gendarme dans les pelotons moto, responsable de Pontoise, puis du Val d'Oise, de l'Essonne, et ensuite des unités de Versailles, y compris le péage de Saint-Arnoult, prendre le commandement de l'escadron moto de la Garde républicaine, c'est le sommet ! Nos missions au sein de notre peloton sont souvent passionnantes, hyper variées. Quand on escorte notre président, le président des USA, des rois, les plus hautes autorités de l'État, ou quand on participe aux plus importantes manifestations françaises, franchement, c'est que du bonheur » nous confie-t-il.

Du bonheur et un honneur pour un escadron qui n'a pas d'équivalent à l'étranger. Un escadron qui, par ses escortes et ses protocoles, fait rayonner la France, celui qui, par ses galons gagnés, mériterait d'être officiellement appelé « l'escadron France ».



DOSSIER

1984 - 2026 : 40 bougies pour le Rallye AXA Passion

Texte : Thierry Tracchan (Moto Revue)
Photos : Photos DR, Youssef Larayedh



Pour l'édition 2009 du Rallye, qui s'appelait encore Rallye Club 14, les motards ont découvert le pays Basque.

Et les bougies, quand on parle moto, c'est essentiel ! Parce que c'est d'abord l'étincelle par qui tout arrive, le démarrage, et avec lui ce champ des possibles qui s'ouvre à vous. Voilà donc 40 ans et autant de bougies que le Rallye AXA Passion accompagne votre ferveur pour la moto, pour un bonheur sans cesse renouvelé.

Créer, ce n'est pas facile. Mais faire durer, c'est encore plus difficile. Et si l'on dit souvent pour se rassurer, que « les choses qui durent sont les plus belles », il en est certaines dont on peut parler sans craindre de se faire reprendre pour exagération. Tiens, le Rallye AXA Passion par exemple... Pourquoi ? Parce qu'il suffit de tendre l'oreille, et de vous écouter. De vous entendre louer cet événement qui s'apprête à fêter, du 14 au 17 mai prochain, son 40^{ème} anniversaire.

40 éditions pour ce Rallye pensé en 1984 pour les membres de Club 14. Cette association créée en 1981 et qui deviendra quelques années plus tard le plus grand moto-club de France, avec plus de 400 000 adhérents. Un moto-club qui a toujours été à l'écoute des besoins et des envies de ses adhérents, avec la capacité de leur offrir de quoi assouvir leur passion du deux-roues motorisé.

Aujourd'hui, avec l'expérience et à la lecture des années passées, il est facile de reconnaître que parmi toutes les actions entreprises, le Rallye Club 14 devenu Rallye AXA Passion occupe une place à part. Ouvert à tous, assurés ou non par AXA Passion, c'est un Rallye qui n'a rien d'une compétition. Un Rallye qui au chrono préfère cent fois privilégier le temps de la découverte, de l'échange, du plaisir de profiter de sa moto sur des routes superbes sans aucune contrainte et encore moins de pression.

“ La philosophie de base c'est : profitez tranquillement de votre passion, on s'occupe du reste. ”

La seule pression qui vaille, finalement, c'est celle des pneumatiques de toutes les motos qui sont inspectées, comme l'ensemble des organes de sécurité, lors des vérifications techniques organisées par le *staff*, dans un ballet bien rodé lors de la journée d'accueil de l'événement. Le but du Rallye, c'est vraiment d'en profiter un maximum, en vous déchargeant des contraintes pour ne vous réserver qu'à vivre que les choses sympas.

Depuis 40 éditions, c'est cette ligne qui suit l'organisation. Même en 2021, pour pallier à l'interdiction de se rassembler, AXA Passion vous a proposé de revivre le Rallye 2015, « en autonomie » grâce au *roadbook* et aux tracés GPX, en (re) découvrant le Périgord. Et 2026 ne dérogera pas à la règle, avec un choix de destination qui s'est porté sur le nord du Portugal, histoire de fêter comme il se doit cet anniversaire : « Nous avons l'habitude pour les anniversaires marquants, d'aller à l'étranger. D'habitude, le Rallye se tient en France, avec quelques incursions dans les pays limitrophes quand ça se présente, comme l'an passé où nous étions dans le Jura et avons fait quelques balades en Suisse. Pour les 30 ans du Rallye c'était un combo Corse et Sardaigne. Cette année nous avons décidé d'explorer le nord de la région de Porto » précise Yannis Monnet, en charge de l'événement.

ILS NOUS PARLENT DU RALLYE

JULIEN CAPGRAS / BMW R 1200 GS

J'en suis à mon cinquième Rallye, sans compter la prochaine édition au Portugal qui sera donc mon sixième. J'ai commencé mon premier rallye en 2019, et je n'en ai pas raté un depuis. C'est le seul Rallye que je m'octroie chaque année car ce n'est pas facile de trouver le temps, et puis ça représente un budget. J'ai pris mes marques dans celui d'AXA Passion et je suis content d'y retrouver des amis que je me suis faits au fil des éditions. Ça nous arrive de nous retrouver pendant l'année, et puis on échange sur les réseaux, mais le Rallye, c'est vraiment le moment des retrouvailles et le plaisir de partager un chouette moment à moto. Pour celui de cette année, je vais descendre depuis chez moi dans le Loiret vers le sud pour rejoindre des amis, et on va faire la route ensemble jusqu'au Portugal, ça permet d'allonger la balade. On leur répète chaque année, mais je voudrais vraiment remercier toute l'équipe d'organisation qui fait un travail formidable. C'est un énorme boulot en amont et quand on arrive on n'est jamais déçus : tout est carré, on est super bien entourés, ça donne vraiment envie de revenir. Dans le monde actuel, ça fait un bien fou de retrouver des gens aussi sympas.



FRANÇOIS BRETHET / BMR R 1300 GS-A

Mon premier Rallye, je l'ai fait en 2007 quand il s'appelait Rallye Club 14. Quant à mon frère jumeau, il y participe depuis le premier en 1984. C'est le seul Rallye auquel nous participons dans l'année, et maintenant on y vient en famille, en duo avec nos épouses, et nos enfants avec leurs motos. C'est un mélange de famille et d'amis, et surtout un moment privilégié que l'on partage. C'est aussi l'occasion de tous se retrouver puisqu'on est éparpillés un peu partout : Strasbourg, Marseille, Orléans, Bayonne, et moi à Bordeaux. Pour cette édition portugaise, nous serons 8 personnes et 4 motos. Ce Rallye est vraiment un moment privilégié, très bien organisé. On ne s'occupe de rien, on est pris en charge du début à la fin : le *roadbook* et le tracé sont très bien conçus, le service mécanique à la fois utile et géré par des personnes très sympas, les hôtels, les restaurants, et une super convivialité. Les éditions les plus marquantes pour moi sont la Corse-Sardaigne pour le rallye des 30 ans, avec les grands lacs italiens, et puis mon tout premier en 2007, parce que la Corse c'est le pays de la moto. Même si entre deux on aime bien pousser un peu les gaz, ça reste un Rallye touristique ! (*rires*) Lors du prochain Rallye au Portugal, nous fêterons nos 63 ans le 16 mai avec mon frère jumeau, autant dire qu'on ne va pas rater cet événement, et j'espère que l'organisation nous attribuera une nouvelle fois les numéros 1 et 2.



Comme depuis son lancement, le Rallye se tiendra lors du week-end de l'Ascension, avec cette fois une légère anticipation dans l'organisation comme nous l'expliquent les organisateurs : « D'habitude l'arrivée se fait le jeudi, mais comme cette année la destination est un peu plus lointaine, nous proposons une extension de séjour pour les motards qui le souhaitent : ils pourront arriver le mercredi soir, et le jeudi nous les conduirons en minibus à la découverte de Porto. Pendant ce temps, à l'hôtel nos équipes se chargeront des vérifications techniques. Nous avons sur place des mécanos qui contrôlent toutes les motos qui participent au Rallye. Tout ce qui est pénible, on s'en occupe. La philosophie de base c'est : profitez tranquillement de votre passion, on s'occupe du reste. »

Une organisation clé en main, sans mauvaise surprise, qui a su séduire au fil des années des milliers de participants. À chaque édition, c'est entre 120 et 180 motos que l'on dénombre, pour environ 200 à 280 personnes avec les accompagnateurs. Parce que le Rallye, c'est aussi un côté familial : où les célibataires et les couples des débuts viennent désormais avec leurs enfants, pour l'ambiance décontractée qui y règne. Pour la convivialité et le partage qui s'installent durant cette balade.

Une date à cocher pour les adhérents, même pour les non-adhérents d'ailleurs qui peuvent également participer et représentent entre 30 et 40 % des inscrits. Un Rallye qui s'inscrit comme un temps (très) fort parmi les actions mises en place pour accompagner la passion des motards : « J'ai coutume de dire que si tout le monde sait qu'AXA fait de l'assurance,

tout le monde ne sait pas qu'AXA fait de la passion » poursuit Yannis Monnet.

Un Rallye touristique qui, une nouvelle fois, fera la part belle à la découverte, et à une certaine liberté, chaque participant bénéficiant d'un *roadbook* papier ou d'un tracé GPX disponible via l'application Liberty Rider¹. De quoi rouler à son rythme et en autonomie, tout en profitant de l'expertise de Greg Fayard, chargé une nouvelle fois de définir l'itinéraire de ce rallye. Un itinéraire qu'il adapte autour d'un point de ralliement, dans un hôtel sélectionné par les équipes AXA Passion, et qui est capable d'accueillir la grande caravane du Rallye, soit entre 250 et 300 personnes.

Pas facile d'aligner les planètes ? L'équipe organisatrice, elle, y parvient. Et toutes les éditions proposent une nouvelle région à découvrir, l'occasion de mesurer la chance que nous avons d'habiter un pays aussi joli comme le fait remarquer Yannis Monnet : « J'ai fait les 23 dernières éditions, et je peux garantir qu'il n'y a pas forcément besoin de partir loin pour découvrir des endroits extraordinaires. La France et les pays limitrophes sont des endroits magiques. »

Une magie que le Rallye AXA Passion espère encore faire découvrir à une majorité de motards pendant encore de très nombreuses années. Une volonté farouche de l'organisation que de faire perdurer cet événement, parce qu'effectivement, ce n'est pas rien d'avoir la chance de proposer la formule gagnante d'un Rallye né en 1984.

¹ Liberty Rider est une application qui accompagne les motards grâce à des tracés GPS sécurisés, elle détecte les chutes des motards et alerte les secours automatiquement.



SYLVIE DE GRIMAL / BMR R 1200 RS

Je crois que mon premier Rallye date de 2001, j'en ai loupé quelques-uns depuis, mais pas beaucoup. Si j'ai fait le premier en tant que passagère, j'ai rapidement pris le guidon, et je roule aujourd'hui avec une R1200 RS. Le deux-roues, c'est quelque chose qui m'a titillée très jeune, j'ai eu une mobylette à l'obtention de mon brevet. Nous sommes une famille de motards, depuis mon père jusqu'à mon petit-fils aujourd'hui. J'aime vraiment l'ambiance formidable qui règne sur ce Rallye, c'est très convivial, on fait des rencontres, on y retrouve des amis. Nous sommes un groupe qui revient régulièrement sur cette manifestation, on se surnomme « le groupe des 10 ». C'est vraiment un bon moment que l'on vit. À une époque, il y avait des animations qui rythmaient les premiers rallyes : nous avions des « missions » à exécuter, chercher des indices dans différents lieux, aller à la rencontre des personnes du coin pour obtenir des informations, une sorte de carte au trésor. Il y a eu aussi des concours photos. Et puis avant, il y avait la mixité avec ceux qui roulaient en enduro. J'aimais bien quand on mélangeait les univers, ça nous permettait de les suivre. Rouler j'aime ça, par exemple pour me rendre au Portugal je vais descendre en moto, même si ça a un coût, parce qu'aujourd'hui, je ne fais plus 1 500 kilomètres d'une traite, mais 800 km, oui.

LAETITIA SABBADINI / BMR F 900 R

Je ne pourrai pas faire le Rallye cette année, faute d'emploi du temps, et je le regrette. Ça aurait fait la 20^{ème} année, j'ai commencé en 2005 en tant que passagère, et c'est ce qui m'a décidée à passer le permis en 2007. J'en ai loupé un ou deux depuis. Au cours de ces Rallyes, on noue des amitiés, on partage la passion de la moto pour certains, la moto-loisir pour d'autres. On se laisse porter par la route, les émotions et on découvre des régions : c'est une vraie parenthèse dans l'année. On profite d'une parfaite organisation, et c'est d'ailleurs un vrai bonheur de retrouver les équipes d'AXA Passion qui sont aux petits soins pour nous. Pour moi ce Rallye, c'est un peu comme une cousinade, même si je n'en fais pas avec ma famille, on se retrouve avec certains une fois par an et on est vraiment heureux de se retrouver, comme si on ne s'était pas quittés. Et puis le Rallye, c'est aussi la transmission : personnellement ça m'a fait gagner en assurance, ça m'a décoincée, on apprend à rouler avec les autres, à savoir adopter un rythme... Maintenant, on a exactement la même démarche pour accompagner les nouveaux arrivants. C'est du partage, et c'est essentiel.



Faites-vous acheminer avec votre moto jusqu'au Portugal

Le service SYMONE Moto peut vous rapprocher du lieu du départ et vous raccompagner au retour : embarquez dans un mini-van et chargez votre moto dans sa remorque pour vous économiser la fatigue du trajet.

De quoi profiter pleinement des petites routes portugaises pendant le Rallye AXA Passion !

Réserver votre trajet avec SYMONE Moto



Passion

40

40^{ÈME} RALLYE AXA PASSION
Du 14 au 17 MAI 2026



RENDEZ-VOUS DU 14 AU 17 MAI 2026 POUR CÉLÉBRER
LE 40^{ÈME} RALLYE AXA PASSION / CLUB 14.

Pour plus d'infos à venir sur passion.axa.fr



RENCONTRE

Giorgio Giugiaro, le père de la Golf, est l'un des designers les plus prolifiques de l'histoire automobile.

1976-2026 : La Golf GTI à 50 ans !

Texte : Stéphane Cohen / Santa Cruz Media

Photos : Volkswagen, Pexels

Trois lettres qui font rêver ! Petite sportive la plus célèbre au monde, la Golf GTI est devenue un label et une icône en un demi-siècle. Retour sur un succès inespéré...

De l'étudiant au chef d'entreprise, tout le monde la voulait ! Pour se faufiler en ville, s'évader à la campagne, mettre la gomme et ressentir toute sa puissance dans son corps... Nous étions à la fin des années 1970 et soudain, le monde découvrait la voiture à tout faire, compacte, maniable, esthétique et surtout plus rapide et moins chère que ses concurrentes, dont la Renault 5 Alpine en France. Elle ne devait être produite qu'à 5 000 exemplaires à sa sortie. Cinquante ans plus tard, elle est devenue une star de la Pop Culture pour huit générations, avec ses 2,5 millions d'unités vendues !

La troisième voiture la plus vendue de l'histoire

Le succès de la Golf GTI fut d'abord un miracle industriel. En 1971, le gouvernement

des États-Unis mettait fin à la convertibilité du dollar en or, augmentant au passage de 10 % les droits d'importation des voitures européennes. Les ventes de Coccinelle, vitales pour Volkswagen (VW), dévissèrent brutalement. Deux ans plus tard, la crise pétrolière manqua d'achever le groupe, la part de VW sur le marché allemand passa alors de 45 % à 26 % ! 220 000 employés furent au bord du licenciement et une nouvelle direction fut nommée. Celle-ci ordonna l'abandon immédiat des cinquante prototypes validés par la direction précédente, sauf un... Un projet de petite berline moderne.

Nom de code : EA337. Son concepteur ? Un jeune styliste italien, Giorgetto Giugiaro, passé par le célèbre carrossier Nuccio Bertone et Ghia. Parmi ses réalisations, la Giulia GT et l'Alfasud d'Alfa Romeo. Giugiaro fut invité à imaginer une voiture en versions 3 et 5 portes. Adeptes des formes cubiques, il proposa un design au style Origami. La Golf était née, et son succès fut instantané.

Presque à elle seule, elle sauva le groupe ! De 1974 à aujourd'hui, 34 millions d'exemplaires en ont été produits, faisant du modèle la troisième voiture la plus vendue de l'histoire, derrière la Toyota Corolla et le pick-up Ford F-Series.

Pourquoi Golf ? Pour le Golf Stream (Golfström en allemand, NDLR), car comme pour d'autres modèles du groupe, son nom est inspiré des courants climatiques : Passat, Vento, Bora, Jetta, etc.

Une naissance dans la douleur

C'est dans ce contexte soudain moins tendu qu'un ingénieur VW, Alfons Löwenberg, proposa d'offrir un modèle de Golf sportive pour les jeunes clients de la marque.

Trop occupée à gérer le miracle de la Golf I, la direction déclina. Porté par quelques passionnés, ce projet pourtant refusé se fit en toute discrétion, pour ne

pas dire dans le plus grand secret... Telle une bande de gamins désobéissant à leurs parents, Löwenberg soutenu par Anton Konrad, responsable des relations presse de la marque, et quelques autres se mirent au travail.

Löwenberg implanta un carburateur Weber double corps sur le moteur de la Golf, installa un échappement sport et abaissa la hauteur du véhicule. Ferdinand Piëch, petit-fils de Ferdinand Porsche et patron de chez Audi (filiale de Volkswagen, NDLR), fit livrer 5 000 moteurs à l'équipe des joyeux rebelles. On l'équipa donc du moteur à injection de l'Audi 80 GTE.

Le choix de la carrosserie se porta sur une Golf deux portes. Pour l'esthétique, une touche de sportivité britannique : une sellerie en tartan écossais rouge et blanc sur fond noir. On glissa à Löwenberg l'idée de la bande rouge autour de la grille de radiateur, puis celle de la balle de golf sur le levier de boîte de vitesses... Et voilà tout !



Un style, une calandre : la Golf GTI de deuxième génération (1984-1991).



Adeptes du style Origami, Giorgetto Giugiaro s'en est inspiré pour le design de la Golf en 1974.



Intérieur punk inspiré des Sex Pistols, pommeau de vitesse en balle de golf et trois lettres magiques : une icône est née !



50 ANS ET TOUJOURS JEUNE !



Son prix n'a « presque » pas changé : pour vous offrir la Golf GTI Mk1 Oettinger aujourd'hui, comptez 30 000 euros, contre 30 000 francs à sa sortie. Heureusement, on parle ici d'un modèle très rare, produit à moins de 1 200 exemplaires. Cela dit beaucoup de sa popularité identique, malgré le temps qui passe. Les plus friands sont d'ailleurs les jeunes, avides de vraies sensations de conduite sportive.

Forte de ce succès sans âge, la Golf GTI Mk1 n'est donc pas donnée. Les modèles se monnaient selon l'état : les versions 1600 cc (110 chevaux) et 1800 cc (112 chevaux) varient entre 15 000 et 20 000 euros, malgré le risque d'un gros kilométrage. Pour moins, il faudra sortir la caisse à outils et se rappeler que dans les trois lettres de GTI, il y a le I du système d'injection, réputé pour son caractère « compliqué ».

Le succès de la Golf GTI I ne se dément donc pas sur le marché des youngtimers (qu'elle n'est plus officiellement, ayant franchi le cap fatidique des 30 ans, qui la place au rang des automobiles de collection), tout comme sa cousine française, la 205 GTI.

Un label d'origine... italienne

Equipé d'une boîte manuelle quatre vitesses associée à un moteur 1600 cm de 66 chevaux, le projet EA195 était prêt pour son premier test sur circuit ! Au volant : le docteur Ernst Fiala, responsable du département Recherche. Son verdict : « inconduisible ! »

Ayant sacrifié la performance au confort, l'équipe de Löwenberg fut à deux doigts d'abandonner le projet... pour finalement repartir de plus belle. Réglages des trains roulants, amortisseurs et ressorts plus fermes, châssis équilibré, sièges sport parfaitement adaptés... Trois projets parallèles, souvent prêtés le week-end à des employés de la marque pour retour d'expérience, permirent de donner vie à une version définitive présentée au Salon de Francfort en 1975.

Son nom ? Golf GTI, trois lettres devenues magiques qui signifiaient Grand Tourisme Injection mais dont la paternité, beaucoup l'ignorent, n'appartient pas au géant allemand. GTI ou Gran Turismo Iniezione était à l'origine une création 100 % italienne, datant de 1961, année du lancement de la Maserati 3500 GTI.

En reprenant cette appellation, VW créa une légende de nos routes. Dès l'année de son lancement en 1976, non seulement les 5 000 unités s'arrachèrent comme des petits pains mais le modèle cartonna : 461 690 exemplaires de la Golf GTI Mk1 furent produits !

Du thermique à l'électrique !

Avec une vitesse maximale de 182 km/h, et le 0 à 100 atteignable en seulement 9 secondes, la Golf GTI laissait sur place de nombreuses sportives affichant pourtant des tarifs largement supérieurs.

En prime, elle offrait quatre vraies places, un bon coffre, une finition de qualité, une réelle robustesse et coûtait un prix raisonnable : un peu plus de 31 000 francs (soit 4 725 euros) à sa sortie en France.

La saga, longue de cinq décennies, pouvait commencer... Sa première héritière, la Golf II (1984-1991), fut fabriquée sur les

bases de la Golf I. Sa finition, dépouillée comme un lapin, lui valut le nom de Rabbit. Vantée par une campagne de pub très fun où un lapin gambadait, lunettes et casque de cuir souple sur la tête, la production s'écoula en quelques semaines ! Mais alourdie de cent kilos, nombreux en France lui préférèrent une petite lionne plus sexy et moins chère... la Peugeot 205 GTI. Cela n'empêcha pas la Golf GTI II de battre cette année-là son record historique de ventes avec 107 377 exemplaires !

S'adaptant à l'air du temps et aux progrès en matière de sécurité, d'autres versions suivirent, plus douces à conduire, plus confortables, ayant perdu le côté rebelle de leur grand-mère. La troisième génération (1991-1998) vit arriver une version diesel, la quatrième (1998-2004) fut la première à supprimer la bande rouge sur la calandre, la Golf GTI Mk5 (2004-2009) fut flashée à 235 km/h, la version 6 (2009-2013) monta à 247 km/h et la septième génération (2013-2020), pulvérisa le record de véhicules à traction sur la mythique Nordschleife du Nürburgring en 7'49" en version GTI Clubsport S avec une vitesse de pointe de 265 km/h !

La dernière-née de cette lignée est la Golf GTI Edition 50, la plus puissante des GTI de l'histoire, avec ses 325 chevaux ! Plus massive que sa grand-mère (3,70 mètres contre 4,28), passée de 800 kilos à 1,4T, elle est équipée de plusieurs modes de conduite dont un mode Nürburgring. Elle est disponible à la commande en Europe depuis janvier 2026, mais attention : à seulement cinquante exemplaires par pays ! Célébrée à l'occasion du salon Rétromobile à Paris, qui fêtait lui aussi son cinquantenaire, elle préfigure sa future version entièrement électrique.

Proche de l'actuelle ID.3 GTX, autre voiture 100 % électrique de VW, elle l'accompagnera dans une nouvelle ère que n'auraient pas imaginée les concepteurs de la Golf GTI 1^{ère} génération, pour venir concurrencer les actuelles citadines électrifiées du marché comme l'Alpine A290, la Mini Cooper et autres Peugeot e-208 GTI... Et l'annonce du patron de VW, Thomas Schäfer, est parfaitement claire : « ce sera un monstre ». On a hâte !



INTERVIEW

Dakar Classic : Les frères Campos et leur Renault R18

Texte : Lucie Danon

Photos : Thierry et Laurent Campos, A.S.O./ FOTOP, Media Groupe Renault

Après les frères Marreau lors des Rallyes Paris-Dakar 1983 et 1985, c'était au tour des frères Campos en 2026 de prendre le départ du Rallye Dakar Classic à bord d'une Renault R18. Thierry et Laurent Campos nous racontent le périple qui les a conduits à devenir finishers de la course alors qu'ils partaient de zéro.

Vous avez participé à votre premier Rallye-raid en janvier dernier. Que représente le Dakar pour vous ?

Thierry Campos : Laurent est né en 1970, moi en 1974 et le Paris-Dakar a commencé en 1978-79. « Minots » on habitait en région parisienne, et nos parents nous ont emmenés au départ du Paris-Dakar. Quand le Rallye partait encore de Paris (*jusqu'en 1994, NDLR*), j'ai le souvenir d'avoir vu les départs deux-trois fois, place du Trocadéro. Ou encore d'aller aux prologues¹ qui se passaient sur Orléans, vers Auxerre ou dans d'autres villes proches de chez nous.



Laurent et Thierry Campos dans les dunes de la 12^e étape entre Al Henakiyah et Yanbu.

Nos parents étaient friands de courses automobiles, ils nous ont transmis ce petit virus parmi d'autres... (*rires*)

Laurent Campos : D'après la légende c'est la course la plus dure au monde. On regardait tous les Dakar avec notre père, quand on n'allait pas assister aux départs, alors pour nous les « mini-pilotes », d'y avoir participé et surtout de l'avoir fini, c'est une vraie fierté !

De quelle façon vous a été transmis ce « petit virus » dont vous parlez ?

T.C. : Ce sont nos parents qui nous ont inculqué ça. Notre père a pratiqué un peu de course automobile, et a même emmené maman en tant que copilote. Ils ont fait de belles aventures, petites, mais belles... Ils pratiquaient la course automobile à leur échelle, en régional.

Notre père était restaurateur et un de ses amis possédait une casse. « Minots », on allait voir des voitures là-bas, et papa y

recupérait des pièces. Il y avait tout un monde de voitures de collection, et c'est comme ça qu'on est rentrés dans cet univers. Je pense que ce n'est pas anodin de découvrir ce milieu de cette façon.

L.C. : Je me souviens des courses de côte² qu'on allait voir avec nos parents, ou quand on faisait du slalom avec la voiture de notre père, c'était la mode. (*rires*) Il choisissait un parking désert et il utilisait la voiture de tous les jours pour essayer les pneus. À cette époque-là, la pratique était un peu sauvage mais tolérée. C'est ce qui fait que j'aime aussi les sports avec ces véhicules, je fais un peu de motocross et de moto sur piste.

Pouvez-vous nous parler de la genèse de cette aventure qu'est le Dakar Classic ?

T.C. : Tout était réuni pour que l'idée mûrisse tranquillement... Premièrement, la création de la catégorie Classic en 2021, qui m'a permis de toucher du doigt le Dakar avec mes yeux d'enfants. Dès le départ j'ai

LE DAKAR CLASSIC

Cette nouvelle classe, lancée en 2021, a été pensée pour offrir aux véhicules des années 80/90 la possibilité de rejoindre à nouveau cette course de légende.

24 équipages étaient inscrits pour sa 1^{ère} édition, et ils étaient 97 véhicules à s'être engagés sur l'édition de 2026.

Le parcours de cette 5^e édition s'est étalé sur 13 jours de compétition auxquels s'ajoute le prologue, pour un total de 7 281 km.

Dans cette catégorie du Dakar, ce n'est pas le chronomètre qui compte mais le respect des capacités du véhicule. Et la moyenne horaire, calculée en fonction de la zone, sous peine d'avoir des pénalités.

“ Pour nous les « mini-pilotes », d'y avoir participé et surtout de l'avoir fini, **c'est une vraie fierté !** ”

voulu le faire à l'ancienne comme on dit, sans assistance, comme sur les premiers Paris-Dakar, ce qui est possible dans cette classe. Deuxièmement, mon métier est de rénover des moteurs thermiques anciens (*garage RMA à Trégastel, NDLR*), mes connaissances techniques nous permettait de participer avec un petit budget pour les rénovations. Et pour finir, quand on regarde le Dakar à la télévision, les paysages sont toujours magnifiques. Sans le Rallye dans cette nouvelle formule (*depuis 2020, NDLR*), jamais je n'aurais imaginé visiter l'Arabie Saoudite un jour.

Rapidement j'ai pensé à mon frère Laurent comme copilote, et il m'a dit « OK, go ! ». Mais comme il habite à 600 km, j'ai proposé à deux amis retraités, Harley et Robert, de m'aider dans la rénovation de la voiture. Ils ont répondu « Banco ! » et cette aventure humaine de préparation a débuté, les planètes étaient alignées. Pour créer notre voiture, on a fait l'acquisition de deux voitures qu'on a dû démonter, puis adapter

¹ Épreuve spéciale du Dakar, elle se déroule avant la 1^{ère} étape et permet de définir l'ordre de départ de celle-ci.

² Sport automobile ou motocycliste où les coureurs parcourent le plus rapidement possible un tracé avec un fort dénivelé.

les pièces détachées manquantes pour « coursifier » la R18. Pendant trois ans, on s’est retrouvés presque tous les vendredis dans un atelier que je venais de construire proche de mon atelier professionnel.

L.C. : J’ai suivi mon frère dans son idée de participer au Dakar, sans lui je n’aurais jamais imaginé y participer... Mais quand on est passionnés de véhicules à moteur, si on vous propose cette course mythique, on accepte sans trop réfléchir, on se projette sans problème dans cette aventure qui nous rappelle des souvenirs d’enfance. La voiture était sans aucun doute mieux préparée que nous, puisqu’on n’a eu que des casses minimales ou des pannes qui étaient réparables sur place. *(rires)*

T.C. : On s’est inscrits au Dakar quasiment à la dernière minute. La voiture n’était pas aboutie et on n’avait presque pas roulé pour la tester, mais il fallait qu’on parte cette année : Harley y croyait, Robert pas totalement, et Laurent allait ouvrir son nouveau restaurant. L’inscription vers octobre 2025, a décuplé notre énergie à tous ! En un mois, nous avons fini au mieux les rénovations, et avons descendu la voiture à Barcelone pour le contrôle avant-départ. En novembre 2025, notre Renault R18 a embarqué sur le cargo qui l’a emmenée jusqu’en Arabie Saoudite, le départ de la course.

C’était votre première course automobile : comment vous vous êtes préparés à ce nouveau défi ?

Durant 3 ans, Thierry a adapté la R18 avec ses amis Harley et Robert.



T.C. : On n’est pas des sportifs de haut niveau, on ne s’est pas particulièrement entraînés, loin de là, mais on avait une belle volonté quand même. La course est depuis toujours réputée pour être la plus dure, mais avec Laurent, nous on la voit avec nos yeux d’enfants. Si on a choisi le Dakar comme premier Rallye-raid, c’était avant tout pour l’aventure et la découverte !

Il n’y a pas d’obligation de faire un certain nombre de courses pour s’engager au Dakar, ce qui est parfait pour les *rookies*, comme ils nous ont appelés. Nous, c’était la première fois qu’on prenait une licence automobile auprès de la fédération, première fois qu’on se servait du roadbook, du Tripy³, etc.

On aime ça la course automobile, on a ça dans le sang. Personnellement j’ai travaillé un tout petit peu dans la course automobile en tant que mécano, mais être coureur c’est un autre métier... En plus on est un peu passés pour des farfelus en la faisant à l’ancienne, sans assistance, en embarquant des pièces détachées, ou de quoi bivouaquer. Les organisateurs n’avaient pas vu ça depuis bien longtemps. *(rires)*

L.C. : De mon côté, je n’avais jamais quitté la France en avion pour aller aussi loin, et faire une course automobile était une découverte. L’inscription restait assez fictive pour moi. C’est souvent quand les choses deviennent concrètes que je réalise l’ampleur d’un événement, et c’est une fois

installé dans l’avion que je me suis dit : « Là, il se passe un truc... ». Et puis, partir aussi longtemps entre frères on ne l’avait jamais réellement fait depuis notre enfance. On n’était jamais restés quinze jours ensemble dans la même voiture ou dans la même tente. On partait un peu vers l’inconnu... Alors avoir vécu cette aventure ensemble, ça ne pouvait pas être mieux !

“ Je ne m’étais pas trop interrogé avant de partir, mais c’était vraiment le Dakar comme je voulais le vivre. ”

Vous êtes partis en Renault R18 comme les frères Marreau dans les années 80. Pourquoi avoir choisi cette voiture et comment cette histoire du Dakar vous a marquée ?

T.C. : C’était sûrement dans mon inconscient, lorsque j’ai proposé de participer au Dakar Classic à Laurent cette voiture trottait dans mon esprit, c’était une évidence. Pourtant on n’a jamais eu de Renault R18 dans la famille, donc sûrement que c’est un souvenir d’enfance. Quand on jouait aux petites voitures dans notre chambre, on avait peut-être une R18 break, et puis on avait vu les frères Marreau à la télévision pour leurs participations au Dakar entre 1979 et 1993.

Pour partir en autonomie comme on voulait le faire, je trouvais que c’était un très bon compromis. Je savais que ce modèle existait en 4x4. On pouvait embarquer beaucoup de matériel dedans et avec la traction permanente, on pouvait embrayer quatre roues motrices en crabotant le pont. Ce qui s’est avéré juste. Autant dans la course avec les cailloux ça a été compliqué, autant sur de la piste type africaine et des traversées de dunettes, la voiture était efficace.

L.C. : C’est vrai que la R18 dans les cailloux c’était plus un handicap qu’une force... *(rires)* Mais voilà, je ne dirais pas que c’est une victoire parce qu’on n’a pas gagné, mais



Pour la première étape, à Yanbu, les pilotes de la R18 ont eu comme programme une liaison de 213 km et une spéciale de 305 km.

l’arrivée n’en est que plus belle du coup. On était le « vrai » 4x4 de notre catégorie (*Classic, NDLR*) donc très proches du sol.

Comment se sont passées vos étapes durant ce Dakar Classic ?

T.C. : C’est très soutenu tout le long de la journée avec 400 km, voire 900 km pour la plus grosse étape ce qui fait treize à quinze heures de voiture. Il y a plusieurs liaisons : la spéciale en régularité, la spéciale en navigation, etc. Dans l’idée on voulait *switcher* comme on dit, et alterner les rôles de pilote et de copilote, on a le droit dans notre catégorie. Finalement on l’a très peu fait, on roulait à vue durant toute la course, Laurent est plus âgé que moi, mais il voit mieux que moi au loin. *(rires)* La course demande beaucoup de concentration, vous devez respecter le code de la route du pays, ou suivre tous les détails sur le *roadbook* et sur le Tripy. La première semaine, on n’a pas inversé les rôles et un soir en rentrant d’étape, j’en ai parlé avec Laurent. Il ne fallait pas que je sois frustré et il fallait que j’arrive à rouler aussi un petit peu, donc j’ai fait deux jours. C’était de la piste et de la dune, je me suis éclaté !

L.C. : C’est vrai que pour être copilote, je pense qu’il faut vraiment se mettre dedans dès le départ pour pouvoir prendre ses marques et ses repères avec les outils

de navigation, etc. Quand on échange les rôles sur une journée, c’est beaucoup plus compliqué de courir. Dès qu’on était dans du sable ou de la piste, c’était très agréable de piloter du coup j’ai préféré ce rôle. Même si nous étions souvent en deux roues motrices, avec un coup d’accélérateur j’arrivais à la sortir de la plupart des ornières. Mais il fallait trouver un juste milieu parce que quand c’était vraiment trop mou dans le sable, c’était un peu plus compliqué par manque de puissance, mais la voiture s’en est très bien sortie !

T.C. : L’avantage c’est qu’on était classés loin, quasiment vers la fin donc on partait plus tard le matin. Un autre avantage de partir en 2026, c’était le tracé : sur treize jours d’étapes, on a remballé notre bivouac seulement huit ou neuf fois parce que parfois on restait plusieurs nuits au même endroit. Ça nous a facilité la vie, on pouvait se lever une demi-heure plus tard et être moins fatigués pour l’étape à venir. Il fallait qu’on s’économise au maximum, même si au départ on n’avait pas dans l’idée d’aller au bout du Dakar... Si on faisait deux, trois, ou quatre jours, on avait déjà rempli le contrat. Chaque jour était un jour en plus.

Est-ce que partir tous les deux, entre frères, a été votre force ?

L.C. : Je ne sais pas si ça a été une force,

mais on a beaucoup ri ! Même si ça nous a valu des petites erreurs de parcours lors des liaisons à force de rigoler... On a pris beaucoup de plaisir pendant cette course. On sait faire les choses sérieusement mais sans nous prendre au sérieux.

Et il est vrai que si mon frère n’avait pas été là je ne serais pas parti, je n’aurais pas fait le Dakar et d’autre part, il est aussi possible que je me sois arrêté bien avant parce que je n’ai pas ses compétences en mécanique. Je bricole un peu sur des motos ou des autos, mais pas du niveau de ce qu’il a fait sur place, il a déposé le moteur par exemple !

T.C. : On a rigolé pendant trois semaines ! Je ne m’attendais pas à ce qu’on prenne tout au second degré et qu’on arrive à relativiser autant, ce sont les médecins sur place qui nous ont dit de ralentir un peu la cadence pour nous économiser. C’est comme si on venait de quitter notre chambre d’enfant et qu’on se retrouvait... On se voit une ou deux fois par an, mais là c’était comme si on avait repris notre vie d’enfant et en rigolant pendant deux semaines, c’était juste génial... Je ne m’étais pas trop interrogé avant de partir mais c’était vraiment le Dakar comme je voulais le vivre. Je suis très heureux d’avoir partagé le podium d’arrivée avec Laurent, ça n’a pas de prix !

³ Sorte de GPS, le Tripy est un roadbook électronique, sur le Dakar il est obligatoire dans les véhicules d’assistance.

Quel souvenir vous a le plus marqué dans votre aventure ?

L.C. : C'est la satisfaction d'avoir réussi à passer des traces compliquées ! Pour la première trace, c'était une dune où beaucoup d'autres véhicules de la catégorie s'y sont pris à plusieurs reprises pour pouvoir la monter. Thierry pilotait sur cette étape et pour la première tentative on a suivi la trace du *roadbook*, mais ça n'a pas fonctionné. Nous avons réussi dès notre deuxième tentative en étant un peu plus malins : on a changé de trace et on a gravi la dune directement à fond de première. La deuxième trace compliquée, c'était un col à 1 400 mètres qu'on a franchi pareil à fond de première à 6 500 tours/minute. On était tout le temps un peu à la limite du moteur mais ça marchait quand même. (*rires*)

T.C. : En plus de toutes les rigolades avec Laurent, je garde aussi en mémoire le passage de cette fameuse dune. Notre voiture n'est pas vraiment faite pour ce genre de traces, et en arrivant en haut on s'est rendu compte que les médecins et d'autres personnes de l'organisation nous regardaient. L'un deux nous a pris en photo à notre descente du véhicule. Avec nos casques on aurait dit deux astronautes, qui retrouvent leur voiture dans l'immensité du désert.

Vous pensez repartir ou participer à d'autres rallyes ?

L.C. : Dans un premier temps je suis allé récupérer la voiture à Barcelone début février. À la demande de plusieurs amis et clients, je l'ai exposée devant mon établissement quelques week-ends parce que des personnes qui nous ont suivis

durant la course, voulaient la voir. Il y a même une personne sur le lieu du bivouac qui nous a fait signer les t-shirts de ses enfants. On ne s'y attendait pas mais c'était rigolo.

Après, continuer c'est la grande question ! Repartir sur un autre rallye peut-être... refaire le Dakar, je ne pense pas. Mais après tout pourquoi pas, étant donné que maintenant on possède une voiture et un équipement. Mais il faut d'abord qu'on recharge la trésorerie.

T.C. : Pour l'instant, il faut qu'on absorbe notre aventure. La voiture est revenue, elle n'est pas détruite, en revanche il y a encore de quoi progresser mécaniquement, ce qui est intéressant. On va la garder c'est sûr, dans l'idée de la léguer plus tard à nos enfants et ça sera à eux de voir s'ils en font quelque chose.

Je ne pense pas qu'on repartira pour un Dakar en Arabie Saoudite au risque de ne pas finir le prochain, il y a quand même ce risque, ça existe... Il est possible en revanche que si autre Rallye nous intéresse dans un autre pays, par exemple en Amérique du Sud, on y réfléchisse sûrement, parce qu'il y a aussi cette découverte d'un autre pays et d'une autre culture qui nous intéresse.

Pour conclure, que diriez-vous à nos lecteurs qui voudraient se lancer dans un rallye mais n'osent pas ?

T.C. : Si nous on a réussi à le faire, je pense que c'est possible. Après on avait sûrement des choses à démontrer mais nous ne sommes pas des machines de guerre. Si on s'arrête sur le volet financier, nous avons investi environ 50 000 € en comptant

la rénovation et l'inscription pour notre participation. On répétait souvent sur le bivouac aux gens qui nous désignaient comme des héros : « S'il n'y a rien qui vous empêche de le faire, il faut tenter ». C'est l'aventure d'une vie et on peut trouver des partenaires pour réaliser cette aventure.

L.C. : Le seul conseil que je pourrais donner, c'est d'oser, peu importe son expérience. Nous on n'avait jamais rien fait de ce genre-là. On aurait pu aussi casser dès le premier ou deuxième jour, ou bien avant, la voiture aurait pu ne pas fonctionner correctement. Il peut arriver plein de choses, mais comme on ne sait jamais, il faut y aller ! Si on a envie, il faut tenter.



Les « Renards du désert »

Claude et Bernard Marreau sont deux frères coureurs, pionniers du Paris-Dakar dès son lancement, et réguliers de la course entre 1979 et 1993.

Fidèles de Renault, ils y participeront entre autres avec une 4L en 1979 et 1980, une R20 Turbo en 1982, et c'est entre 1983 et 1985 qu'ils participeront avec une R18.

Menuisiers-carrossiers de métier et fils de garagistes, ce sont eux qui concevaient, amélioraient et réparaient leurs bolides dans le désert. La R20 avec laquelle ils ont gagné le Paris-Dakar en 1982 est conservée dans les collections du musée Renault.

En 1970 ils deviennent *recordmans*, avec Yvon Garin, de la traversée de l'Afrique qu'ils ont effectué à bord d'une R12 Gordini. Il leur faudra 8 jours, 22 heures et 18 minutes pour parcourir les 15 432 km qui séparent Le Cap (Afrique du Sud) et Alger (Algérie). Record qu'ils détiennent encore aujourd'hui !



Vivez votre passion avec sérénité.



Assurance Véhicules de Collection

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

⁽¹⁾ Selon clauses et conditions du contrat

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** - Société anonyme de droit français au capital de 43 723 694 euros, immatriculée au RCS de Nanterre sous le numéro 311 338 339 et dont le siège est situé 8-10, rue Paul Vaillant Couturier 92240 Malakoff • **Juridica** - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854 68 € - 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.

Gestion des ports : entre tradition et révolution numérique

Texte : Katia Saighi
Photos : Olivier Blanchet, Adobe Stock

Pour beaucoup de plaisanciers, le port est bien plus qu’un simple point d’amarrage. C’est un refuge après une navigation agitée, un lieu de rencontres et le point de départ de grands voyages. Derrière ces pontons familiers se cache pourtant une organisation complexe. Entre pression saisonnière, transition écologique et évolution des pratiques, les ports français naviguent aujourd’hui entre tradition maritime et modernité : plongée au cœur d’un univers en pleine transformation.

Un paysage portuaire dense mais sous pression

Un maillon essentiel pour la plaisance

La France possède l’un des réseaux de ports de plaisance les plus denses d’Europe. Selon les données de l’Observatoire des ports de plaisance¹, le littoral français compte près de 500 ports maritimes dans l’Hexagone, soit plus de 220 000 places pour les navires. Chaque année, près de 4 millions de plaisanciers y font escale, qu’ils soient navigateurs occasionnels ou réguliers.

Le port est désormais bien plus qu’un simple anneau d’amarrage : c’est un véritable point d’ancrage et un lieu de vie. On y recherche une place, mais aussi de la sécurité, des services, des conseils et une qualité d’accueil. Pour beaucoup, le choix d’un port est devenu presque aussi stratégique que celui du bateau lui-même.

Le port, un écosystème au cœur de la plaisance

Les équipes portuaires assurent la surveillance des bassins, la gestion des aléas météorologiques et des avaries, coordonnent les secours et garantissent une disponibilité permanente. Elles pilotent également les activités techniques : chantiers, grutage, maintenance des équipements, gestion des réseaux électriques et hydrauliques.

L’environnement occupe désormais une place centrale : gestion des eaux usées, tri et traitement des déchets, prévention des pollutions. Les ports sont devenus des acteurs clés de la transition écologique

¹ L’Observatoire des ports de plaisance est un organisme national regroupant et analysant les données issues des structures portuaires françaises.



du littoral. Enfin, l’expérience plaisancier constitue un enjeu stratégique majeur. Wi-Fi, e-paiement, information en temps réel, notifications, conciergerie et relation client multicanale s’imposent désormais comme des standards attendus.

Une fréquentation en forte tension

Cette attractivité a un revers : en haute saison, la pression devient forte. Certains bassins très touristiques frôlent la saturation estivale. En 2023, les ports de la Rade de Toulon (Var) ont vu leurs postes visiteurs approcher les 100 % de remplissage. Le port des Minimes à La Rochelle connaît lui aussi une saturation régulière.

“
Le choix d’un port est devenu presque aussi stratégique que celui du bateau lui-même..”

Les listes d’attente pour obtenir une place annuelle peuvent s’étendre sur plusieurs années selon la taille des bateaux. D’après la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP)², il manquerait aujourd’hui entre 50 000 et 60 000 places à flot pour répondre à la demande nationale.

Ce déséquilibre est accentué par une forte saisonnalité. Entre mai et septembre, les flux s’intensifient, les postes visiteurs sont très sollicités et les équipes mobilisées. L’hiver est consacré aux travaux, aux carénages et à la préparation de la saison suivante.

Ces dernières années, l’engouement pour la plaisance s’est confirmé, porté par le tourisme de proximité et l’attractivité du littoral, renforçant le rôle central des ports.

Une flotte qui vieillit

Autre réalité : le vieillissement du parc. Une part importante des bateaux français a été mise à l’eau entre les années 1980 et 2000. Aujourd’hui, de nombreux bateaux affichent plus de trente ans de navigation.

Pour les ports, cela implique davantage d’interventions techniques, une vigilance accrue en matière de sécurité et une attention particulière aux risques environnementaux. Les infrastructures et les compétences doivent évoluer pour accompagner ce parc vieillissant, mais aussi l’arrivée de bateaux plus récents et plus technologiques.

Des défis multiples à relever

Aujourd’hui, les ports doivent jongler avec plusieurs enjeux à la fois : absorber la pression estivale, gérer la qualité de service, accélérer la transition écologique, renforcer la sécurité et moderniser leurs outils, le tout sans perdre l’esprit maritime qui fait leur identité.

Les attentes des navigateurs évoluent rapidement : transparence tarifaire, démarches simplifiées, information en temps réel, etc. Les lourdeurs administratives et les délais de réponse sont de moins en moins tolérés. Cette exigence impose une montée en gamme constante, humaine et technologique, dans un contexte budgétaire souvent contraint.

² La Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) est une organisation professionnelle représentant les ports de plaisance français et portant leurs intérêts techniques, économiques et environnementaux.



(De haut en bas) Ports de Saint-Mandrier-sur-Mer (Var), de Saint-Tropez, et de Fontvieille à Monaco.

Dans les coulisses de la capitainerie de La Rochelle

Pour comprendre ces transformations, cap sur l'un des plus grands ports de plaisance d'Europe. Bertrand Moquay, le directeur du port de La Rochelle, décrypte les défis qui dessinent l'avenir des ports de plaisance, au rythme des marées et des arrivées.

Pouvez-vous nous décrire une journée type à la capitainerie, notamment en pleine saison estivale ?

Au port de plaisance de La Rochelle, la vie ne s'arrête jamais : il fonctionne 24 h/24 et 7 j/7. En été, la journée débute dès 05h45 avec l'arrivée du marin d'escale, le Bosco (*marin responsable du pont et des manœuvres, NDLR*), chargé du relevé du plan d'eau, des déplacements et de l'accueil des premiers plaisanciers. Les équipes administratives et du plan d'eau prennent ensuite le relais dès 8h jusqu'à 21h. Le service de nuit prend la suite pour assurer un accueil et une surveillance jusqu'au matin suivant.

Le port des Minimes compte plus de 5 000 places fixes, dont 400 places d'escale. Chaque jour, les agents vérifient la présence des bateaux et la conformité des facturations. L'accueil se concentre entre 17h et 21h, avec l'arrivée de 200 à 300 bateaux en escale chaque soir en haute saison. Il faut les orienter et leur expliquer le fonctionnement du port. Lors des grosses journées, on a jusqu'à 2 000 mouvements par jour. Entre 17h et 20h, cela représente un bateau qui entre au port toutes les 20 secondes. Les agents interviennent pour remorquer les bateaux en panne et assurer la sécurité dans une zone dense. La capitainerie poursuit ensuite la surveillance grâce aux caméras pour détecter accidents, incendies ou incivilités.

D'autres services ont leurs propres saisonnalités. Sur la zone technique, la période la plus intense s'étend de février à juin : il y a des rendez-vous toutes les demi-heures, du lundi au samedi midi. Durant cette période, nous sortons les bateaux de l'eau pour les poser à terre, et les plaisanciers en profitent pour nettoyer et entretenir la coque. Alors qu'en été, il ne se passe presque plus rien car les gens naviguent. Sur le plan d'eau, l'été, l'image qui vient en premier, c'est cette fin de journée où tout le monde rentre pour prendre l'apéro. (*rires*)

Quels sont vos principaux défis dans la gestion du port ?

Le premier défi est d'améliorer la satisfaction client. La numérisation et la digitalisation peuvent aider, mais les solutions actuelles ne sont pas encore totalement opérationnelles. Les prestataires doivent donc souvent développer des outils presque sur-mesure pour chaque port, car chacun fonctionne différemment, ce qui complique la mise en place d'une solution standardisée.

Un autre défi concerne la gestion des places et des escales. Cela a parfois été complexe, mais la situation pourrait évoluer avec le changement de profil des plaisanciers, plus visible depuis deux ou trois ans. Les candidats au permis bateau restent nombreux, mais plusieurs ports du littoral français ont aujourd'hui du mal à commercialiser toutes leurs places, faute de clients. Le défi est donc de comprendre les attentes d'une



nouvelle clientèle, pour qui le bateau n'est plus l'unique loisir. Le paddle ou encore le kayak séduisent tout autant.

Les évolutions sociétales montrent aussi que la pression sur les places pourrait diminuer à l'avenir, sauf dans quelques ports très demandés comme Saint-Tropez. (*rires*) À cela s'ajoute la hausse du prix des bateaux qui a augmenté de 25 à 30 % depuis la guerre en Ukraine, freinant l'achat du neuf pour certains. La filière doit donc repenser le « package » entre l'achat et l'usage du bateau pour ne pas décourager les futurs plaisanciers. On le voit déjà à La Rochelle : la moyenne d'âge des bateaux est de 25 à 30 ans, preuve que le marché du neuf est plus dynamique à l'export qu'en France.

Comment les attentes des plaisanciers ont-elles évolué ces dernières années ?

On pense souvent que la propriété d'un bateau va reculer au profit du bateau partagé ou de la location. Pour l'instant, les études ne le confirment pas clairement. La location entre particuliers reste difficile à mesurer et les demandes chez les loueurs professionnels n'augmentent pas vraiment.

Ce que l'on observe surtout aujourd'hui, c'est que les plaisanciers les plus anciens arrêtent massivement la pratique, tandis que les plus jeunes sont moins nombreux à prendre la relève. Nous savons qu'il sera nécessaire de mieux comprendre cette nouvelle clientèle pour lui proposer des offres adaptées. Pour l'instant, elle n'a pas encore été analysée, ce qui rend ces attentes difficiles à anticiper. De mon point de vue, nous n'avons pas encore observé de changement majeur dans les comportements.

Le numérique a également fait évoluer positivement la relation avec les usagers. Lors des tempêtes, les e-mails et les SMS permettent d'avertir immédiatement les plaisanciers. Certains outils mobiles donnent aussi accès à un compte client, même si nous n'avons pas encore de solutions assez performantes pour aller beaucoup plus loin.

Comment imaginez-vous le port de plaisance dans 10 ou 15 ans ?

À l'automne 2026, une grande participation citoyenne sera lancée à La Rochelle pour construire le projet stratégique 2027-2032. Plaisanciers, professionnels, habitants, collectivités et salariés pourront y contribuer pour imaginer ensemble le port de demain.

Le port de La Rochelle aura sans doute l'ambition d'être multipôles, c'est-à-dire de proposer plusieurs activités : plaisance, tourisme, activités nautiques ou régates. D'autres ports, au contraire, chercheront à se spécialiser davantage dans l'intégration urbaine, la promenade ou les compétitions. Peu à peu, chaque port affirmera son identité selon ses atouts.

Par ailleurs, un port ne pourra plus vivre uniquement grâce à la location des places. Les coûts augmentent et il faudra diversifier les sources de revenus. En parallèle, les usagers recherchent plus de sens. Les ports devront donc renforcer leur ancrage territorial et proposer des services utiles à la vie locale.

Les innovations concernent aussi l'environnement, avec la certification ISO 18725 pour mieux prévenir les pollutions, la formation des agents et la sensibilisation des usagers. Certains ports innovent

“ Le défi est donc de comprendre les attentes d'une nouvelle clientèle, pour qui le bateau n'est plus l'unique loisir. ”



(De haut en bas) La Capitainerie des Minimes. Yachts Classiques au Vieux port.

⁵ L'Agence Régionale de Santé (ARS) est une autorité publique chargée du contrôle sanitaire et de la qualité de l'eau dans les ports.

déjà avec le soutien de l’État via l’ARS⁵. La numérisation progressera également, avec des bornes intelligentes pour mieux gérer la consommation d’eau et d’électricité. Enfin, la certification Destination Excellence, portée par le ministère du Tourisme, permettra d’améliorer davantage la qualité d’accueil.



Cartes papier ou digital : deux façons de naviguer

Le papier, une valeur sûre

Pour beaucoup de plaisanciers, le papier reste un repère. Les guides et carnets de navigation, comme Bloc Marine⁴, demeurent une référence opérationnelle à bord et une solution autonome en cas de panne. Fiables et indépendants de toute connexion, ils constituent un socle de sécurité essentiel. Mais ils ont leurs limites : pas de mises à jour en temps réel, pas de réservation, pas d’interaction.

Quand le digital monte à bord

Progressivement, le smartphone s’est imposé comme un nouvel allié. Les applications nautiques offrent aujourd’hui une multitude de services : préparation des escales, consultation des avis, informations pratiques, échanges communautaires. Des plateformes comme Navily transforment les usages. Le plaisancier peut anticiper son arrivée, comparer les ports, partager son expérience et, réserver une place auprès de nombreux ports partenaires européens.

Les ports, eux, entrent dans une nouvelle logique de visibilité et de réputation. La qualité de service est désormais évaluée en continu par les plaisanciers. Progressivement, ces outils de navigation évoluent vers un modèle hybride, combinant sécurité du papier et efficacité du digital.

Digitalisation des ports : vers des services plus fluides

La transformation concerne aussi les outils professionnels. Atout Ports développe un écosystème de solutions dédiées aux gestionnaires et aux plaisanciers pour moderniser les ports sans les dénaturer. Des solutions comme EasyBoatPlace permettent la réservation en ligne des postes d’amarrage, une meilleure gestion des disponibilités des places vacantes et une optimisation des escales.

La digitalisation favorise aussi de nouvelles pratiques collaboratives. Lorsqu’un plaisancier libère temporairement sa place, celle-ci peut être remise à disposition, optimisant ainsi l’usage des infrastructures. Ces outils apportent des bénéfices concrets : gain de temps, meilleure gestion des flux, satisfaction accrue des usagers et anticipation des risques.

Des plaisanciers plus connectés, plus exigeants

Le plaisancier d’aujourd’hui a changé. Il est connecté, informé, sensible à l’environnement et habitué aux standards du tourisme moderne. Il attend des ports un accueil de qualité, des installations propres, une information claire et des démarches simples. Les



avis en ligne ont renforcé cette exigence. Un port est désormais comparé, noté et commenté. Pour les gestionnaires, la relation client est devenue un enjeu central, au même titre que la technique ou la sécurité.

Le port de demain : vers des « smart ports » plus fluides

À l’horizon 2030, le port de plaisance devrait devenir de plus en plus intelligent. Dans la continuité des orientations portées par l’European Sea Ports Organisation (ESPO)⁵, la digitalisation et l’usage par la donnée s’imposent comme des leviers majeurs.

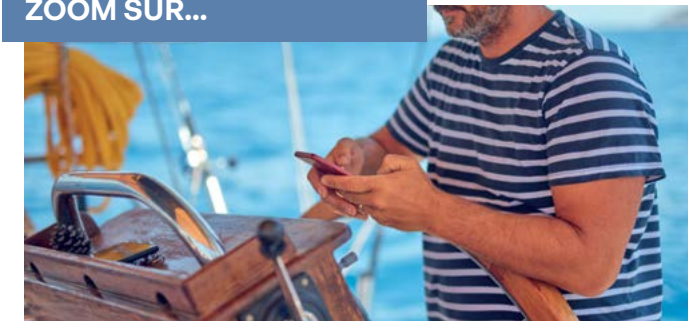
La transition écologique s’accélérera, avec des équipements plus sobres, des mouillages organisés, une électrification accrue et une meilleure protection des habitats marins. Le digital, les objets connectés et l’intelligence artificielle favoriseront une gestion prédictive, capable d’anticiper les besoins, d’optimiser les flux et de maîtriser l’empreinte environnementale.

“ À l’horizon 2030, le port de plaisance devrait devenir **de plus en plus intelligent**. ”

Dans ce contexte, la sécurité restera le pilier central. Prévention, assurance et accompagnement seront déterminants pour garantir une plaisance durable et responsable.

Plus qu’un simple lieu d’amarrage, le port de demain s’affirme comme un pôle de services et de savoir-faire, au service d’une navigation plus exigeante, connectée et respectueuse de son environnement. Parce qu’au-delà des chiffres et des infrastructures, la plaisance restera avant tout un lieu de passion, de rencontres et de départs vers le large.

ZOOM SUR...



Les applications nautiques : quand le smartphone devient le nouveau compagnon de bord

L ongtemps équipé de cartes papier, GPS et carnets de bord, le plaisancier embarque désormais aussi son smartphone avec des cartes téléchargées à l’avance. À bord comme à quai, il centralise météo, navigation, sécurité, escales et échanges entre passionnés. Ces applications sont devenues de véritables coéquipières numériques.

Navily

Référence pour les navigateurs côtiers et hauturiers, avec plus de 15 000 ports et mouillages en France et en Europe et la possibilité d’échanger, d’obtenir des informations pratiques et de réserver une escale. Grâce aux avis, photos et à la messagerie intégrée, le plaisancier peut anticiper son arrivée et choisir son mouillage en se basant sur le partage d’informations locales et de conditions de navigation.

Donia

Elle permet d’identifier les herbiers de posidonie notamment en Méditerranée et d’éviter d’y jeter l’ancre. Elle encourage ainsi les mouillages responsables, limite l’impact des bateaux sur l’écosystème marin et accompagne les navigateurs dans une démarche de préservation.

SailGrib AA

L’application surveille la position du bateau au mouillage et déclenche des alertes en cas de dérive, de changement brutal des conditions ou de mouvement suspect. Véritable gardien numérique, elle permet de rassurer les propriétaires lors des nuits au mouillage ou dans les zones exposées.

⁴ Bloc Marine est une marque française de guides et documents nautiques utilisés pour la préparation et la sécurité de la navigation.

⁵ European Sea Ports Organisation (ESPO) est l’association représentant les ports maritimes européens auprès des institutions de l’Union européenne.



Pros et amateurs sur une même ligne de départ, la technique et le vent viendra les départager.

RENCONTRE

Sports de glisse : sous l'élan du vent

Texte : Lucie Danon

Photos : Défi Wind / PBO - JMCornu / Jean Souville, Romain Lepage

Wingfoil, Kitesurf, Windsurf, iQFOil,... Autant de noms énigmatiques pour les

néophytes, mais qui évoquent pour leurs pratiquants, des sports ayant un lien profond avec la nature. Philippe Bru (cofondateur du Défi Wind), Romain Lepage (windsurfeur amateur) et Sören Nguema (jeune champion du monde U17 en Windsurf), nous éclairent sur ces sports pas si éloignés de nous, que beaucoup ont déjà voulu tenter un après-midi d'été en voyant au loin les prouesses de ceux qui les maîtrisent.

Défi Wind : le vent comme seul arbitre.

Créé en 2001 par Philippe Bru et Gilles Debrix, le Défi Wind est aujourd'hui la plus grande compétition regroupant des riders de Windsurf, Kitesurf et Wingfoil pour dix jours de course. Cet événement est né

d'une envie simple : partager la passion du vent, de la glisse et du dépassement de soi. « On ne cherchait pas à créer la plus grande course du monde, mais à inventer un format libre, ouvert, populaire. Où amateurs et professionnels pourraient se retrouver sur la même ligne de départ, sans barrières entre eux. Le vent, lui, ferait le reste. Lors de la première édition, nous étions quelques centaines de participants et une toute petite équipe organisatrice, presque artisanale. Aujourd'hui, on peut dire que nous sommes devenus une véritable machine collective pour accueillir plus d'un millier de *riders* venus du monde entier. » nous confie Philippe Bru.

Lui qui, à l'époque, pratiquait régulièrement le *Windsurf* a naturellement choisi d'établir la compétition à Gruissan, en Occitanie : « D'une part parce que c'était ma terre d'attache, mais c'est surtout un territoire authentique, venté, sauvage, avec une immense plage parfaitement orientée avec la Tramontane en vent dominant. C'est un plan d'eau exceptionnel et un lieu où les sports de glisse sont profondément ancrés dans la culture locale. »

Le Défi Wind n'est pas un championnat, même si certaines performances comptent pour des classements. Seuls 20 à 25 % des inscrits sont des professionnels, le reste sont des amateurs. Cette compétition est unique au monde et emblématique pour les sports de glisse, car nulle part ailleurs, pros et amateurs ne partagent une ligne de départ commune dans autant de disciplines.

À l'origine dédié au *Windsurf*, le Défi Wind a évolué en ajoutant de nouvelles disciplines tous les 10 ans : le *Kitesurf* en 2012 puis le *Wingfoil* en 2022. Une évolution naturelle plus qu'opportuniste, portée par la curiosité

de Philippe Bru pour ces nouvelles formes de glisse. C'est tout naturellement que les organisateurs ont intégré cette passion de la nouveauté à leur compétition : « Nous accompagnons les mutations de la glisse, sans jamais perdre l'ADN de la compétition ; le vent et la passion restent notre moteur et source d'énergie commune. À chaque fois, ce sont les pratiques elles-mêmes qui ont dicté les évolutions. »

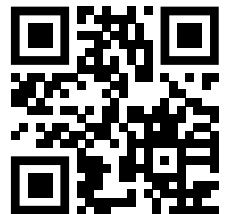
Pour l'édition de 2026, plus de 2 000 participants venant de 40 pays dans le monde sont attendus sur l'ensemble des trois disciplines. Dix jours de compétitions attendent compétiteurs et spectateurs : les *Windsurf Days* pour le *Windsurf*, les *Kite Days* pour le *Kitesurf*, et les *Wing Days* pour le *Wingsurf*. « Le Défi Wind, ce sont des courses de longue distance, regroupées sur plusieurs jours. Un marathon des mers de 40 km en quelque sorte. (*pires*) Tous les participants d'une même discipline partent en même temps. C'est unique au monde de placer pros et amateurs sur la même ligne de départ, c'est un choix fort et assumé que nous avons pris dès le départ. Le vent ne fait pas de distinction, les niveaux sont très variés, mais chacun trouve son défi personnel. » se réjouit Philippe Bru.

Ce qui attire les pratiquants vers ces sports de glisse, c'est le sentiment de liberté qu'ils procurent et leur lien profond avec la nature. Comme le dit Philippe Bru : « Le vent devient partenaire de jeu. ». Ce sont des sports qui rassemblent des pratiquants de tous horizons : « Lors du Défi Wind le plus jeune *rider* a 13 ans, et le plus âgé 80 ans ! Les femmes représentent 15 % des participants, même si elles sont plus présentes en *Wingfoil*, et ce chiffre progresse chaque année. »

En mai 2027, le Défi Wind célébrera ses 25 ans... plus qu'un anniversaire, ça sera un cap symbolique ! « Nous retracerons l'Histoire des sports de glisse. Il y aura des moments forts, des clins d'œil à tous ceux qui ont contribué à faire du Défi Wind ce qu'il est aujourd'hui (pratiquants, bénévoles, partenaires), et qui, depuis le début, donnent vie à cette énergie et à cette liberté en pratiquant cette passion commune. »

En attendant cet anniversaire mémorable, pour nos lecteurs qui hésiteraient encore à participer du 8 au 17 mai 2026, Philippe Bru rappelle : « Il reste encore quelques places pour concourir dans certaines disciplines. Il y aura évidemment des figures emblématiques, des champions reconnus mondialement, mais le Défi Wind a toujours été un événement où la star, c'est aussi le *rider* amateur, celui qui vient se confronter à lui-même. Difficile de faire des pronostics : avec le vent, tout reste toujours possible ! L'image qui résume le mieux l'esprit du Défi Wind, c'est probablement de voir un *rider* amateur, épuisé mais le sourire aux lèvres, franchir la ligne d'arrivée aux côtés d'un champion du monde. »

REJOINDRE LE DÉFI WIND





Romain Lepage : à la conquête de l'Everest du Windsurf.

Depuis quand pratiquez-vous les sports de glisse ?

Mon père était fan de planche à voile depuis les années 70, c'est lui qui m'a initié dans un Club de Pornic dès mes 11-12 ans. J'ai ensuite acheté mon premier équipement vers 18 ans, mais mon arrivée à Paris, dans ma vingtaine, a mis un frein total à ma pratique.

Plus tard, dans l'entreprise où j'ai travaillé à Milan, j'ai rencontré un collègue, grand passionné de *Windsurf* qui m'a fait découvrir les spots incroyables de Malcesine et Torbole sur le lac de Garde. Je me souviens de la première fois où il m'y a emmené : nous avons dormi à l'arrière de son Renault Grand Espace, sous les planches et les voiles, et à notre réveil, il y avait déjà 300 personnes sur le plan d'eau.

Là-bas, un vent thermique très fort s'établit presque chaque matin, en raison de la pression atmosphérique et la température des montagnes. Cela m'a redonné l'envie de reprendre les sports de glisse et à mon retour d'Italie, avec mon épouse nous avons décidé de quitter Paris pour nous rapprocher de l'Atlantique. Cela m'a permis de relancer ma pratique dès que l'occasion se présentait. J'envisage même de débiter le surf prochainement, pour aller sur l'eau les jours sans vent...

Il faut savoir qu'avec les planches à voile, on va à des vitesses aussi élevées qu'en ski, mais sans la pente, juste porté par la force du vent. Il existe aussi une sensation indescriptible qu'on appelle le *planning* en *Windsurf* : ce moment où la planche va tellement vite que seul l'aileron est en contact avec la surface de l'eau. On plane et une fois qu'on y a goûté, on en redemande !



Que représente le Défi Wind pour vous ?

Le Défi c'est l'occasion de passer du bon temps une semaine par an, en défiant ses amis. Mais cela peut aussi se comparer à l'Everest des sports de glisse nautiques. Tant que la Tramontane souffle, les organisateurs lancent autant de manches que possible, et on part tous en même temps sur la même ligne. Il faut s'imaginer plus de mille *riders* qui se défient sur les 20 milles nautiques qui relient la plage de Gruissan à Port-la-Nouvelle...

Le *Windsurf* est un sport ingrat : il faut naviguer des dizaines, voire des centaines de sessions avant de réellement connaître une sensation de glisse agréable et confortable, grâce à la technique et aux réglages. Participer à cette compétition, tous ensemble dans les mêmes conditions, permet de se mesurer à ses copains mais aussi aux professionnels. Quand on voit passer un *pro-rider* à quelques centimètres de soi, il y a cette sensation étrange d'excitation de rivaliser avec lui, et de frustration de ne pas réussir à le suivre plus de quelques secondes ! (*rires*)

Quelle est votre préparation pour la compétition ?

Je suis papa de trois enfants en bas âge, c'est ma plus grande chance mais dans ce contexte, c'est un frein. Autant dire qu'il n'y a aucune place pour la préparation. Je fais de mon mieux pour bloquer les quatre jours du Défi longtemps à l'avance dans l'agenda familial et m'organiser avec mon épouse. Pour minimiser mon temps d'absence à la maison, j'arrive au mieux quelques minutes avant la fin de remise des dossards, et je repars avant la remise des récompenses sur les podiums, le dimanche midi.



Beaucoup de passionnés arrivent dès le début du mois pour s'entraîner sur le spot et se régler ! De mon côté, tout se passe en flux tendu : mon équipement est rarement révisé en amont et parfois je n'ai pas celui qui serait le plus adapté aux conditions météo très aléatoires du lieu. Mais j'y vais avant tout pour passer un bon moment entre amis.

Avez-vous des anecdotes à partager à nos lecteurs qui voudraient participer ?

Quand la Tramontane est enclenchée, le Défi Wind peut être quatre jours incroyablement intenses physiquement, dans des conditions dantesques, avec plusieurs manches par jour. Mais quand le vent n'est pas décidé à souffler, ça peut aussi être un déplacement presque pour rien, comme l'année dernière. Il faut alors patienter toute la journée sur la plage à espérer un peu d'air ! Un Défi sans manche, ça arrive aussi...

Pour ma 1^{ère} participation en 2022, c'était dantesque (*rires*) : nous avons eu un vent à 55 nœuds ! Autant dire qu'un tiers de la flotte a abandonné avant la fin... Ma plus petite voile faisait 4m, ce qui était trop grand pour ces conditions météo. Pendant 1h, j'ai lutté physiquement dans les rafales, avec une planche incontrôlable à cause des dizaines de catapultes qu'elle prenait sur chaque bord, et il fallait se relever après chacune d'elle. À ma grande surprise, j'ai terminé parmi les 500 premiers !

LEXIQUE

Le *Windsurf* : Bien plus qu'un simple anglicisme pour désigner la planche à voile, il représente une pratique plus moderne, née dans les années 60. Si la voile est toujours fixée à un mât et une bôme¹, la planche du *Windsurf* est plus courte et son poids plus léger, permettant aux *windsurfeurs* de s'adapter plus rapidement au vent et aux vagues. Cela offre une meilleure performance, un contact direct avec les éléments mais demande aussi plus d'endurance. Tout cela résumé par la formule de Philippe Bru : « Une planche, une voile, et une relation directe avec le vent. »

Le *Wingfoil* : Petit frère du *Windsurf*, il est aussi son évolution technologique : « Une aile gonflable tenue à la main et un foil sous la planche, qui permet de voler au-dessus de l'eau. » comme le décrit Philippe Bru. Le surfeur touche à peine l'eau grâce à l'hydrofoil, une sorte d'aileron fixé sous une planche plus petite. Plus maniable et plus compacte, l'aile (ou *wing*) séduit de plus en plus les pratiquants : « Le *Wingfoil* réduit le volume d'équipements à la maison et permet de passer plus de temps sur l'eau. » confie Romain Lepage.

Le *Kitesurf* : Évolution naturelle du *windsurf* venue des années 70, le *Kitesurf* demande plus de technique. Avant de débiter sur l'eau, il est nécessaire de comprendre sur la plage comment le *kite* (la voile) réagit aux différents vents pour respecter les consignes de sécurité. Pas de voile ni de mât, mais une aile de 25m de large. Tel un cerf-volant géant maintenu au surfeur par un harnais, le pilotage du kite se fait « à distance » avec une barre horizontale. La planche plus petite, permet aux *riders* d'effectuer sauts et vols tout en étant tractés. « C'est plus aérien et très spectaculaire ! » explique Philippe Bru.

L'iQFOil : C'est le format de *Windsurf* qui représente le sport aux séries olympiques depuis Paris 2024. Il remplace l'RS:X qui était le précédent format choisi à partir des JO de 2008 à Pékin. La différence entre les deux réside dans la planche : l'iQFOil vole au-dessus de l'eau grâce à son hydrofoil. Cette faible résistance dans l'eau se voit aussi dans la vitesse car l'iQFOil démarre à 25km/h quand l'RS:X débute à 5km/h.

¹ Partie du gréement, mobile elle permet de manœuvrer la voile.

SÖREN NGUEMA : JEUNE PRODIGE DES PLANCHES.

Photo : PhotoBoat - Georgie Altham



A seulement 15 ans, Sören Nguema, sacré Champion du Monde U17 en Windsurf en août 2025 à Pwllheli, au Pays de Galles, lors des Techno World Championships, est un véritable touche-à-tout des sports de glisse. Il nous raconte ce qui l'a poussé à monter sur une planche depuis son enfance.

Tu as débuté la glisse très jeune. Peux-tu nous raconter ton parcours et ce qui t'a guidé vers ces sports ?

J'ai été initié à la voile dès tout petit. Peu après notre déménagement à La Rochelle, vers mes 9 ans, j'ai arrêté la natation pour pratiquer la planche à voile au club de la Couarde, sur l'Île-de-Ré. J'ai immédiatement aimé la planche à voile : ce sentiment d'aller vite sur l'eau, d'aller dans les vagues ! Mais aussi la possibilité de naviguer avec plusieurs types de planches : j'ai pratiqué la Bic 293 (Windsurf), l'iQFOil et le Wingfoil. C'est notre passe-temps familial et nous partons encore régulièrement plusieurs jours en mer.

Les sports de glisse sont rapidement devenus une passion. Mon père, qui avait fait sport-étude en section Judo, m'a conseillé de suivre cette voie pour concilier passion et études. C'est ce qui m'a conduit vers la section sportive Voile au collège Fromentin, à la Rochelle. Dès la 6^{ème}, j'ai renforcé ma pratique du sport avec plusieurs préparations physiques par semaine, en plus des navigations en mer.

Peux-tu nous en dire plus sur les sports de glisse que tu pratiques ?

J'ai commencé par le Windsurf, mais la planche a été retirée des séries olympiques pour être remplacée par l'iQFOil dès Paris 2024. Je me suis longtemps demandé avec quel type de planche à voile je voulais progresser. Si mon poids relativement léger me permet de performer en Windsurf, ce n'est pas le cas en iQFOil, où il faut être plus lourd parce qu'avec un foil, on vole au-dessus de l'eau.

Comme le Wingfoil pourrait devenir le sport olympique après les jeux de Los Angeles 2028, j'ai choisi de me spécialiser dans cette discipline. C'est un support (équipement qui permet de naviguer, NDLR) en plein développement qui est apparu il y a quelques années, où l'on utilise une voile gonflable, dissociée de la planche et de son foil.

Où t'entraînes-tu aujourd'hui et comment concilies-tu études et vie personnelle ?

Comme les entraînements et les déplacements aux régates rythment mon quotidien depuis la 6^e, concilier études et navigation me semble normal.

Si la météo le permet, je m'entraîne environ trois fois par semaine, au Dispositif Régional d'Entraînement (DRE) de la Rochelle et au club de voile La Rochelle Nautique. Peut-être qu'en terminale, avec la préparation du bac, je ralentirai sur les entraînements. (rires)

Dans la mesure où je rattrape les cours, j'ai la chance de pouvoir m'absenter quelques semaines par an pour aller régater. Être en sport-étude m'offre assez de temps en dehors des heures de navigation et d'entraînement pour assurer mes devoirs pour le reste de la semaine.

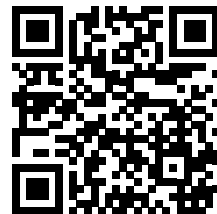
Quels sont tes titres et comment envisages-tu ton parcours sportif en équipe ?

J'ai gagné mon premier gros titre en 2023 en devenant champion de France minimes, puis j'ai terminé 10^e à mes premiers Championnats du monde en Hongrie l'année suivante. 2025 a été mon année la plus intense : j'ai fini 6^e aux championnats d'Europe en Italie puis champion du monde quelques mois plus tard en Angleterre.

Nous sommes quelques Français à nous croiser régulièrement sur les régates internationales : on pourrait dire que nous formons une sorte d'équipe de France. Malheureusement, la Fédération Française de Voile soutient peu la Bic 293, donc nous sommes très peu face à certaines nations où elle est très prisée, comme la Grèce, l'Italie, la Turquie ou l'Espagne.

Mon titre de champion du monde reste le moment le plus marquant de ma carrière. Sur environ une semaine de régate, je suis resté dans le top 5, ce qui m'a mis en confiance. Grâce à ça, j'ai gravi une à une les marches du podium lors des trois dernières courses pour finalement détrôner celui qui était alors premier lors de la dernière course. C'était très éprouvant, mais le dénouement en passant la ligne d'arrivée a été incroyable pour moi quand j'ai réalisé que j'étais champion du monde !

SUIVRE SON PARCOURS

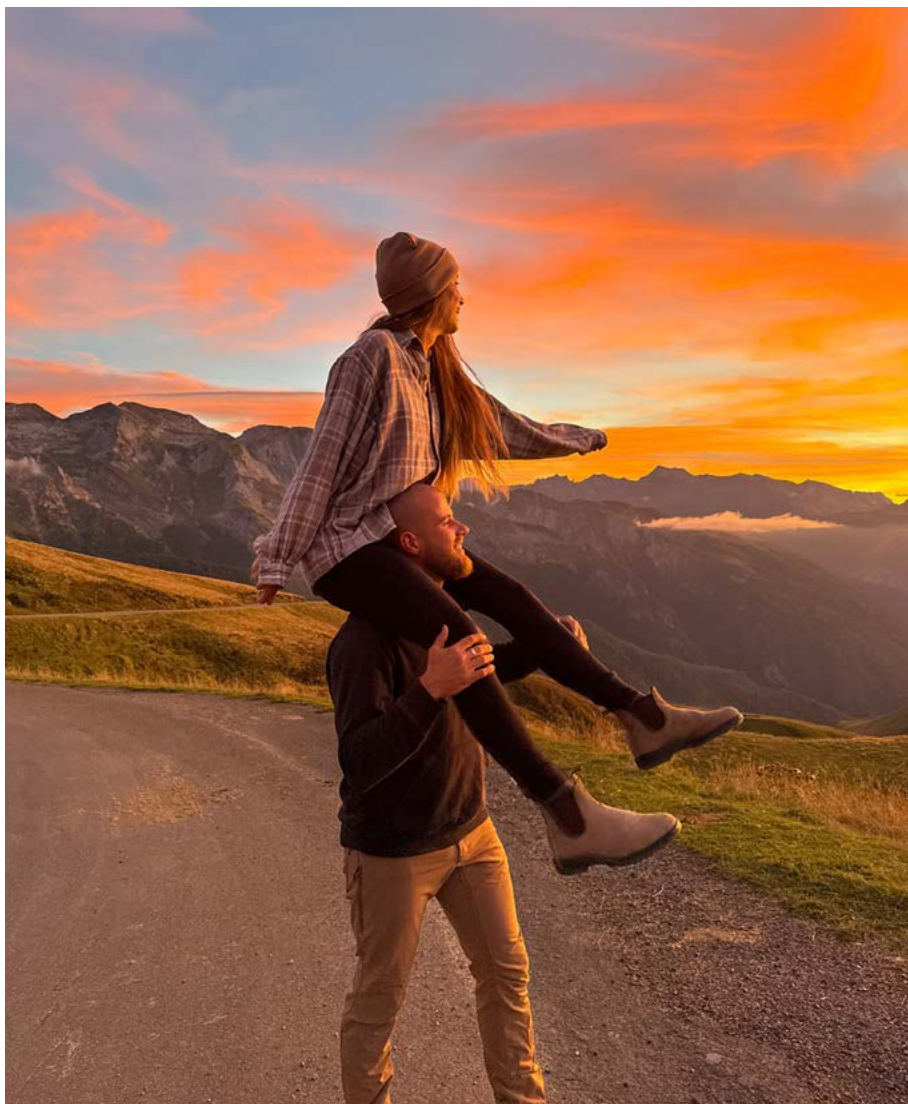


Naviguez l'esprit libre.

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

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

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France - Société anonyme de droit français au capital de 43 723 694 euros, immatriculée au RCS de Nanterre sous le numéro 311 338 339 et dont le siège est situé 8-10, rue Paul Vaillant Couturier 92240 Malakoff • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 € - 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. Entreprises régies par le Code des assurances • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site passion.axa.fr.



Entre couchers de soleil et balades en montagne, le couple part à l'aventure avec Bobby, leur nouveau van.

INTERVIEW

Lilia et Valentin : Lorsque la passion du voyage trace la voie

Texte : Lucie Danon

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

Tous droits réservés

Nous les avons découverts il y a tout juste un an, à l'occasion d'un article publié à la même période. À l'époque, ils nous confiaient les raisons qui les avaient poussés à tout quitter pour adopter une vie nomade à la découverte du monde. Une aventure fascinante entre projets professionnels, amour du voyage, et défis du quotidien.

Aller chercher le soleil...

Dans votre précédente interview, vous évoquiez la poursuite de votre tour d'Europe. Quel souvenir vous a le plus marqué ?

Valentin Bastard : Je pense que ce qui nous marque le plus à chaque fois, ce sont les rencontres que l'on fait avec les gens de tous âges. Des personnes que nous n'aurions jamais croisées dans notre quotidien. C'est vraiment marquant... Récemment, on s'est liés

d'amitié avec un couple de retraités et on n'a pas cessé de se recroiser par hasard. Trois fois sans se le dire, et dans trois pays différents.

Lilia Renault : Ah oui... les Normands ! La première fois dans un camping au Monténégro. On a aperçu une plaque française sur une petite Fiat 500 jaune, et comme on était les seuls Français dans le camping on s'est liés d'amitié. Ensuite dans un camping en Croatie alors qu'à la base on ne devait pas aller là-bas ! Puis en Slovénie ; ils sont tombés en panne et comme on passait à côté, nous sommes allés les aider. Je dirais même qu'on les a croisés une quatrième fois : en Normandie, quand ils nous ont invités chez eux à notre retour en France.

V.B. : Les rencontres avec les gens qui sont de tout horizon, c'est ça le plus enrichissant. Ce genre d'histoire nous arrive souvent avec des amis que nous n'avions pas revus depuis dix ans, et que l'on retrouve sur un parking au milieu de nulle part...

“ Les rencontres avec les gens qui sont de tout horizon, c'est ça le plus enrichissant. ”

À l'époque, vous voyagez encore à bord de Manou, votre Renault trafic L2H1, mais vous avez récemment changé de véhicule. Pourquoi ?

L.R. : Lors d'un voyage dans les Grandes Rocheuses au Canada, nous avons loué un grand van avec de la place, on a goûté au luxe et au confort. (rires) Manou était plus petit. On ne pouvait pas se mettre debout dedans et surtout il n'avait pas d'eau chaude. Ce voyage a été un déclic et on s'est rendu compte qu'on voulait un van plus grand afin d'y passer encore plus de temps, car c'est aussi notre outil de travail quotidien.

V.B. : Début 2025, on a fait appel à Van Designer parce qu'on n'allait pas avoir le temps d'aménager un van nous-mêmes. Ils ont un vrai savoir-faire dans le sur-mesure et le haut de gamme. C'est ce qui nous arrangeait le plus parce que nous avions besoin d'un aménagement adapté à notre vie professionnelle mais qui pense aussi à notre quotidien à bord. On voulait aussi un van autonome en





électricité avec des grosses batteries et des panneaux solaires pour un confort adapté aux saisons. On a encore plein d'idées pour continuer de l'améliorer au fur et à mesure du temps. C'est l'avantage du sur-mesure finalement.

L.R. : On a revendu *Manou* fin 2025. C'était un petit pincement au cœur, mais on l'a vendu à des abonnés. Un jeune couple qui a le même âge que nous avions quand on a commencé avec lui. La boucle était bouclée. Ils nous envoient souvent quelques photos quand ils voyagent avec lui, pour notre plus grand bonheur. (*rires*)

Votre nouveau van s'appelle *Bobby*, c'est ça ?

V.B. : Oui, c'est un van Mercedes Sprinter. On a choisi ce modèle parce que durant notre séjour aux États-Unis, on s'est rendu compte que c'est celui le plus utilisé par les *vanlifers*. Il est robuste, fiable, possède un certain confort intérieur et en termes de revente, ce n'est pas un véhicule qui décote forcément.

L.R. : Van Designer l'a aménagé durant cinq mois. On le teste depuis qu'on l'a récupéré en octobre 2025. Cet hiver on a pu voir comment se passe la vie à bord, quand il fait froid et qu'on est sous la neige. Cet été nous prévoyons de monter avec dans les îles Lofoten en Norvège, sur un mois et demi, pour profiter pleinement des paysages et de la route.

V.B. : Avant on va ramener *Bobby* chez le designer avant ce grand *road trip*, parce qu'on a commis des petites erreurs cet hiver dans les Alpes. (*rires*) Comme il a fait jusqu'à -17°C et qu'on avait oublié de laisser le chauffage allumé, nos tuyaux ont gelé. Mis à part ça, il est parfait et c'est un vrai plaisir de voyager à bord de ce nouveau van : on a enfin un frigo, et pour la première fois depuis 9 ans on a pu acheter des yaourts et du beurre... Ce n'est rien pour des gens « lambda » vivant dans une maison, mais pour nous ça change tout.

... et faire des photos de *Bobby* en montagne

Sur votre blog, vous expliquez que le van permet de prendre le temps dans les voyages (*slow travel*). Qu'est-ce que cela représente pour vous ?

V.B. : Ça représente tout ! On peut avancer à notre rythme et rester deux, trois ou quatre jours à un endroit si nous en avons envie. Et ça, c'est un luxe qui est extra parce que notre métier (*créateurs de contenus pour des marques, NDLR*) le permet aussi. Pour nous le *slow travel*, c'est vraiment la meilleure manière de vivre

un voyage en van. La flexibilité possible avec le van nous plaît.

L.R. : Il nous arrive souvent de ne pas avoir d'itinéraire prédéfini et de regarder la météo le dimanche soir pour choisir notre destination de la semaine. On s'adapte beaucoup à la météo, c'est la liberté pure et dure, sans devoir réserver à l'avance... C'est incroyable !

Il vous arrive aussi de partir découvrir l'Europe en train. Pouvez-vous nous parler du voyage que vous avez fait récemment ?

L.R. : On est partis environ un mois parce qu'on voulait aller voir les aurores boréales en Norvège et vivre la nuit polaire, cette période de l'année où le soleil ne se lève pas pendant environ deux mois. On a choisi de partir en train parce que les conditions météo sont extrêmes, comme il fait entre -20°C et -24°C en hiver dans les pays nordiques, il faut des véhicules spécifiques avec des pneus cloutés, et un système d'eau qui soit vraiment bien adapté au grand froid. Chose qu'on n'avait pas.

Le système Interrail¹ nous permettait d'aller en Norvège en prenant notre temps. Sur un mois, on a fait sept jours de voyage en train. On est passés par Copenhague au Danemark où on est restés trois jours. Puis Narvik en Norvège avec pour objectif Tromsø. On a testé le train de nuit, c'était génial ! C'est vraiment là que tu profites du voyage, c'est vraiment lent. Tu attends que le temps passe en regardant le paysage ou en jouant aux jeux de société. C'est super agréable, surtout en hiver, ça te permet d'hiberner et de te reposer.

V.B. : Sur place on a loué à un particulier sa voiture via l'application Getaround. On a croisé des rennes sur la route et on est partis à la chasse aux aurores boréales dans les Alpes norvégiennes à Lyngen. C'était magnifique, on a réussi à en voir presque tous les soirs. Mais le mode de voyage en van, c'est vraiment celui que l'on préfère. Le souci avec le train, c'est qu'on est toujours dépendants des horaires ou d'avoir son voyage de décalé en cas de retard d'un train. C'est du stress que nous n'avons pas du tout en van.

L.R. : On projette d'y retourner courant juin avec *Bobby*. Cette fois-ci pour voir le soleil de minuit, quand il fait jour 24 heures sur 24 pendant deux mois, et vivre l'opposé de ce qu'on a vécu cet hiver.

“ On peut avancer à notre rythme et rester deux, trois ou quatre jours à un endroit si nous en avons envie.”

Quand vous parlez de vos voyages, on sent que cela vous anime et vous guide. Comment vous est venue l'idée de partager vos voyages ?

L.R. : Moi j'ai toujours aimé partager ma vie au quotidien. J'avais commencé mon compte Instagram pendant mes études et quand on est partis en Nouvelle-Zélande tous les deux, je l'ai partagée dessus. C'était au moment du Covid, ça a pris une ampleur un peu plus importante étant donné qu'on partageait de la vanlife et de vastes paysages inondés de soleil, alors qu'en France ils étaient confinés en hiver. Aujourd'hui c'est devenu notre métier, mais surtout quelque chose de profondément ancré en nous, c'est pour ça qu'on partage naturellement ce mode de vie avec d'autres.

V.B. : C'est une vie « hors cadre » et c'est ce qui est chouette ! On est très contents et c'est hyper gratifiant de pouvoir le vivre, et de pouvoir le partager aux gens c'est encore mieux. Nos abonnés sont des gens passionnés par le voyage, et à chaque fois qu'on les rencontre en vrai, leur énergie très positive nous pousse à continuer encore plus, à créer et partager avec eux.

L.R. : Nos voyages sont toujours reliés à ce qu'on aime, ce qui nous anime. Par exemple, je suis fan d'équitation depuis toute petite et on essaie à chaque fois de monter à cheval en fonction du pays : on a monté en mode western aux États-Unis, à Avoriaz on a fait du ski-joëring (*ski tracté par un cheval en pleine montagne, NDLR*), etc. Cet été j'ai prévu de monter des chevaux islandais en Norvège, ils ont cette allure qu'on n'a pas en France...

V.B. : On ne peut pas dire qu'on soit de grands sportifs, mais on aime beaucoup être en extérieur. On est passionnés par les randonnées et l'environnement qu'il y a en montagne : le bivouac, la randonnée en ski, l'adrénaline d'une via ferrata. Après mon accident au pied, je ne savais pas si j'allais pouvoir refaire toutes ces activités. Cinq ans après, je me rends compte que ce sont ces instants qui m'animent profondément. Et puis, il y a aussi la photo... Ça nous permet de mettre en images nos souvenirs. On est autodidactes et avec le temps c'est vrai qu'on prend de plus en plus de plaisir à créer !

Briser le quatrième mur

Vous avez sorti votre livre « Van trips en Europe » en décembre dernier. Peut-on dire que c'est la suite logique de ce partage ?

L.R. : Je me rappellerai toute ma vie, c'est un peu cliché mais durant notre voyage en Nouvelle-Zélande, on était sur l'une des plus belles routes et on s'est dit « Imagine... si tout ça prend de l'ampleur et qu'un jour on arrive à créer un livre ? ». Et j'ai gardé ce rêve au fond de moi. Depuis deux ans, on publie des guides en *ebooks* sur le blog pour inspirer les gens dans leurs road trips. Mais il manquait quelque chose d'un peu plus concret, le livre c'est totalement différent parce qu'il y a de la matière, du toucher. En janvier 2025, la maison d'édition Hachette nous a contactés pour nous proposer cette idée parce qu'ils nous suivaient sur les réseaux sociaux. On a dit oui direct !

V.B. : La proposition d'Hachette nous a confortés dans notre idée de sortir un projet qui retraçait notre *road trip* en Europe débuté en 2022.. Mais ce n'était pas gagné : leur objectif c'était de sortir le livre pour Noël 2025. Alors pendant un an, on a buché dessus... C'est un plaisir pour nous de l'avoir, mais aussi de voir comment nos abonnés l'ont accueilli, et plus largement les voyageurs passionnés de *road trip* en van.

Comment s'est déroulée sa conception ?

V.B. : On a cherché à concevoir un guide qui soit pratique et facilement lisible, avec peu de texte et beaucoup de visuels. À chaque chapitre, il y a une destination qui se déroule dans un itinéraire sur plusieurs jours. Les programmes que nous avons imaginés peuvent être faits soit jour après jour comme dans le livre, soit être modifiés en les réalisant sur plusieurs jours ou en les inversant. Nous avons aussi intégré des QR codes pour



¹ Interrail est une offre de pass qui permet de voyager dans 33 pays en Europe et limitrophe, avec un seul billet de train valable 1 mois.



rediriger les voyageurs vers une carte interactive pour qu'ils aient leur périple sur leur téléphone et suivre les points d'intérêt plus facilement en fonction des étapes. Il peut vraiment être utilisé par tout type de voyageurs et tout type de véhicule, que ça soit un van ou un camping-car, une moto, une voiture de collection ou à vélo.

L.R. : Le livre a été écrit quand on était en Finlande, sur les routes en Europe, mais surtout aux États-Unis. Je me rappelle encore Val, sur son petit fauteuil à son bureau improvisé pour l'occasion, dans la chaleur du désert américain ou dans le froid en Islande parce qu'on n'avait pas de place dans le 4x4 aménagé que nous avions loué. On devait parfois aller dans des cafés pour continuer à rédiger les chapitres, parce qu'on n'avait plus d'électricité à cause des batteries auxiliaires.

Nos abonnés l'ont très bien accueilli, nous sommes très contents. On reçoit régulièrement leurs photos, nos familles à Noël nous ont même demandé des autographes. *(rires)* Tous ont adoré et il y en a plein qui s'en doutaient, pour eux c'était une suite logique. Aujourd'hui on cherche à casser ce côté « écran et fictif », et grâce au livre on va pouvoir partir à leur rencontre et faire plus de festivals de vans par exemple.

Justement, vous avez accepté d'être jurys pour la Bourse aux projets Vol.2 par AXA Passion. Qu'est-ce qui vous a poussés à accepter ?

L.R. : On trouve ça génial, ça nous rappelle nos débuts, quand on aurait voulu avoir un peu d'aide pour la création de notre petit van *Manou*, on était un peu perdus et on n'avait pas forcément de budget. Pouvoir aider quelqu'un à réaliser son rêve, on trouve ça trop bien ! Nous, toute notre vie est basée sur le fait qu'on avait des rêves qu'on a suivis et qu'aujourd'hui on arrive à réaliser au fur et à mesure. Ça nous porte de faire partie du jury et d'aller à la rencontre d'autres passionnés.

V.B. : On est passionnés par ce qu'on fait, donc c'est vrai que c'est un lien fort avec la place que ça a au quotidien, et peu importe les projets de chacun. Que ce soit dans le monde du voyage, de la moto, ou de la course au large... Je pense qu'une personne passionnée, c'est une personne qui s'émancipe à fond.

L.R. : Aujourd'hui, on vit notre passion quasiment à l'année grâce à notre van aménagé. C'est venu d'un mini rêve d'ado ou de jeune adulte, quand tu te dis « J'aimerais trop essayer la vanlife ! » On



est juste parti d'une idée de petit, quand on joue dans une cabane, et maintenant de se dire qu'on a une cabane qui roule et un jardin qui change tous les jours, c'est gratifiant...

Pour conclure, avec les beaux jours qui arrivent, avez-vous un itinéraire à conseiller à nos lecteurs ?

L.R. : La France regorge de paysages plus divers les uns des autres ! La Dordogne, l'Ardèche ou même les Pyrénées au printemps c'est très beau et il est possible de voyager en deux-roues, voitures de collection ou camping-cars.

V.B. : La montagne, ça peut être beau au niveau des cols, avec des vues sur les paysages immenses. L'Auvergne par exemple, qui est surnommé Le petit Canada Français, avec les différents Puys comme le Puy Mary. Ou encore tous ses lacs, comme le Lac de Guéry : paisible au milieu de nulle part et convoité par les pêcheurs du coin, il y a même une boucle de randonnée qui part du lac et dure environ 1h30.

L.R. : Et en Europe, il y a les îles Lofoten en Norvège et aussi la Wild Atlantic Way en Irlande. Vous pourrez découvrir dans les pages de CAP' Passion un bout de notre périple irlandais ou dans notre livre. *(rires)*

POUR SUIVRE LEURS AVENTURES

Blog Lirvanha



Instagram @Lilia_Rt



AGENDA

Lilia et Valentin seront présents sur le festival **Camper Van Weekend Angers-Brissac** pour présenter leur livre « Van trips en Europe ».

Du 24 au 26 avril, les amoureux de *vanlife* se donnent rendez-vous à **Brissac-Loire-Aubance** (49) pour découvrir de nouveaux équipements, acheter leurs futurs véhicules aménagés au WeVan Market, ou encore faire la fête au We Love Van festival.



Voyagez
en toute
tranquillité.

Assurance Camping-car
Des garanties spécifiques
et des formules adaptées
pour votre camping-car.

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 - Société anonyme de droit français au capital de 51 429 430,40 euros, entreprise régie par le Code des assurances, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 8-10 Rue Paul Vaillant Couturier 92240 Malakoff • **Juridica** - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,69 € - 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.

Ref. 2001673 01 2026 - Crédits photos : AdobeStock

VOYAGE

Wild Atlantic Way : chemins de traverse et côte ouest irlandaise

Texte : Lucie Danon, Lilia Renault et Valentin Bastard
Photos : Adobe stock

Ouverte en 2014, la Wild Atlantic Way sillonne 2 500 km de côtes, ce qui en fait la plus longue route côtière du monde. On vous fait découvrir l'ouest irlandais sur cette route touristique de la République d'Irlande.

Que vous voyagez à vélo, camping-car, deux-roues ou voiture de collection, vous pouvez partir à l'aventure sur cette route découpée en six zones : les territoires du Nord, le surf, les baies, les falaises, les péninsules et la « Côte du Paradis ».



De nombreuses activités pour les passionnés de voyage !

L'Irlande, pays de tradition et de folklore, offre aussi de quoi vivre pleinement le voyage en découvrant autrement les différents comtés traversés par les chemins de traverse de la Wild Atlantic Way. Plus de 63 plages sont labellisées Pavillon Bleu, pour les surfeurs et baigneurs. Les fans de Star Wars pourront se promener dans les décors de la saga. Les amoureux d'aurores boréales seront ravis de partir à leur chasse dans le comté de Donegal. Quant aux golfeurs, ils apprécieront les magnifiques espaces que l'Irlande peut leur offrir.



Comment se rendre en République d'Irlande avec son véhicule ?

Plusieurs traversées en ferry (environ 12h) s'offrent à vous au départ de la France :

1. Entre Cherbourg (50) et Rosslare. À 180 km de Dublin, ce qui permet de rejoindre Malin Head (comté de Donegal) tout au nord de la Wild Atlantic Way (300 km par la côte Est et l'Irlande du Nord).AA
2. Entre Roscoff (29) et Cork dans le comté du même nom, qui est aussi le sud de la Wild Atlantic Way.



Conduire en République d'Irlande.

- On roule à gauche.AA
- Il vous faudra un permis de conduire international.
- Signalisation : vous devrez connaître quelques mots en gaélique et penser à lire les informations complémentaires au sol.
- L'assurance automobile doit être à votre nom.AA
- Limitations de vitesse : 30km/h en ville, 120km/h sur autoroute, etc.AA
- D'autres règles s'appliquent à l'Irlande du Nord : les miles au lieu des kilomètres, une carte verte obligatoire comme preuve d'assurance, etc.AA



De haut en bas, les falaises de Moher, couché de soleil sur le Connemara, une rue de Kinsale (comté de Cork), mégalithes à Carrowmore.

Van Trips en Europe : à la découverte de l'ouest irlandais



Grâce à Lilia et Valentin et leur livre « Van trips en Europe », partez à l'exploration de l'Irlande ! Retrouvez leurs conseils pour parcourir cette route mythique.

ÉTAPE 2 : COMTÉ DE SLIGO



Mullaghmore : Village avec vue sur le château de Classiebawn.



Plage de Streedagh : Spot de surf et balade à cheval.



Mégalithiques de Carrowmore : Tombeaux néolithiques datant de plus de 6 000 ans.

ÉTAPE 3 : COMTÉ DE MAYO



Downpatrick Head : Piton rocheux de Dún Briste, coucher de soleil et spot d'observation d'étoiles filantes.



Wesport : Musique traditionnelle au pub Matt Molloy's.

ÉTAPE 4 : COMTÉ DE GALWAY



Abbaye de Kylemore : Château du 17^e siècle avec des jardins victoriens.



Îles d'Aran : 3 petites îles pittoresques à découvrir à vélo.

ÉTAPE 1 : COMTÉ DE DONEGAL



Malin Head : Spot pour chasseurs d'aurores boréales dans la péninsule d'Inishowen.



Parc national de Glenveagh : Kayak sur le lac Dunlewey Lough, ou exploration de la vallée Poisonned Glen.

ÉTAPE 5 : COMTÉ DE CLARE



Lahinch : Parcours de golf mythique.



Doolin : Randonnée de 2h jusqu'aux falaises de Moher.



Loop Head Drive : Décor de cinéma pour fans de Star Wars.

ÉTAPE 6 : COMTÉ DE LIMERICK



Adare : Le plus joli village d'Irlande.



Foynes : Musée pour les passionnés d'aviation, c'est aussi ici qu'est né l'Irish Coffee.

ÉTAPE 7 : COMTÉ DE KERRY



Conor Pass : L'une des routes les plus élevées d'Irlande (450m au-dessus du niveau de l'eau) avec vue panoramique sur la péninsule de Dingle.



Portmagee : Village côtier et maisons colorées.



Îles de Blasket : Sentier pédestre d'1h30, collines sauvages, fous de Bassan et phoques.

ÉTAPE 8 : COMTÉ DE CORK



Parc forestier national de Gougane Barra : Sentiers pédestres balisés et baignades en forêt à Coomroe.



Île de Dursey : Se rejoint avec l'unique téléphérique européen qui traverse l'océan.



Château de Blarney : Le plus célèbre du pays, pour la pierre de l'éloquence.



Quid du stationnement de votre camping-car ou van aménagé.

Le bivouac est interdit dans les spots nature. Des applications comme Park4Night, Caramaps ou Camping-Car Park peuvent vous accompagner dans votre voyage. Grâce à elles vous aurez la liste d'aires, campings et parkings, ainsi que les règles locales concernant le stationnement.

POUR EN SAVOIR PLUS

L'INTÉGRALITÉ DU CIRCUIT PROPOSÉ EST À RETROUVER SUR NOTRE SITE :





Vincent, Marc et Guillaume Bapedou, à la conquête de la Grèce.

VOUS & VOTRE PASSION

« Une p'tite roue en plus », le périple familial à moto et side-car

Texte : Déborah Tassin

Photos : Guillaume et Marc Bapedou

Ils ont quitté la France au guidon d'une réplique récente d'anciennes Royal Enfield des années 50 et d'un side-car pour un périple familial. Pendant trois mois, Marc, ses fils Guillaume et Vincent, atteint de trisomie 21, ont roulé jusqu'en Grèce, avalant plus de 10 000 km entre cols montagneux, pistes cabossées et rencontres improbables. Une manière de surmonter un deuil et de redéfinir leur équilibre à trois.

Pouvez-vous nous raconter comment est née l'idée de ce périple à moto et side-car ?

Guillaume Bapedou : Avec papa, ce n'était pas notre premier grand voyage. Nous avions déjà réalisé deux grands tours européens : le premier en 2017 à travers l'Europe du Nord et la Scandinavie, et le second en 2019 en Europe centrale. À l'époque, on s'était dit qu'on repartirait un jour, car il nous restait un grand morceau à explorer : les Balkans et la Grèce. Lors de nos précédents voyages, on utilisait

un Fiat Doblò aménagé, pratique mais limité à deux places. Vincent était resté avec notre mère. Mais après sa disparition, impossible de le laisser à la maison : il devait venir avec nous. C'est là que l'idée un peu décalée du *side-car* est apparue.

Marc Bapedou : Pour Vincent, le *side-car* avait un autre avantage : il pouvait vraiment participer. On a installé le GPS dans le panier et Vincent est devenu notre navigateur. Dans le monde de la moto, le passager est souvent surnommé « le sac de sable » parce qu'il n'est pas acteur du voyage. Là, au contraire, il jouait un vrai rôle.

“ Ce voyage a été une manière de tourner la page, de se remettre en mouvement et de **partager un vrai projet commun** avant que chacun prenne son chemin. ”



Qu'est-ce qui vous a motivé à transformer cette idée en véritable aventure familiale ?

G.B : Après le décès de maman il y a deux ans, nous avons pendant un an et demi, vécu tous les trois comme dans une « colocation », en mode survie. Elle gérât beaucoup de choses à la maison, à commencer par Vincent, et on a dû apprendre à fonctionner sans elle. Ce voyage a été une manière de tourner la page, de se remettre en mouvement et de partager un vrai projet commun avant que chacun prenne son chemin. Pour moi, c'était un tremplin professionnel, pour Vincent une transition avant son entrée en foyer de vie, et pour papa l'occasion de profiter de sa retraite. Ce voyage, c'était une façon d'avancer ensemble.

Quel a été le rôle de chacun dans la préparation du projet ?

M.B : Moi, j'étais sur la partie technique, notamment le choix des motos. On a opté pour des modèles inspirés de la Seconde Guerre mondiale : un *sidecar* réplique d'un Ural soviétique, et ma Royal Enfield de l'armée anglaise qui fait penser à un modèle utilisé par l'armée allemande Afrika Korps du fait de son look et sa couleur sable. Rouler 10 000 km avec ce type de machines est rare, et ça nous a donné un vrai capital sympathie.

G.B : J'ai tracé l'itinéraire, choisi les étapes et préparé les visites. On voulait découvrir des pays qu'on ne connaissait pas encore : la Slovénie, les Balkans, puis la Grèce, qui représentait pour nous « le bout de la route ». On est très attirés par l'histoire liée à l'ex-URSS et par la mémoire encore très présente dans ces régions. L'ex-Yougoslavie¹, notamment, est d'une richesse culturelle incroyable. Pour la Grèce, Athènes s'est imposée naturellement : c'est la capitale, un symbole fort pour clore le voyage.

Pour Vincent, le projet était difficile à visualiser, mais il a une capacité d'adaptation impressionnante. Même sans tout comprendre en amont, il a découvert le voyage au fil du périple.



¹ Ex-Yougoslavie : nom donné à l'ancienne République socialiste fédérative de Yougoslavie, composée de six républiques (Bosnie Herzégovine, Croatie, Macédoine, Monténégro, Serbie et Slovénie) et dissoute à partir de 1991.

“ *C’est aussi ça la magie du voyage : tomber sur les bonnes personnes au bon moment.* ”



D’où vous vient ce goût pour l’aventure et le dépassement de soi ?

G.B : Cela me vient de mes parents, on voyageait beaucoup quand j’étais enfant. Mon premier grand voyage, c’était l’Inde, quand j’avais 7 ans. Et ensuite, il y en a eu beaucoup d’autres. Quand j’étais étudiant, j’ai participé au 4L Trophy : on avait acheté une vieille 4L en ruine que l’on a retapée pendant un an et demi. Ce mélange de défi, de mécanique et de voyage a été mon premier vrai *road trip*.

M.B : Plus jeune, je faisais beaucoup de moto et j’étais militaire, ce qui m’a amené à voyager. J’ai vite compris qu’il existait d’autres cultures et d’autres façons de voir le monde. Après l’armée, j’ai visité le Pakistan, l’Afghanistan, l’Inde... Découvrir le monde est devenu naturel pour moi, et j’ai transmis cette passion à mes enfants.

Vous êtes partis de Paris fin août : comment se sont déroulés les premiers jours sur la route ?

G.B : Le départ a été un peu particulier : j’ai quitté Paris seul avec le *side-car* pour rejoindre mon père et Vincent qui étaient en Auvergne. Cette première étape dépassait les 400 km, alors que nous nous étions fixés une limite de 200 km par jour afin d’éviter la fatigue et de conserver du temps pour visiter. Une fois en Auvergne, on est restés trois jours pour préparer les motos et tout arrimer avant de partir vers Annecy fêter les 70 ans de papa, ce qui marquait

le début de l’aventure avant de filer vers l’Italie. Comme dans tout *road trip*, il nous a fallu quelques jours pour trouver notre rythme.

M.B : On savait que le *side-car* était très exigeant physiquement, on avait donc décidé de faire de petites étapes et d’éviter autoroutes et voies rapides. On voulait absolument traverser les villages et rencontrer les gens.

Quels ont été les plus grands défis techniques ou logistiques du voyage ?

G.B : Le plus dur a été la mécanique. Dès le premier tiers du voyage, on a eu des soucis avec le pneu de la moto, qui était déjà fatigué au départ. Papa devait le changer en Auvergne, mais il a une légère tendance à procrastiner. (*rires*) Tous les matins, on regonflait le pneu avec notre compresseur. Il a tenu jusqu’au dernier jour, où il a éclaté en rentrant vers l’Auvergne, puis définitivement lâché en remontant vers Paris. Heureusement, j’avais une chambre à air de secours.

M.B : Il y a aussi eu un autre incident : en Italie, j’ai perdu mon pot d’échappement. Les Royal Enfield vibrent tellement que les boulons finissent par se desserrer. Coup de chance, un jeune passait sur le chemin, il nous a emmenés chez son père, un ajusteur fraiseur équipé de toutes les machines nécessaires. Il nous a refait les pièces à l’identique et on est repartis comme neufs. C’est aussi ça la magie du voyage : tomber sur les bonnes personnes au bon moment.

Avez-vous fait des rencontres marquantes sur la route ?

M.B : Les petites routes réservent toujours des surprises. Un jour, épuisés et sous la pluie, on s’arrête dans une minuscule station-service et un homme nous aborde en français. Il faisait un pèlerinage des sanctuaires alignés entre le Mont-Saint-Michel et Jérusalem. Il voyageait en totale autonomie, à pied, dormait dehors, cuisinait sur son réchaud... Un personnage fascinant avec qui nous sommes restés en contact.

Et puis il y a eu la scène la plus improbable, en Albanie. On visitait un *spomenik*², et Guillaume a sorti le drone pour filmer. Soudain, un camion frigorifique arrive, puis une petite camionnette. Les deux se mettent dos à dos et transfèrent discrètement des carcasses de viande congelée, très clairement un *deal* pas officiel. Le chauffeur du camion vient nous voir, et via Google traduction nous prévient : « Un meurtre a eu lieu deux jours plus tôt. La police cherche encore le suspect, et si elle voit un drone voler, elle tirera sans sommation. Vous devriez le faire atterrir et partir. » Autant dire qu’on n’a pas traîné.

Comment vous êtes-vous organisés au quotidien ?

G.B : J’avais préparé un itinéraire, mais plutôt comme un fil rouge : on savait par où passer, sans rien figer. Si une ville nous plaisait, on restait plus longtemps ; si ce n’était pas le cas, on repartait dès le lendemain, même si j’avais prévu plusieurs

nuits. On n’a rien réservé à l’avance et on fonctionnait au jour le jour, principalement en réservant dans des appartements via Booking ou Airbnb au dernier moment. Trois mois d’hôtel, c’était hors budget, et le camping n’était pas envisageable avec Vincent, pour qui la nature et lui, ça fait deux.

M.B : Oui, les locations saisonnières ont vraiment facilité les échanges. À Sarajevo, par exemple, on a rencontré un couple qui nous a loué son appartement et avec qui on a beaucoup discuté. Ils nous ont raconté ce qu’ils avaient vécu pendant le siège et les bombardements des années 1992 à 1996. Sarajevo est une ville chargée d’histoire, et entendre ces témoignages directs, c’était d’une richesse incroyable. C’est exactement ce type de rencontres humaines qu’on recherchait en voyageant de cette manière.

Qu’est-ce qui vous a le plus marqué ?

Vincent Bapedou : J’adore la moto et la rencontre avec les autres m’a beaucoup plu. Il y a aussi la fois avec le ferry quand le *side-car* est rentré dans la soute, ça m’a bluffé, mettre une moto dans un bateau c’est incroyable.

G.B : Vincent a reçu une bienveillance incroyable. Jamais de malaise, ni de rejet. Souvent, les locaux lui offrait un petit quelque chose et lorsqu’on achetait des autocollants de drapeaux, les commerçants glissaient régulièrement un cadeau en plus, rien que pour lui.

Pour moi, difficile de choisir un seul moment sur trois mois. Les Balkans ont été une énorme surprise : avant, je voyais ça comme une succession de petits pays indistincts, mais en réalité, chaque virage offrait des paysages magnifiques.

M.B : Même si j’avais beaucoup voyagé auparavant, je ne connaissais pas les Balkans. J’en avais une vision figée. Ce voyage m’a montré tout le contraire : chaque pays a sa propre identité, que ce soit la Slovénie, la Croatie, la Serbie, l’Albanie... une complexité culturelle incroyable, qui m’a donné envie de replonger dans l’histoire pour mieux comprendre. Enfin, un aspect m’a particulièrement marqué : les routes. C’est 10 000 km de montagnes, de routes trouées, de conduite parfois « créative », surtout dans les Balkans, où le code de la route est souvent théorique.

Y a-t-il des moments où votre complicité familiale s’est particulièrement révélée sur la route ?

G.B : Ce voyage a été une manière de tourner une page après le décès de maman. Il a aussi déclenché des décisions importantes... Vincent était en foyer d’accueil de jour, mais nous savions que cette organisation ne durerait pas. Le voyage nous a poussés à déposer un dossier pour qu’il intègre un foyer de vie adapté.

Pour moi, ce fut un déclic professionnel : j’étais ostéopathe uniquement à domicile et depuis ce voyage, je me suis « sédentarisé » et je travaille dans deux cabinets. La relation entre Vincent et papa a profondément évolué. Avant, Vincent était surtout tourné vers maman et ne montrait pas de complicité particulière avec papa. Pendant le voyage, il y a eu un transfert naturel.

V.B : Je me suis senti plus proche de papa. On a commencé à faire plein de choses ensemble, et j’aimais vraiment être avec lui. Je me suis rendu compte que je pouvais faire beaucoup plus de choses tout seul. Ça m’a donné confiance. C’était complètement différent du centre de jour. J’avais des responsabilités pendant le voyage : parfois, c’est même moi qui gérais la carte bleue quand on allait boire un verre. J’ai aimé avoir ces missions.

M.B : Le voyage nous a rendus plus fusionnels. Pour Vincent, ce fut une rupture totale avec la routine du centre de jour.

Avez-vous déjà envisagé d’autres projets du même type après celui-ci ?

G.B : À notre retour, nous sommes passés par l’Auvergne, où maman est enterrée, pour finir symboliquement le voyage là où il avait commencé. Très vite, papa me disait déjà : « On repart quand ? ». L’idée est déjà là, après l’Est de l’Europe, on pourrait explorer l’Ouest, notamment la péninsule Ibérique en passant par le Portugal, l’Espagne et peut-être même aller jusqu’au Maroc toujours en *side-car* et motos anciennes.

Que souhaiteriez-vous que les lecteurs retiennent de votre histoire ?

M.B : Je leur dirais qu’il ne faut pas remettre leurs projets à plus tard. Et là, c’est le vieux qui parle. (*rires*) Neuf fois sur dix, quand les gens qui disent « Quand je serai à la

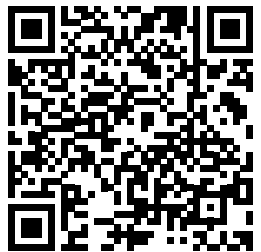
retraite, je ferai ci, je ferai ça... », ils ne le font finalement pas. Les années passent, et les projets restent des idées.

Notre message, c’est qu’il faut se donner les moyens quand on peut faire quelque chose. On n’a pas escaladé l’Everest... On a réalisé une aventure à notre niveau, avec nos vieilles motos, le *side-car*, la route, les paysages, les rencontres. Ce n’était pas toujours facile, mais c’était faisable.

G.B : Qu’il faut oser partir. Beaucoup disent : « Tu as de la chance de voyager. » Oui, ça a un coût, mais on peut aussi voyager modestement. La maladie de maman nous l’a montré, elle avait plein de projets et voulait voyager pendant sa retraite, mais elle est décédée un an après l’avoir prise. Elle n’a jamais pu profiter du temps qu’elle s’était promis. La vie ne nous attend pas sagement. Il faut agir maintenant.

Les lecteurs peuvent retrouver le récit complet de notre voyage sur notre blog « Une p’tite roue en plus ». C’était le meilleur moyen de partager nos aventures comme on le souhaitait, avec du fond, du récit, et pas seulement des images. Je n’étais pas bon en rédaction à l’école, mais pour raconter notre voyage, l’inspiration est venue naturellement.

DÉCOUVREZ LEUR PÉRIPLE



² Monument moderniste de l’ex-Yougoslavie commémorant la résistance et les victimes de la Seconde Guerre mondiale.



L'interview Agent AXA Passion : Nicolas Gareyte

Texte : Katia Saighi

Photos : Nicolas Gareyte

D'où vous vient votre passion pour la moto ?

J'ai passé mon permis moto juste après mon permis voiture en me disant : « Au moins, je l'aurai déjà si je décide un jour d'acheter une moto » ce que j'ai fait deux mois après. Ma passion vient aussi du fait que mon beau-frère faisait de la compétition et que j'ai eu l'occasion de le suivre et de participer de l'intérieur pendant plusieurs années, notamment sur les 24 Heures du Mans, le Bol d'Or ou encore le Championnat de France d'endurance. Quasiment tous les ans je me rends à Barcelone pour le Grand Prix

Moto, et en mai 2025 j'ai assisté à la victoire de Johann Zarco au Mans. Avec les clients motards, on parle moto avant même de parler assurance, c'est ce que j'aime dans cette relation.

Comment cette passion vous accompagne dans votre quotidien d'Agent AXA ?

Aujourd'hui, je suis identifié comme Agent et assureur motard grâce aux années de terrain et aux événements. Je parle souvent moto, et si la personne roule aussi, on finit presque toujours par travailler ensemble. Les journées circuit au Mans ou le stage enduro dans les Corbières m'ont aussi permis

de rencontrer des motards qui s'assurent chez moi, même quand ils viennent d'autres régions. (rires) Cette passion me permet de mieux conseiller et de faire de la prévention.

Dans notre agence, l'équipe est variée, l'ambiance est bonne, et les clients le sentent. Ils voient des sourires et ça met en confiance. Côté événementiel, avec la concession BMW, à 5 minutes de l'agence, nous allons bientôt accueillir une diffusion en avant-première des vidéos de l'aventurier Ben Blake, qui sera présent pour l'occasion. L'idée est de faire venir mes clients et ceux de BMW lors de leur soirée de pré-saison pour partager un moment ensemble.

Qu'est-ce qui vous touche ou vous motive le plus dans le domaine des assurances aujourd'hui ?

C'est la relation qu'on peut nouer avec nos clients. Certains poussent la porte sans nous connaître... et 15 ans après, ils sont toujours là. Il y a même des clients qui sont présents dans l'agence depuis plus de 40 ans. Pour moi, c'est le plus beau signe de fidélité et de réussite. Ils nous amènent leurs parents, leurs frères et sœurs. Ils demandent à nous voir, nous appellent par notre prénom. Certains deviennent des copains, d'autres nous invitent : « Passez avec vos enfants manger les crêpes ce week-end ». Et puis, il y a les moments difficiles : après un sinistre, ils nous confient avoir été bien accompagnés et soutenus pendant cette période. C'est ce qui me plaît toujours

“ C'est ce qui fait la force de l'agence, et du réseau des Agents généraux : **du contact humain pendant toute une carrière.** ”

autant après 18 ans, et qui me donne envie de continuer encore longtemps.

Avez-vous un souvenir qui vous a touché au cours de votre parcours à l'agence ?

Pendant des années, on a essayé de travailler avec la concession BMW située à côté de l'agence, mais la porte était un peu fermée parce qu'ils avaient BMW Assurances. Puis un jour, le responsable des ventes m'appelle et il me dit : « Tu veux qu'on travaille ensemble ? Aide-moi à faire cette affaire ». C'était pour un monsieur anglais qui voulait une S 1000 RR à plus de 30 000 €. J'ai remué ciel et terre pour sortir un tarif. Le client a acheté la moto, et ça a ouvert les portes du partenariat. Aujourd'hui, cela fait 4-5 ans qu'on travaille ensemble, et ce même client a assuré une deuxième moto chez nous.

Avez-vous déjà participé à des événements AXA Passion et quels souvenirs gardez-vous ?

J'ai participé au Bol d'Or au Castellet en 2017 ou 2018 : l'accueil, les structures, la descente dans les paddocks, la moto AXA Passion engagée en catégorie classique, c'était une superbe journée. J'ai aussi visité les locaux de Brough Superior à Toulouse avec deux clients devenus des copains : on a vu la fabrication, les motos Aston Martin et celle de Lawrence d'Arabie. Il y avait un tirage au sort pour essayer une moto à plus de 100 000 €. J'ai gagné et avec David Dumain, un ancien pilote, on s'est baladé et on a visité ensemble.



(De haut en bas) Concession BMW de Boulazac (24). Rallye Moto 2023 au Lac d'Annecy. Sortie circuit au Mans avec BMW France fin juillet 2025.



Devanture de l'agence AXA de Nicolas Gareyte.



Vous avez participé plusieurs fois au Rallye AXA Passion. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Oui, j'ai participé à trois rallyes. C'est un événement qui rassemble autour de la passion de la moto. On est entre motards, dans notre élément, avec une ambiance très conviviale et une organisation au top. Les parcours sont variés sur trois jours. Les lieux sont magnifiques : j'ai fait celui autour du lac d'Annecy il y a deux ou trois ans, un autre vers le Pont du Gard, dans les Cévennes. On rencontre des motards de tous horizons, clients AXA ou non, jeunes permis comme passionnés de 70 ans qui font parfois 30 000 à 40 000 km par an. On échange sur la moto, les expériences et on passe des bons moments. J'y suis allé une première fois avec deux couples de clients, puis avec des collègues Agents AXA à celui d'Annecy. À chaque fois, les endroits sont toujours bien trouvés, les parcours très bien faits et sécurisés... c'est vraiment super !



Sortie moto Pyrénées au col du Tourmalet avec des amis et clients.

Que peut-on souhaiter à votre agence pour 2026 ?

De continuer à accueillir des clients motards, faire de belles rencontres, et de vivre des événements avec AXA Passion, comme le Salon du 2 Roues à Lyon. Et au-delà de la moto, c'est de continuer à travailler sans en avoir l'impression. Quand un client vient assurer sa moto, on parle 10 minutes de contrat et 45 minutes de moto... et je n'ai pas l'impression d'être au travail car on discute entre motards. C'est ce qui fait la force de l'agence, et du réseau des Agents généraux : du contact humain pendant toute une carrière. Pour mon agence, l'idée est de continuer à se développer sur ce secteur passionnant, par les rencontres et par les produits qu'on découvre. Certains clients nous réservent de belles surprises et arrivent avec des spécimens à assurer... et c'est assez plaisant quand on aime ça.



Journée piste avec la Ducati Panigale V2 Bayliss circuit du Val de Vienne au Vigeant juillet 2023.

Portrait Chinois

Si j'étais...

① UNE MOTO

Une Ducati. C'est beau : les lignes et le design sont magnifiques, et ça a du caractère ! Parfois capricieuse, mais avec beaucoup d'énergie à revendre.

② UN CIRCUIT

Le circuit de Barcelone. C'est là que j'ai vécu mes plus belles expériences moto : je croise des clients et c'est toujours de très bons moments.

③ UN ACCESSOIRE MOTO

Les freins. En moto, on a des sensations mais on reste fragile. On n'est pas dans une carrosserie, et c'est un accessoire essentiel pour bien maîtriser sa moto.

④ UNE QUALITÉ ESSENTIELLE D'UN PILOTE

Ne pas se surestimer. En moto, si on repousse un freinage de 10 mètres uniquement parce qu'on se sent capable et qu'on a vu un autre le faire, on finit dans le bac à gravier.

NOS DERNIÈRES ACTUALITÉS ET ÉVÉNEMENTS EXCLUSIFS

Journées roulage - Toniutti Academy



AXA Passion renforce cette année **ses actions de prévention routière**. Avec notre partenaire, **la Toniutti Academy**, nous organisons deux journées de roulage encadrées. Quel que soit votre niveau de pilotage, vous pourrez vous perfectionner ou prendre confiance et vous préparer sereinement pour partir à l'aventure dès les beaux jours.

Ces événements sont encadrés par des pilotes professionnels, dont **Julien Toniutti**, multiple champion de France des rallyes routiers et recordman français du Tourist Trophy en 2018.

Deux formats sont proposés aux membres du Club AXA Passion :
• Une balade coaching sur les routes du Beaujolais le **18 avril**.
• Un stage de perfectionnement sur le **Circuit du Pôle Mécanique Alès Cévennes (30)** le **1^{er} juin**, encadré par Julien Toniutti et **Serge Nuques**.

Le tour de Belle-Île

Mythique régates et **première course de l'année**, les passionnés de plaisance et curieux de navigation se retrouveront sur terre ou en mer **du 8 au 10 mai**, pour un week-end festif entre navigation et découverte à La Trinité-sur-Mer (56).

Un **code promotionnel** pour inscrire votre bateau à la compétition est disponible dans **votre espace Club**.

Cette année encore, AXA Passion est fier d'être **partenaire officiel** de l'événement et vous attend nombreux sur le **Grand Tour by AXA Passion** ou le P'tit Tour by Suzuki. Deux courses où les amateurs s'alignent aux côtés de grands noms de la course au large dans la Baie de Quiberon.

Les plus jeunes pourront s'initier à l'optimisme avec le **Kids Tour by AXA Passion**, et de **nombreuses surprises** sont à prévoir pour les plus grands...



DEFI, PASSION & CONVIVIALITÉ



Les 40 ans du Rallye AXA Passion



Cette année, **le Rallye AXA Passion fête ses 40 ans** ! Né en 1984 pour les membres du **Club 14**, cette édition célèbre quatre décennies de découverte et de rencontres entre motards passionnés. Un anniversaire symbolique d'un événement devenu incontournable pour tous ceux qui aiment rouler, partager et vivre la moto autrement.

Du 14 au 17 mai, le Rallye vous emmènera sur les routes du **Portugal** pour un *road trip* destiné à vous faire vivre une expérience inoubliable. Comme chaque édition, il s'articule autour d'itinéraires soigneusement élaborés avec des roadbooks détaillés, ainsi qu'une assistance complète pendant le séjour.

En 2026, Le Rallye AXA Passion invite les motards à découvrir **deux boucles exceptionnelles** ; la première sillonne la splendide **vallée du Douro** vers le Nord, tandis que la seconde mène du côté sauvage du **parc de Gerês** avec une incursion en Espagne. Chaque étape permettra une immersion totale au cœur de paysages grandioses.

Les participants seront hébergés au **Pena Park**, un hôtel 4 étoiles niché dans la forêt de pins de **Ribeira de Pena**. Ils bénéficieront d'une **restauration complète** et de l'accès à **deux piscines** dont une avec jets d'eau pour se relaxer après les balades à moto. De quoi s'offrir une expérience immersive !

Seulement **180 places sont disponibles** : réservez la vôtre sans plus attendre !



Sunday Ride Classic

Le **circuit Paul Ricard** accueillera les passionnés de motos de 1970 à aujourd'hui au **Castellet (83)** pour la 17^e édition de ce festival certifié FIM Heritage qui se déroulera du **16 au 17 mai**.

Lors de cette emblématique **course d'endurance**, la plus grande de son genre, avec son départ de jour et son arrivée de nuit et ses **64 motos venues de toute l'Europe**, vous vivrez une expérience exceptionnelle ! Plus de 1 000 motos exposées, des balades sur piste, des **expositions de modèles rares**, des animations et des rencontres entre collectionneurs seront aussi au programme.

En tant que **partenaire de cet événement**, nous sommes heureux de vous retrouver sur notre stand, et de vous proposer une **parade AXA Passion**, en accès libre, pour les **100 premiers participants** à s'inscrire via leur espace Club. Un beau week-end qui combine vitesse, patrimoine moto et convivialité.



Classic Racing School



Le partenariat entre AXA Passion et la Classic Racing School revient pour la deuxième année consécutive afin d'offrir aux passionnés de voitures classiques une **véritable expérience de pilotage**. Roulez sur **le circuit mythique de Charade (63)**, comme dans les années 60, dans un cadre sécurisé et encadré par des professionnels, et retrouvez les sensations de conduite pures et inégalées du *racing* d'époque.

Le 13 juin, les membres du Club AXA Passion pourront vivre une expérience exaltante en prenant le volant d'une véritable **monoplace** des années 60 : **la Crosslé 90F**. Chaque participant aura accès à un pack exclusif comportant **trois sessions de 20 minutes**, un débriefing personnalisé réalisé par des experts et seront équipés d'une **veste matelassée**, qui leur sera offerte. Ils profiteront également d'un déjeuner pour échanger avec d'autres passionnés de sports automobiles vintage et repartiront avec un **pack photos et vidéos** pour immortaliser chaque instant de cette journée mémorable.

Une expérience exclusive pensée pour **20 membres du Club AXA Passion**. Réservez votre place dès maintenant.



Le Petit Futé x AXA Passion : les guides 2026

AXA Passion renouvelle une fois de plus son partenariat avec le Petit Futé pour vous accompagner dans vos balades.

Depuis 2006, notre partenaire Club 14 proposait aux motards le premier guide regroupant les plus belles balades françaises à faire au guidon d'un deux-roues : « **La France à Moto** ».

Depuis, nous nous sommes associés à de nouveaux guides du Petit Futé comme « **France en Camping-car** » qui propose des circuits sur mesure pour des vacances nomades en camping-car ou van, ou encore le guide « **Véhicules de Collection** » offrant conseils et itinéraires thématiques pour les passionnés de véhicules anciens, ainsi que le guide « **Corse à Moto** » avec des circuits spécifiquement pensés pour découvrir l'Île de beauté, entre côtes et montagnes.



Pour fêter les **20 ans** d'une collaboration qui nous tient à coeur, nous continuons de vous accompagner sur les routes de France et vous donnons rendez-vous en librairies pour retrouver les nouveautés des éditions 2026 ! « **Véhicules de Collection** » et « **Corse à Moto** » sont déjà disponibles, quant à « **La France à Moto** » et « **France en Camping-car** » ils paraîtront dès le 1^{er} mai.

RETOUR SUR...

Rétromobile 2026

Une édition anniversaire marquée par des expositions inédites

Du 28 janvier au 1^{er} février 2026, Rétromobile a célébré son 50^e anniversaire. Pour cette édition spéciale, le salon a une nouvelle fois réuni passionnés et collectionneurs, mais aussi familles et curieux, venus découvrir l'histoire automobile sous toutes ses formes. Créé à l'origine comme un simple rendez-vous de collectionneurs, l'événement confirme son statut de référence, attirant un public toujours plus large et intergénérationnel.

Une expérience immersive avec le Club AXA Passion

AXA Passion a réservé pour une trentaine de membres de son Club une expérience exclusive : une visite privée du salon avant l'ouverture au public. Accueillis par l'orchestre de la Garde républicaine, ils ont parcouru en petit comité les stands emblématiques de Rétromobile, guidés par un spécialiste des véhicules de collection. L'occasion d'admirer de nombreux modèles d'exception et d'échanger avec un expert passionné dans des conditions privilégiées.

Sur son stand, AXA Passion a accueilli ses clients et partenaires pour parler Passion et leur présenter ses solutions d'assurances sur mesure dédiées aux véhicules anciens.

Ces derniers ont également pu admirer une microcar BMW Isetta ainsi qu'un modèle issu de l'exposition Steve McQueen, une moto Triumph TR6 Trophy inspirée du film La Grande évasion. Présents sur le stand AXA Passion,

ces véhicules emblématiques ont attiré de nombreux collectionneurs tout au long du salon.

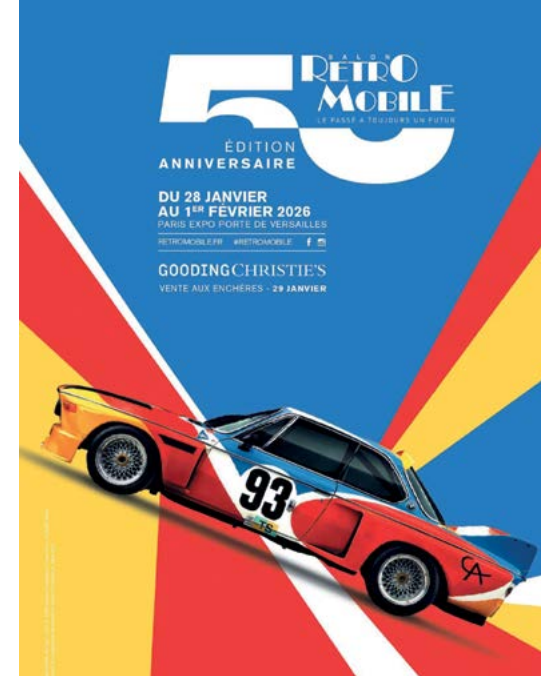
Steve McQueen, la vitesse pour passion

Juste à côté du stand AXA Passion, l'exposition consacrée à Steve McQueen, pensée par les Épicuriens et en partenariat avec AXA Passion et Noc Motors, a également rencontré un vif succès.

Le public a pu découvrir plusieurs voitures et motos, liées aux films de cette icône du cinéma. Cette immersion dans l'univers du « King of Cool » a permis de mieux comprendre la relation profonde que McQueen entretenait avec les motos et véhicules. Une exposition marquante, considérée comme l'un des temps forts du salon.

Des expositions remarquables

Le BMW Art Car World Tour a fait escale à Paris, réunissant pour la première fois en France, 7 voitures emblématiques décorées par de grands artistes.



Ces voitures, qui ont couru aux 24 Heures du Mans, offraient un regard original sur la rencontre entre art contemporain et performance automobile.

Le salon a également mis à l'honneur Ettore Bugatti, avec la présentation exceptionnelle de l'Autorail Bugatti, dernier exemplaire des 88 autorails produits par l'entreprise dans les années 30. Cette pièce rare et unique avait quitté la Cité du Train de Mulhouse pour un voyage de trois jours en convoi exceptionnel jusqu'à la Porte de Versailles.

La vente aux enchères Gooding Christie's

Comme chaque année, la vente aux enchères de Gooding Christie's a présenté une sélection de modèles emblématiques. Parmi les véhicules exposés figuraient notamment une Bugatti Type 57, une Ferrari 250 GT ou encore une Porsche 911. Devenue un rendez-vous incontournable du salon, cet événement met en lumière des pièces majeures du patrimoine automobile.

Une édition anniversaire fidèle à l'esprit de Rétromobile

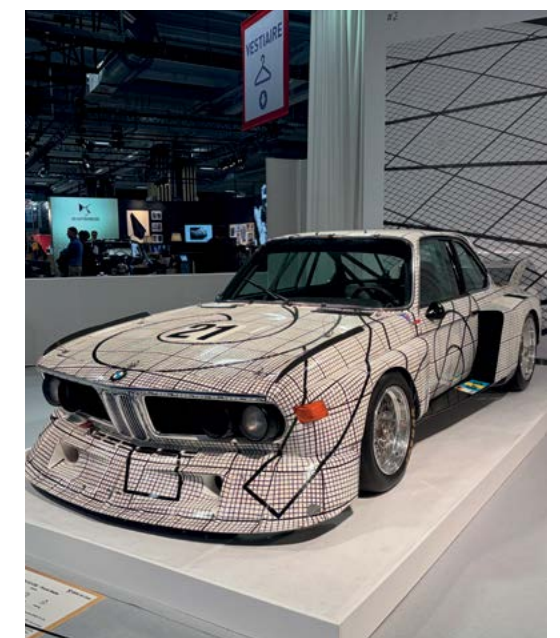
Cette édition anniversaire a de nouveau offert une expérience riche, fidèle à l'esprit du salon Rétromobile : un lieu où se partagent histoires, émotions et passion commune pour les véhicules de collection.



Le stand AXA Passion au salon Rétromobile (en haut). L'exposition Steve McQueen, la vitesse pour passion, scénarisée par Les Épicuriens (à droite).



Le dernier exemplaire de l'autorail Bugatti, type présidentiel (en bas).



Une des sept BMW Art Cars : par Frank Stella (1973).

ABONNEMENT CAP' PASSION

CAP' Passion : désormais disponible en abonnement papier !

Depuis plus de quatre ans, CAP' Passion **met en lumière** ce qui fait vibrer les passionnés de deux-roues, de véhicules de collection, de plaisance ou encore de camping-car.

Rencontres inspirantes, découvertes, instants de partage, chaque numéro capture ces moments qui rassemblent tous **ceux qui aiment rouler, naviguer ou s'évader**.

Chaque trimestre, le magazine vous propose des contenus exclusifs, des interviews inédites et des histoires de passionnés. De quoi nourrir vos envies, préparer vos prochaines sorties ou simplement prolonger le plaisir entre deux escapades.

Jusqu'ici, votre magazine était accessible uniquement sur le site d'AXA Passion dans sa version digitale, et dans certaines agences AXA en France dans sa version papier.

Pour permettre à tous ceux qui le souhaitent de profiter des prochains numéros en version papier, nous sommes heureux de vous annoncer le **lancement de notre abonnement papier annuel**.

CAP' Passion, livré directement dans votre boîte aux lettres

Dorénavant, les adhérents du Club AXA Passion qui le souhaitent pourront recevoir, chaque trimestre et à leur domicile, un exemplaire papier du magazine CAP' Passion.

Cet abonnement est proposé au tarif préférentiel de **24,90 €** par an (paiement unique) et comprend l'envoi de 4 numéros. À l'issue de cette période, aucune reconduction automatique : libre à vous de renouveler votre abonnement pour une nouvelle année.

Nouveauté : offrez l'abonnement à vos proches

Vous souhaitez faire découvrir le magazine CAP' Passion à l'un de vos proches ? C'est aussi possible !

Lors de votre souscription à l'abonnement, il vous suffit de cocher l'option dédiée et d'indiquer l'adresse de la personne à qui vous souhaitez offrir le magazine.

Pour rendre ce geste encore plus chaleureux, le premier envoi peut être accompagné d'une lettre personnalisable.

Bon à savoir : un même adhérent peut avoir plusieurs abonnements papier au magazine (pour lui-même et pour un ou plusieurs de ses proches).

Comment s'abonner :

1. Devenez adhérent du Club AXA Passion*
2. Accédez à votre espace adhérent, rubrique "Abonnement CAP' Passion"
3. Renseignez vos coordonnées de livraison (ou celles de votre proche). *Pour l'abonnement cadeau, pensez à cocher l'option permettant d'ajouter un message personnalisé.*
4. Validez votre paiement.

**Adhésion gratuite pour tous les clients AXA Passion.*



Passion

Évadez-vous toute l'année pour 24,90€.



Abonnement annuel au magazine

Chaque trimestre, recevez votre édition papier de CAP' Passion directement chez vous.



LA BOURSE AUX PROJETS

Yannick Picard : Où en est le pro- jet du gagnant de la première édition ?

Texte : Katia Saighi
Photos : Yannick Picard



LA BOURSE AUX PROJETS

Un terrain pollué, un changement de site, des mois d'incertitude... Pour beaucoup ce serait la fin de l'aventure. Pour Yannick Picard, lauréat de la 1^{ère} édition de la Bourse aux projets par AXA Passion, ce n'est qu'un défi de plus à relever. Son garage associatif La Caale s'apprête enfin à ouvrir ses portes en avril 2026, avec un objectif clair : réinsérer des jeunes orientés par la justice. Retour sur un parcours semé d'embûches, mené avec une détermination sans faille.

Quelles ont été les avancées et les défis les plus marquants du projet La Caale depuis octobre dernier ?

Il y a d'abord eu un aléa de chantier sur le site : une cuve encore pleine d'hydrocarbures se trouvait sous le garage. Lorsque les techniciens ont commencé à poser des pieux pour créer la dalle renforcée destinée à supporter les ponts, la cuve a été percée et son contenu s'est répandu sur l'ensemble du site, qui s'est retrouvé avec un taux de pollution très élevé.

Aujourd'hui, il est indispensable de dépolluer le terrain et des procédures sont en discussion entre la Communauté de Communes Aunis (CdC) et la commune de Marans. Pour poursuivre le projet, le maire Jean-Marie Bodin nous a proposé une solution : un ancien hangar qui nous convient.

La problématique était que ce bâtiment était en vente, ce qui nous plaçait sur un bail précaire. Ce n'était pas rassurant pour nous



L'agencement du garage modélisé par un bénévole et le futur mécanicien salarié.



Bénévoles, partenaires institutionnels et professionnels se réunissent régulièrement sur le chantier du garage.

puisque nous installons près de 50 000 € de matériel et la CdC s'est portée acquéreur du site en janvier dernier.

En parallèle, nous mettons le réseau de communication en place : le site internet est créé et la page Facebook est active, ce qui permet de partager l'avancée du projet.

“
Il faut *se battre et ne pas lâcher l'affaire*. Tout le monde a une chance, tout le monde a un rêve.”

Où en êtes-vous aujourd'hui ?

La CdC est maintenant propriétaire de l'intégralité du site, et nous allons pouvoir signer un bail au 1^{er} mars. Il faut souligner la forte mobilisation des élus, aussi bien de la commune de Marans que de la CdC, pour aller au bout du projet et lui permettre de voir le jour au plus vite. C'est un projet qui remonte à plusieurs années et qui a déjà été interrompu plus de deux ans par le Covid. L'ouverture du garage est prévue sur la première quinzaine d'avril 2026.

Comment s'organise l'équipe autour du mécanicien spécialisé dans les véhicules anciens ?

Il s'appelle Ludovic Berton et il a rejoint l'aventure il y a un peu plus d'un an. Il a une petite auto-entreprise à Courson, une commune au nord de Marans. On se connaît depuis des années au travers de rassemblements de voitures anciennes que j'organise

dans une autre association. C'est lui qui a pris l'initiative de venir vers nous et aujourd'hui, il fait partie intégrante de l'aventure.

À partir du 1^{er} avril, nous aurons les clés du garage et Ludovic sera salarié. Durant cette quinzaine de mise en chantier, comme il n'y aura pas de voiture à réparer, il s'occupera avec les bénévoles de l'aménagement du garage, et de mon autre association, les 24 Heures de la Pelle.

Dans cette association, beaucoup de bénévoles cherchent à recréer du lien social et me disent : « Yannick, nous, on veut t'aider sur le garage ». Ils ont déjà visité les lieux deux fois et viendront construire le bureau d'accueil et les commodités.

Le dispositif d'alternative aux poursuites judiciaires est au cœur du projet, comment le mettez-vous en place actuellement ?

C'est un projet lancé en 2022 avec le parquet de La Rochelle. J'ai rencontré il y a un peu plus d'un an Arnaud Laraize, le procureur, qui s'est montré très intéressé par l'initiative. Pour l'instant, il n'y a que des accords verbaux.

Orienter des jeunes vers le garage dans le cadre d'alternatives aux poursuites est une volonté forte du parquet. L'idée est de leur proposer une solution concrète : venir travailler sur une voiture ancienne et découvrir un métier, plutôt que d'effectuer un travail d'intérêt général.

On accueillera des jeunes envoyés par le parquet pour des incivilités : soit ils passent deux samedis après-midi au garage pour travailler sur une « sortie de grange » (voiture abandonnée remise en état, NDLR), soit ils refusent et des poursuites judiciaires seront engagées.



L'idée du garage solidaire est née d'une simple Fiat 500 de 1973 tombée en panne.

On accueillera aussi des jeunes de 3^{ème} en stage de découverte. Sylvie Martin, présidente de la Chambre des métiers de Nouvelle-Aquitaine Charente-Maritime, pourra nous orienter des jeunes qui veulent faire de la mécanique ancienne.

Fin janvier, j'ai reçu la convention pour la remise à titre gratuit de véhicules quatre-roues placés sous-main de justice et devenus propriété de l'État. Les véhicules confisqués par le tribunal (*par exemple en conduite sous alcool en récidive, NDLR*) pourront nous être proposés et on pourra les récupérer gratuitement sous 5 jours. Ils seront ensuite revendus à bas prix à des personnes en situation de précarité, ou loués à faible coût pour favoriser le retour à l'emploi.

Quels accompagnements recevez-vous actuellement des partenaires institutionnels et locaux impliqués dans le projet ?

D'abord vous, AXA Passion, vous avez été les premiers. Ensuite, nous avons également reçu le soutien de plusieurs institutions publiques et partenaires locaux pour financer l'investissement et accompagner le projet comme l'Etat à hauteur de 20 000 € et la région académique Poitou-Charentes pour 2 500 €. D'autres acteurs institutionnels nous accompagnent aussi dans le développement du garage comme la Région Nouvelle-Aquitaine au titre de l'investissement et du recrutement. Au total, nous avons reçu environ 100 000 € d'aides.

Au-delà des financements, comment le projet s'inscrit-il dans son environnement local et dans l'économie sociale et solidaire ?

Avec la convention signée, nous allons diversifier le parc de véhicules, notamment pour les personnes sans permis. Je suis en discussion avec une concession près de La Rochelle, pour récupérer une ou deux voiturettes Aixam.

Le site est tellement grand, un peu plus d'un hectare, que d'autres activités s'y greffent naturellement : un restaurateur

de motos anciennes avec qui on collabore, et bientôt le club de vélo d'Aunis Atlantique, qui remet en état des vélos pour des personnes en précarité sociale.

Enfin, il y a une vraie attente autour de l'ouverture du garage. Je reçois beaucoup de demandes : des particuliers, des entités sociales et solidaires, la régie de quartier de Villeneuve-les-Salines, le CCAS de Saintes, et des anciens chefs d'entreprise prêts à s'investir bénévolement. On est dans l'économie sociale et solidaire, avec la voiture ancienne comme fil rouge et l'objectif, c'est le retour à l'emploi.

Depuis le lancement du projet, quels sont les retours ou des anecdotes marquantes que vous avez reçus ?

Des témoignages marquants, j'en ai. Mais il y a aussi un côté un peu plus je dirais... désagréable. Tout le monde dit que faire du social, c'est bien, mais si on le fait chez les autres, c'est mieux. C'est un peu ça, le point gris du projet.

“ On ne parle plus seulement d'un garage associatif [...] : on parle d'un véritable pôle de mobilité pour faciliter l'accès à un emploi.”

Il ne faut pas être riche pour rouler en voiture ancienne. Certaines sont très abordables et ça permet de préserver du patrimoine, sans que cela donne un côté prétentieux, du style « je roule en ancienne », souvent véhiculé sur les réseaux sociaux. Le principe du garage plaît beaucoup, mais la dimension sociale du projet, notamment l'accueil de jeunes orientés par la justice, ne convainc pas tout le monde, même si ça reste une minorité. Moi, ça me motive encore plus. D'autant plus qu'aujourd'hui, le projet a grandi avec le changement de site. On ne parle plus seulement d'un garage associatif, collaboratif et d'insertion : on parle d'un véritable pôle de mobilité pour faciliter l'accès à un emploi.

Quel bilan tirez-vous de l'impact de la Bourse AXA Passion sur La Caale ?

Je dirais que ça a été le déclencheur. Au départ, si le ministère de la Justice a toujours cru en mon projet, d'autres acteurs étaient plus dubitatifs, justement à cause de ce facteur social qu'on veut vraiment impliquer dans ce garage.

Le fait que la ville de Marans et la CdC aient été valorisées par les deux vidéastes venus tourner une demi-journée avec nous, ça a mis en lumière le territoire. Et là, les gens ont réagi : « Oui, effectivement, on a besoin de ça ». Ça a été l'étincelle qui a allumé la mèche.

Il faut dire que le dossier date de 2019. (*rires*) Et la Bourse a créé un vrai effet boomerang car tous les acteurs se sont mobilisés depuis. On m'a même proposé de récupérer gratuitement les anciens ordinateurs des collèges du département.

Quelles sont les prochaines grandes étapes pour La Caale ?

C'est d'abord le génie civil pour installer les ponts de levage de voiture, puis on mettra en place le matériel avant l'ouverture du garage et l'inauguration en mai avec tous les partenaires, dont AXA Passion.

Ensuite, on accueillera les premiers véhicules destinés aux personnes en situation de précarité économique, soit confiés par le parquet, soit proposés à la vente à bas coût ou à la location pour répondre aux besoins de mobilité et faciliter le retour à l'emploi.

Un autre point sera de trouver des « sorties de grange » qui permettra de faire travailler les jeunes, orientés par le parquet dans le cadre d'alternatives aux poursuites et de leur faire découvrir les métiers de la mécanique.

Le garage fonctionnera autour des véhicules anciens, pour les propriétaires sans accès à un pont. Ils pourront venir avec l'aide du mécanicien ou louer l'utilisation du pont à un coût accessible.

On prévoit des masterclass une fois par mois pour transmettre les bases de l'entretien automobile y compris pour un public féminin de plus en plus intéressé. L'idée, c'est de créer un pôle de transmission : du savoir-être pour les jeunes orientés par la justice et du savoir-faire pour la maintenance des véhicules anciens.

Ma passerelle sera le CFA de Lagord : s'ils veulent faire un CAP mécanique auto ou moto, ce sera parfait. Et s'ils s'orientent vers ces beaux métiers qui se perdent, au lieu de traîner dans les quartiers, même si La Rochelle, ce n'est pas Chicago (*rires*), alors c'est ça la réussite.



Un vieux tacot pour enfants, doté d'un moteur thermique et d'une boîte de vitesses, sera prochainement restauré au garage.



Chez les Picard, la passion automobile se transmet de grand-père en petit-fils... jusque sur le Rocher monégasque.

Pour vous, à quoi ressemblerait une année 2026 réussie ?

Ce serait de sortir au moins un jeune de la mouise et de faire du garage un lieu utile pour la réinsertion et la mobilité mais aussi un lieu de passionnés : une télé avec des émissions de restauration de véhicules, un coin rafraîchissement, des revues de voitures anciennes, etc. J'aimerais que le garage devienne un endroit où les gens deviennent acteurs, où l'on discute et où le savoir-faire circule entre générations.

J'aimerais recruter quelqu'un pour l'administratif, car cela demande beaucoup de temps et d'énergie. Un emploi à mi-temps est réservé, notamment, à une personne en situation de handicap. Et je le redis : nous ne sommes pas là pour gagner de l'argent. L'objectif, c'est que le garage passe la troisième année, même en association. Après, on fera évoluer le concept.

Avec le recul, quel message aimeriez-vous transmettre aujourd'hui aux lecteurs de CAP' Passion ?

Il faut faire preuve de patience et de pugnacité. Il faut se battre et ne pas lâcher l'affaire. Tout le monde a une chance, tout le monde a un rêve. Moi, ma philosophie, c'est qu'il faut savoir donner pour recevoir.



**RETROUVER LES
AVANCÉES DU GARAGE
SUR FACEBOOK :**



AVRIL À JUIN 2026

L'AGENDA

des événements Passion

DU 3 AU 6 AVRIL

SPI OUEST-FRANCE BANQUE POPULAIRE GRAND OUEST

LA TRINITÉ-SUR-MER (56)

Pour sa 48^e édition, la course rassemblera plus de 2 000 licenciés, soit plus de 400 bateaux dans 25 classes différentes dans la Baie de Quiberon.

Au programme : quatre jours de régates intenses avec 150 départs prévus, ainsi que des animations et des démonstrations dans le village qui rythmeront l'événement. Un rendez-vous idéal pour profiter d'un week-end plaisance à partager en famille.



11 ET 12 AVRIL (35) PUIS 9 ET 10 MAI (38)

VAN LIFE EXPO

RENNES (35) GRENOBLE (38)

Ce printemps, ce salon du voyage en véhicule aménagé fait étape à Rennes en avril, puis à Grenoble en mai.

L'événement réunira des passionnés autour de conférences sur l'art de voyager autrement, d'essais de vans, de conseils pratiques ou encore de stands d'aménageurs de véhicules.

DU 16 AU 19 AVRIL

24 HEURES MOTOS

LE MANS (72)

Le circuit Bugatti du Mans accueillera la 49^e édition des 24 Heures Motos, manche d'ouverture du championnat du monde d'endurance FIM EWC.

En plus des courses sur le circuit, de nombreuses animations rythmeront ces quatre jours dédiés à la passion moto : fête foraine, concerts, animation au village et accès au Musée des 24 Heures Motos.



DU 17 AU 19 AVRIL (63) PUIS 26 AU 28 JUIN (62)

EN VAN SIMONE

ISSOIRE (63) / STELLA PLAGE (62)

Le festival donne rendez-vous aux passionnés du tourisme nomade à Issoire en avril, avant de faire escale à Stella Plage en juin.

L'événement propose des concerts, projections, animations, témoignages de voyageurs, bivouacs, ainsi qu'une sélection de véhicules aménagés pour inspirer vos prochains voyages.



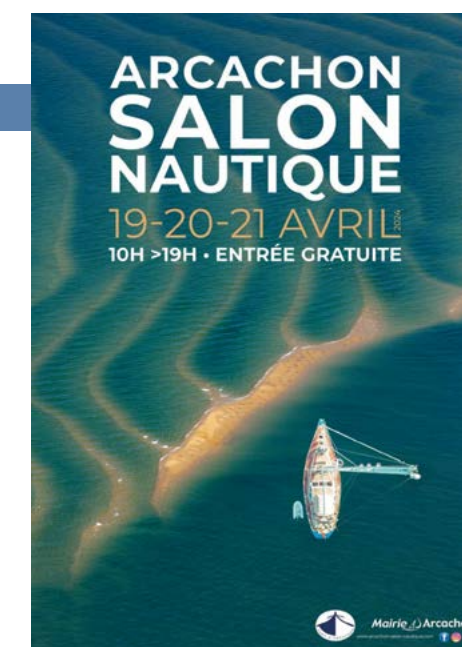
DU 19 AU 21 AVRIL

ARCACHON SALON NAUTIQUE

ARCACHON (33)

Le Bassin d'Arcachon accueillera plus de 100 bateaux à flots et plus de 300 bateaux à terre pour sa 11^e édition du Salon Nautique, un rendez-vous incontournable de l'histoire des bateaux de plaisance.

Parmi plus de 150 exposants présentant leurs nouveautés, les passionnés pourront assister à des essais en mer, participer à des baptêmes de plongée et profiter de nombreuses animations tout au long du week-end, comme visiter des navires d'exception tels que le Styx, la caravelle Nao Santa María ou le voilier Étoile Molène.



DU 23 AU 26 AVRIL

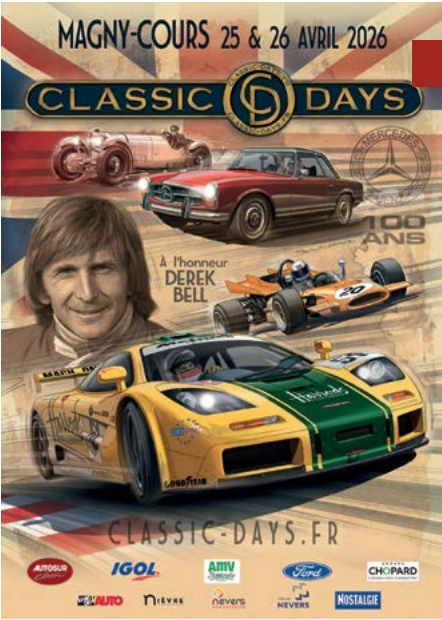
LA NAPOULE BOAT SHOW

MANDELIEU-LA-NAPOULE (06)

Le port de Mandelieu-la-Napoule accueille l'un des salons de la plaisance les plus importants de la région. Depuis plus de 30 ans, ce salon offre à plus de 15 000 visiteurs la possibilité de découvrir les nouveautés ou d'acquérir un bateau d'occasion. Sur 10 000 m², essais en mer et animations rythmeront ce rendez-vous incontournable durant les quatre jours d'événement.

Cette année fera rêver les passionnés de catamarans de course les 24 et 25 avril, notamment avec les premières régates dédiées aux Extreme 40.





25 ET 26 AVRIL

CLASSIC DAYS
MAGNY-COURS (58)

Deux jours pour célébrer les voitures de collection sur le circuit de Magny-Cours, près de Nevers. Cette année, les célèbres coureurs Derek Bell et Jean Ragnotti seront mis à l'honneur.

Au programme : le rallye Classic Tour LVA avec 200 véhicules, expositions de modèles emblématiques au Classic Park, démonstrations sur piste lors du Classic Track, et la parade Autosur qui tentera de battre le record de 956 véhicules sur la piste.



DU 8 AU 10 MAI

MICHELIN GRAND PRIX DE FRANCE MOTO

LE MANS (72)

Ce Grand Prix réunit depuis 1951 l'élite des pilotes sur le mythique circuit Bugatti pour l'épreuve française des Championnats du monde de vitesse moto MotoGP.

En plus des courses, vous pourrez assister aux courses, tout au long du week-end, aux animations au village pour vivre des temps forts avec les teams et pilotes. Un événement qui vient d'ailleurs d'être renouvelé jusqu'en 2031 !

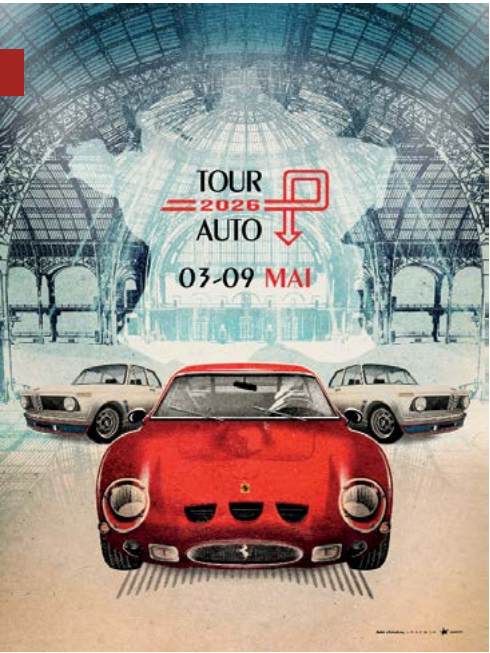
DU 3 AU 9 MAI

TOUR AUTO
DÉPART DE PARIS (75)

Peter Auto a une nouvelle fois vu les choses en grand pour cette course itinérante de 5 jours entre Paris et Biarritz.

La première étape débutera au Grand Palais à Paris avec une exposition de modèles historiques. Les courses chronométrées s'enchaîneront ensuite sur circuits et routes fermées spécialement pour l'occasion.

Toutes les voitures ayant participé au Tour de France Automobile ou l'ayant marqué entre 1951 et 1984 pourront participer à l'événement, pour le plus grand plaisir des passionnés de collection.



DU 8 AU 10 MAI

KENNEL GRAND PRIX DE FRANCE HISTORIQUE

LE CASTELLET (83)

L'unique événement regroupant 225 voitures de course, dont des Formules 1 de 1970 à 2010, fait revivre les grandes heures du sport automobile au circuit Paul Ricard.

Au fil du week-end, démonstrations de monoplaces et sept courses historiques s'alterneront. Le public pourra profiter des paddocks ouverts, d'expositions et de rencontres avec les pilotes et collectionneurs.



DU 8 AU 17 MAI

DÉFI WIND
GRUISSAN (11)

Grand rendez-vous international des sports de glisse durant 10 jours, 2 000 participants, professionnels comme amateurs, sont attendus pour les courses en Windsurf, Kitesurf et Wingfoil.

Une véritable fête de la glisse que les spectateurs peuvent rejoindre gratuitement sur la plage de la Vieille Nouvelle.



23 ET 24 MAI

COUPE MOTO LÉGENDE
DIJON (21)

L'événement qui met à l'honneur les motos de légende à travers un programme riche en animations revient sur le circuit de Dijon-Prenois.

Au programme : des démonstrations en piste, des parades de motos anciennes, expositions et rencontres avec pilotes et collectionneurs sur des stands professionnels. Un week-end rythmé par la passion et le bruit des moteurs.



DU 27 AU 31 MAI

**LES VOILES
D'ANTIBES**

ANTIBES (06)

Du 27 au 31 Mai, la ville d'Antibes fêtera les 30 ans de cet événement rassemblant des yachts classiques pour des régates de voiliers d'exception le long de la côte.

Comme depuis 1996, le Village des Voiles d'Antibes proposera expositions, animations et concerts au Port Vauban et dans la Vieille Ville, en accès libre pour le public.

6 ET 7 JUIN

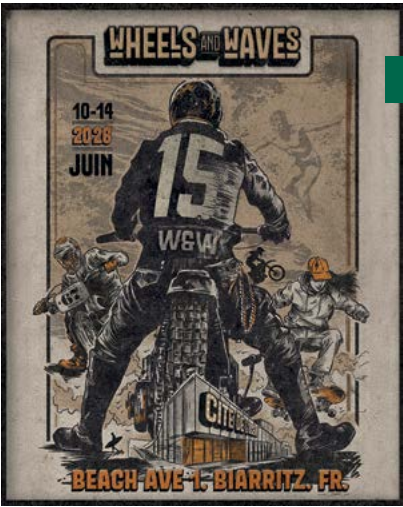
SOU'PAPES FESTIVAL

AVIGNON (84)

La 7^e édition de ce salon, pensé par l'association « Les Motards Solidaires » mettra à l'honneur la culture mécanique.

Au programme : 130 exposants et de nombreuses animations spectaculaires sur les 50 000 m² du Parc Expo comme le stunt ou le concours de bruit.

Un concert viendra clôturer l'événement dans une ambiance festive.



DU 10 AU 14 JUIN

WHEELS AND WAVES

BIARRITZ (64)

Au croisement de plusieurs passions, la moto, le skate et le surf se retrouveront pour la 15^e fois sur la côte Ouest.

Le programme mêlera rassemblements, démonstrations de skate, courses de surf, épreuves de moto pré-1950 et enduro, sans oublier des rendez-vous artistiques, comme le Moto Custom au Backyard Project, qui compléteront l'expérience. Venez vivre cinq jours de fêtes au Village W&W à la Cité de l'Océan.



DÉFI, PASSION & CONVIVIALITÉ





Passion



Vivez pleinement vos émotions !

Vous êtes passionnés de **motos, véhicules de collection** ?
Propriétaire d'un **bateau de plaisance** ou d'un **camping-car** ?
AXA Passion vous protège au quotidien pour vivre pleinement vos émotions.

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 - Société anonyme de droit français au capital de 43.723.694 euros, immatriculée au RCS de Nanterre sous le numéro 311 338 339 et dont le siège est situé 8-10, rue Paul Vaillant Couturier 92240 Malakoff • AXA Assistance France Assurances - Société anonyme de droit français au capital de 51.429.430,40 euros, entreprise régie par le Code des assurances, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 8-10 Rue Paul Vaillant Couturier 92240 Malakoff • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 €. 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.



Crédits photos : Gettyimages / AdobeStock