AXA Passion

N°2 - JUILLET / SEPTEMBRE 2022

+Jeux de l'été CAP'Passion

Cap' Passion

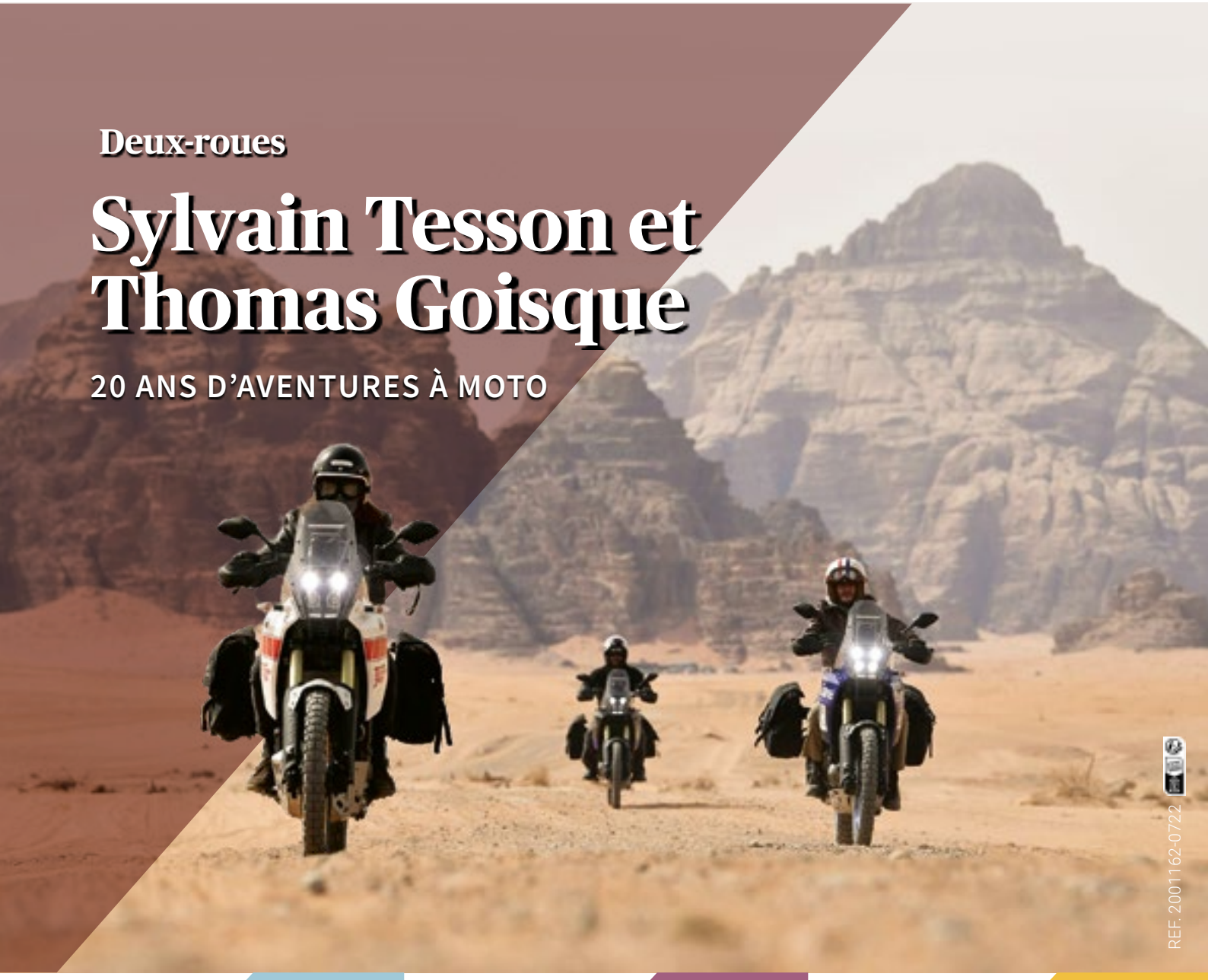
LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-Car

Deux-roues

Sylvain Tesson et Thomas Goisque

20 ANS D'AVENTURES À MOTO



REF. 2001162-0722



PLAISANCE

L'ASSOCIATION L'ANCRE ET LES VOILES



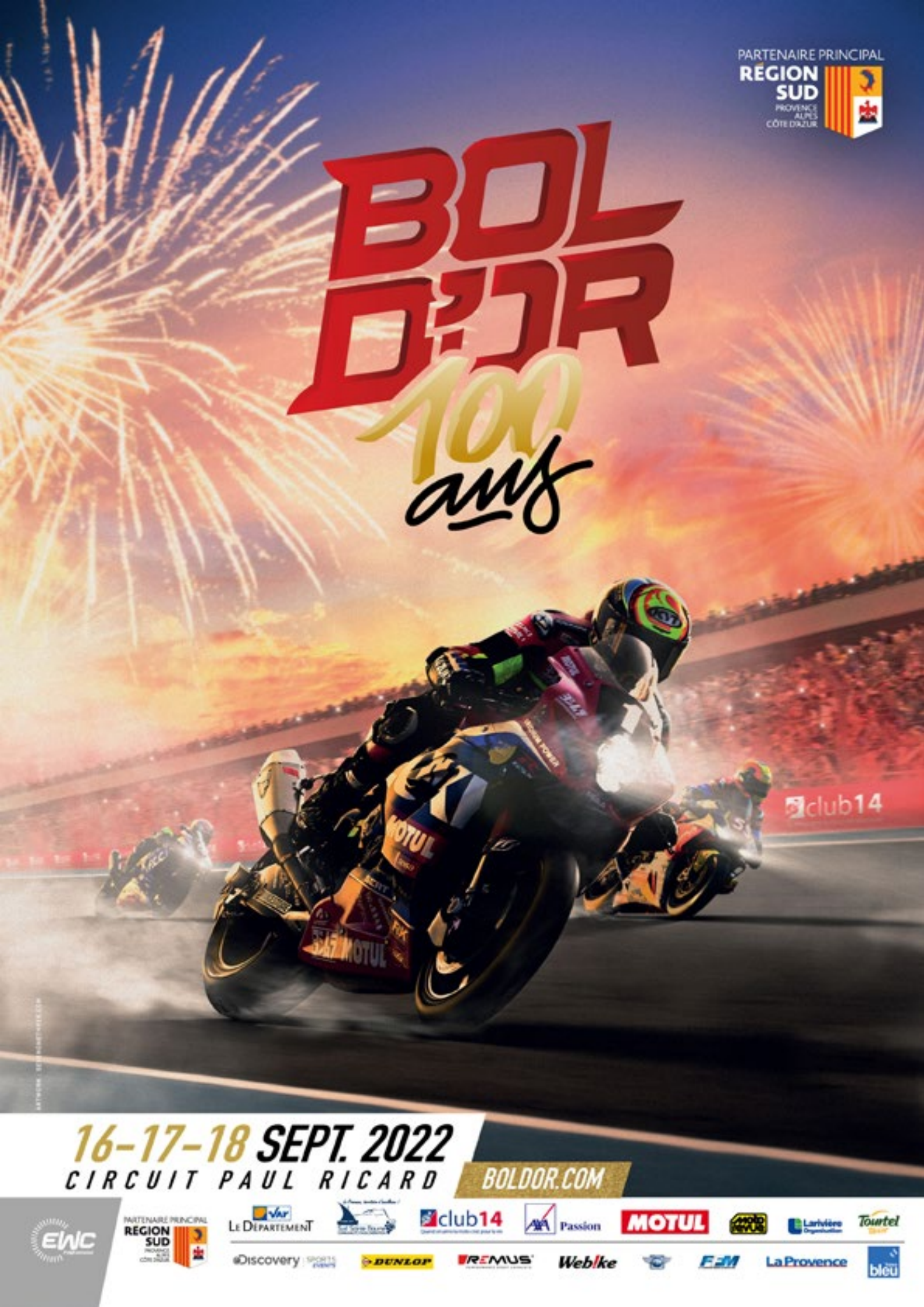
COLLECTION

P. PETER, DIRECTEUR DU MANS CLASSIC



CAMPING-CAR

L'ATELIER BY MARICKAËL


PARTENAIRE PRINCIPAL
RÉGION SUD
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
BOL D'OR
100 ans
club14
MOTUL
16-17-18 SEPT. 2022
CIRCUIT PAUL RICARD
BOLDOR.COM
EWC
PARTENAIRE PRINCIPAL
REGION SUD
LE DÉPARTEMENT
club14
Passion
MOTUL
Discovery
DUNLOP
REMUS
Weblke
La Provence
bleu



Juillet / Septembre 2022

EDITO.

La passion a cela d'extraordinaire que ses effets sur l'homme sont multiples. Dépassement de soi, recherche d'aventure, source de création et d'inspiration ...

Certains diront qu'elle rend heureux et même que « l'homme a besoin de passion pour exister » (Eric Tabarly). Sans rentrer dans le débat, ce qui est certain, c'est que la passion est une formidable fenêtre sur l'âme humaine et c'est bien là, tout l'objet de ce nouveau numéro.

Après un premier numéro de Cap'Passion plein d'incertitudes quant à sa réception par le public, ce deuxième numéro vient confirmer notre intuition. Parler passion deux-roues, collection, plaisance et camping-car plaît vraiment à beaucoup de gens !

Aussi, quel plaisir de vous retrouver pour vous raconter, le dépassement de soi (p.48), la genèse de passions (p.62), la nostalgie (p.34) ou l'aventure (p.20).

Bref, en route vers Cap'Passion !

Eric Lemaire

Président de RUN Services / AXA Passion

En partenariat avec
club14
Quand on aime la moto c'est pour la vie

SOMMAIRE

DEUX-ROUES



INTERVIEW 6-13

Julien Toniutti, Pilote Moto Français

DOSSIER 14-17

Le Bol d'or a 100 ans !

DOSSIER 20-31

Sylvain Tesson et Thomas Goisque, 20 ans d'aventures à moto

AGENDA 32-33

Agenda des prochains évènements Deux-roues

COLLECTION



INTERVIEW 34-45

Patrick Peter, Directeur du Mans Classic

AGENDA 46-47

Agenda des prochains évènements Collection

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

Cap'Passion est édité par la société RUN Services

3 boulevard des Bouvets,
92000 Nanterre

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

Rédacteur en chef :
Aurélie Fourmond :
aurelie.fourmond@axa.fr

Rédacteurs :
Sylvain Tesson, David Dumain, Thierry Traccan, Igor Biétry, Yannis Monnet, Aurélie Fourmond, Anne-Lise Parlant

PLAISANCE



INTERVIEW 48-55

L' association L'Ancre et les voiles

DOSSIER 56-59

Objectif 150 km/h à la voile !
Syroco : l'innovation par l'exploit pionnier

AGENDA 60

Agenda des prochains évènements Plaisance

CAMPING-CAR



INTERVIEW 62-67

L'Atelier by Marickaël

DOSSIER 68-69

10 conseils pour se lancer dans l'aménagement d'un van

AGENDA 71

Agenda des prochains évènements Camping-car

AXA PASSION

JEUX 72-77

Mots fléchés, Mots mêlés, Image mystère, Pixel Art Game

ACTUALITÉS 78

L'actualité AXA Passion de juin à septembre 2022

INTERVIEW 79

Jean-Luc Scordia, Agent AXA Passion

Maquette et mise en page :
Jérémy Ratrimomananjara

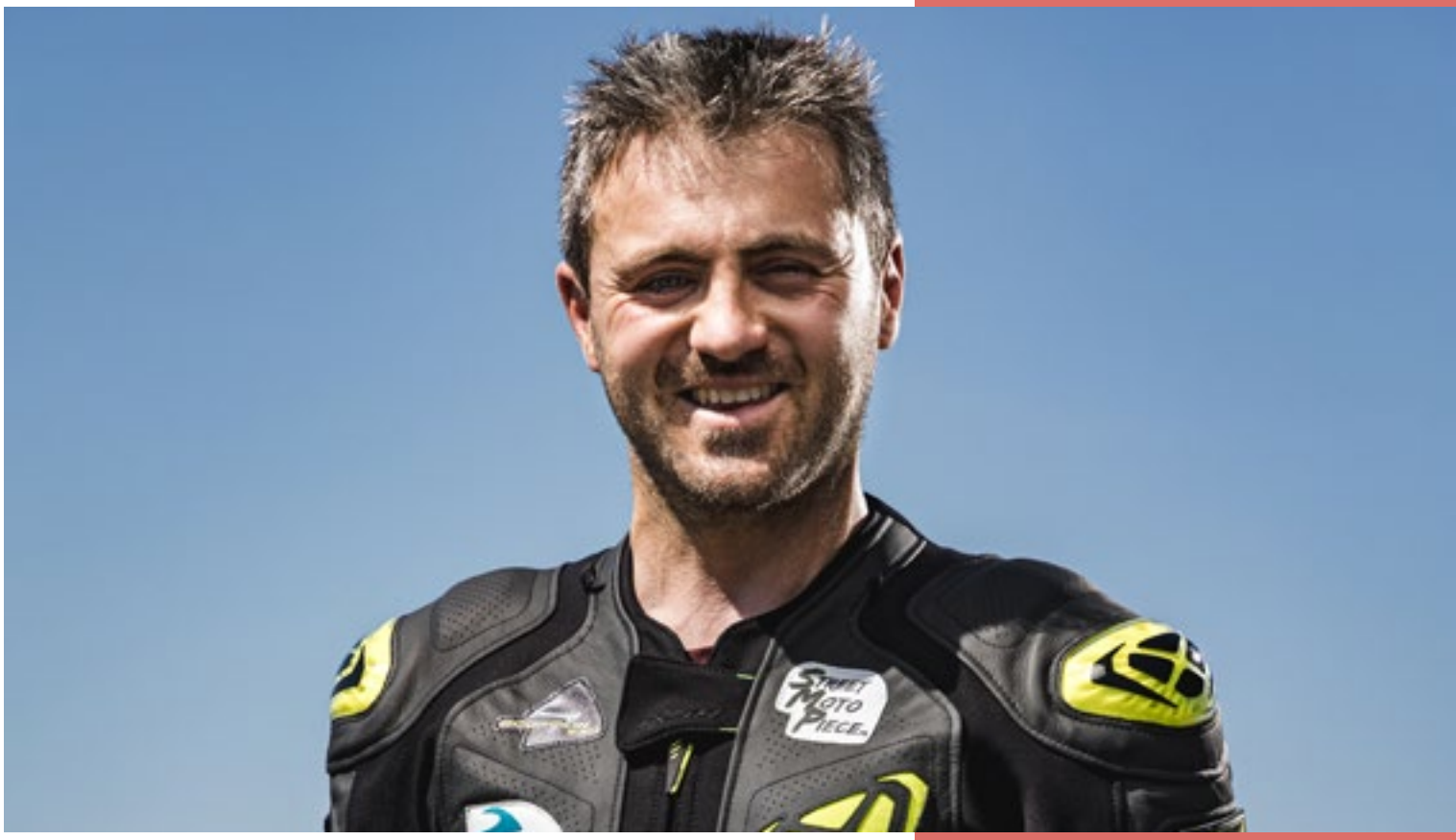
Collaboration :
Camille Aceituno, Benjamin Pinier, Gabriel El Hayeck

Remerciements :
Julien Toniutti, Sylvain Tesson, David Dumain, Thierry Traccan, Patrick Peter, L'Ancre et les voiles, Igor Biétry, L'Atelier by Marickael, Jean-Luc Scordia

Crédits photos :
Rallyezone, Baylon Mc Caughey, Thomas Cortesi, G2STP, Diego Mola, Editions Larivière, Thomas Goisque, Peter Auto, L'ancre et les voiles, Syroco, L'atelier by Marickael, Fullsix

Impression :
Cap' Passion est imprimé en France par Graph 2000

Président
RUN Services / AXA Passion :
Eric Lemaire



Interview

Julien Toniutti
Pilote Moto Français

Multiple champion de France des rallyes routiers entre 2012 et 2018, Recordman Français du Tourist Trophy en 2018, 3 podiums consécutifs au Dark Dog Moto Tour, et une participation marquante au Dakar en 2019, le pilote Julien Toniutti nous a accordé une interview exclusive pour notre partenaire Club 14.

Photos : © Rallyezone © Baylon Mc Caughey @Thomas Cortesi @ G2STP @Diego Mola

Bonjour Julien, merci d'avoir accepté cet entretien. Tout d'abord, comment allez-vous ?

Bonjour l'équipe Club 14 / AXA Passion, ça va bien, merci. Il y a des beaux projets pour la saison.

Commençons par revenir sur vos débuts de carrière. Après une formation de mécanique au Mans, vous ouvrez une concession multimarques au cœur de votre région Lyonnaise. Et à 26 ans, vous commencez une carrière de pilote moto. Était-ce une évidence pour vous ?

La compétition moto était loin d'être une évidence pour moi au départ puisque mes parents n'en faisaient pas. La moto m'est tombée dessus sans que je m'en rende vraiment compte quand j'étais ado. Mon parcours a été plus que classique avec une mobylette à 14 ans, le permis 125cc à 16 ans, le permis «gros cube» à 18 ans, puis l'ouverture d'une petite concession dans le Beaujolais à 23 ans.
Ensuite, les débuts en compétition se sont







« CE QUI M'A MARQUÉ PENDANT TOUTES CES ANNÉES, CE SONT LES AVENTURES HUMAINES. POUR DURER, IL CONVIENT AUSSI DE SAVOIR BIEN S'ENTOURER. »

faits à 26 ans et complètement par hasard. Le rallye du Beaujolais se déroulait à côté de ma concession. Mon mécano m'a inscrit et m'a prêté une moto (une Honda VFR de 10 ans), et il a gardé le magasin le temps d'un week-end. Bref, je n'avais plus d'excuses pour ne pas y aller. Le rallye s'est bien passé et m'a semblé facile car je connaissais bien les routes. J'ai fait 10ème au Scratch, un résultat prometteur pour un premier rallye. Après, les choses se sont plus ou moins bien enchaînées avec un peu de chance, de la passion et du travail. Plusieurs victoires sont arrivées puis plusieurs titres, mais surtout de belles rencontres et de beaux moments de partage avec les autres pilotes, les organisateurs, le public, les marques...

Par la suite, vous enchaînez les courses puis les victoires, avec notamment 5 titres de Champion de France des Rallyes Routiers. Comment avez-vous vécu ce titre de recordman ?

Toutes ces années sont passées très vite. L'important n'est pas d'enchaîner les victoires, ni les titres, car un jour tous mes records seront battus. C'est la loi du sport et c'est pareil quelle que soit la discipline.

L'important est le plaisir de rouler à



moto, de faire de son mieux et surtout de rester sur ses roues. Ce qui m'a marqué pendant toutes ces années, ce sont les aventures humaines. Pour durer, il convient aussi de savoir bien s'entourer. Le pilote Serge Nuques m'a pris sous son aile dès le départ et m'a beaucoup appris. Ensuite, des marques ont cru en moi (Scorpion, Michelin, TecnoGloble qui sont toujours là depuis les débuts) et saison après saison j'ai essayé de faire fructifier ce capital. D'autres marques sont venues (Husaberg, KTM, Yamaha, Aprilia, Ixon, TCX, Akrapovic...), d'autres personnes m'ont aidé, et tout ça mis bout à bout a permis d'avoir toutes ces victoires.

Chaque personne qui est autour de moi a une petite part de ces résultats. Enfin et surtout, tout cela m'a permis de prendre confiance et de passer à l'étape supérieure : aller au Tourist Trophy.

Alors justement, le Tourist Trophy demeure le rêve de beaucoup de motards et procure un impact médiatique certain, quelle approche avez-vous eu par rapport à cela ?

Mon approche est très matricielle et réfléchie. J'essaye de TOUT comprendre, de tout analyser, et si je ne le sens pas, je ne le fais pas. Avant de m'inscrire au TT, il y a d'abord eu 2 ans d'apprentissage sur le Manx GP (même tracé que le Tourist Trophy mais uniquement avec des 600cc) et d'autres courses sur routes comme l'Ulster GP et Chimay.
Ces premiers résultats étant encourageants, j'ai donc poursuivi avec la même méthode. L'objectif est de cocher toutes les cases : avoir une bonne moto, de bons partenaires pour le financement, être en forme physiquement, être bien dans sa tête et savoir s'entourer des bonnes personnes. Quentin, qui prépare la plupart de mes motos est un ancien mécano du World Superbike. Fred Protat qui m'aide sur la mise au point des motos est un ancien pilote des GP 500, et j'ai aussi une personne qui gère la communication et une partie des partenariats pour moi. Médiatiquement, il est important de préparer chaque interview. Certains pilotes négligent cela et se contentent de seulement piloter.

Mais, pour avoir confiance en moi, je préfère préparer et contrôler mon image, plutôt que d'improviser des déclarations, qui peuvent être mal interprétées.

En 2019, vous vous lancez en rallye-raid, en participant au Merzouga Rallye puis au Dakar, où vous avez lourdement chuté, engageant votre pronostic vital pendant près de

48h. Quel était votre état d'esprit après avoir été remis sur pied ?

À la sortie de l'hôpital après 40 jours, il fallait d'abord faire l'essentiel, c'est à dire de la rééducation pour les yeux, les muscles, le cerveau. Mentalement, j'avais perdu la flamme. Et puis petit à petit, j'ai de nouveau roulé sur route, puis à Ales sur circuit. Les sensations sont revenues. En août 2019, j'ai refait un rallye hors championnat et en duo avec un Yamaha Niken «Stock».

L'idée était de rouler sans aucune pression. Avec ma passagère, on a fini dans le top 10, mais surtout on a gagné une spéciale Scratch devant tous les équipages solos, qui avaient des motos plus puissantes et bien mieux préparées. Je me suis dit que je n'avais pas trop perdu, et que je pouvais revenir à la compétition. Mais avec le covid, le TT a été annulé en 2020 et 2021. Ce break forcé m'a permis de m'impliquer dans le développement du jeu vidéo TT2 en 2020 et de mettre en place un projet décalé en 2021 avec François Speck, un de mes fidèles partenaires.

Effectivement en 2021, vous participez à des rallyes routiers en duo avec François Speck en passager. Un duo pour le moins inédit puisque ce dernier est non-voyant. Pouvez-vous nous raconter l'histoire qui se cache derrière ce duo insolite ?

À proprement parler, c'est plus une aventure qu'une histoire. Cette aventure avec François a été racontée en long et en large dans la presse spécialisée, la presse généraliste et sur les réseaux sociaux. Il y a eu une émission dédiée sur Stade 2, plusieurs vidéos sur YouTube (chaînes High-side, Motomag...), et ce fut même un sujet en prime time un dimanche soir dans un journal télévisé sur France 3.

Avec les réseaux sociaux, les influenceurs, on est dans l'époque du storytelling, à savoir « raconter des histoires ». Mais parfois ces histoires enjolivent un peu trop la réalité. Avec François, on voulait montrer quelque chose, vivre une expérience, être dans la «vraie vie», sur une vraie compétition, sur un vrai championnat, et aussi être dans le «dur»... surtout pour lui. Il a été malade sur certains rallyes, mais on est allé au bout de la saison. Il voulait montrer que la passion peut battre le handicap. Il voulait montrer l'exemple, ouvrir des portes aux autres handicapés, montrer que la vie doit se vivre en «vrai». De mon côté, même si François a déjà un taux d'invalidité de 100% (difficile d'aggraver son cas), j'avais une grosse responsabilité. A 61 ans, François n'est plus tout jeune. De plus, il dirige une entreprise EMC leader sur son marché qui fait vivre 15 employés, et surtout on était sous les projecteurs, observés de près.

« AVEC FRANÇOIS, ON VOULAIT MONTRER QUELQUE CHOSE, VIVRE UNE EXPÉRIENCE, ÊTRE DANS LA «VRAIE VIE», SUR UNE VRAIE COMPÉTITION. »



Le moindre faux pas aurait servi de prétexte à beaucoup de personnes pour fustiger notre «irresponsabilité». Mais comme le disait mon grand-père, immigré italien, dans la vie, il faut savoir prendre ses responsabilités. Je les prends quand je prends le départ du TT, François les a prises en acceptant ce défi un peu fou, la FFM les a prises aussi en accordant sous conditions une licence compétition à un aveugle. Mais c'est avec des gens qui savent prendre leurs responsabilités que je veux travailler. Je le dis souvent, le plus grand risque dans la vie c'est de ne pas en prendre ! Mais à l'image d'un assureur, je calcule les risques au mieux de ce que je peux. Le message était de montrer que c'est possible.

L'idée était aussi de donner une belle image de la moto. Trop souvent la moto est décriée dans les médias généralistes (cross bitume dans les banlieues, excès de vitesse, nuisances sonores, etc). Avec cette aventure, on a montré que la moto est synonyme d'exemplarité, de partage, de plaisir à rouler, de liberté, de montrer que les dangers à moto peuvent être en très grande partie maîtrisés, même si ce risque ne sera jamais nul.

« FRANÇOIS A ÉTÉ MALADE SUR CERTAINS RALLYES, MAIS ON EST ALLÉS AU BOUT DE LA SAISON. IL VOULAIT MONTRER QUE LA PASSION PEUT BATTRE LE HANDICAP. »

Vous avez récemment arrêté les rallyes routiers pour vous consacrer au Tourist Trophy. Quels sont vos projets à venir, à court et à long terme ?

Si j'arrête les rallyes routiers en tant que pilote, je continue en 2022 avec une structure pour faire rouler 2 jeunes pilotes prometteurs. Ce projet de «Toniutti Academy» est de transmettre mon savoir-faire, de «donner les clés du rallye» à la jeune génération, de leur transmettre les meilleurs conseils, de les mettre dans les meilleures conditions.
Un peu comme si je repartais à zéro, 20 ans en arrière. Si j'ai commencé avec une vieille VFR de 10 ans d'âge, et mal équipé avec un vieux casque, un vieux cuir... ces jeunes pilotes vont pouvoir débuter avec des motos de l'année, bien réglées, des bons pneus, un équipement pilote complet et neuf.

Ensuite je vais essayer de les faire progresser, mais surtout leur apprendre à garder de la marge, à rouler fluide et coulé. Sur route, un bon pilote reste d'abord sur ses roues. Il faut garder la tête froide, anticiper les dangers, les graviers, les changements de bitume, le





LE SAVIEZ-VOUS ?

Créé en 1907, le Tourist Trophy est la plus célèbre des courses moto sur route. La course se déroule chaque année sur 2 semaines entre mai et juin, sur l'île de Man, petit pays situé entre l'Angleterre et l'Irlande. L'évènement rassemble les plus grands coureurs sur route du monde, qui viennent se confronter à la « Mountain Course », un parcours de 60km ponctué de nombreux virages et passant par des lieux insolites. Le circuit s'étend sur les routes publiques de l'île qui sont fermées pour l'occasion.

pilotage doit être précis et sûr. On n'est pas sur circuit, il n'y a pas de dégagement, ni de bac à gravier. Il faut savoir rouler à 80-90% de ses capacités, pas plus, et surtout pas à 110%.

En tant que pilote je repars au TT cette année, avec un programme classique de 5 courses : 2 en Supersport (600cc), 1 en Superbike, 1 en Superstock et le Senior TT. J'ai envie d'y retourner. J'ai encore les capacités, des partenaires, des personnes autour de moi pour préparer les motos, pour gérer la communication... bref, j'ai les cartes en main.

Les sensations là-bas sont uniques. Le TT te permet de vivre la vie plus intensément. Avant, pendant et après. Le TT impose un respect et un courage immenses. C'est une course qui fait peur. Mais derrière nos plus grandes peurs, il y a aussi nos plus grandes satisfactions. Le TT donne un goût extrême à la vie. Le corps et le cerveau fonctionnent parfaitement ensemble, à 100% de leur potentiel. Cette sensation est très puissante mais aussi très douce.

Au TT, je viens réciter tout ce que je sais faire, tout ce que j'ai appris depuis des années. Il n'y a que là-bas où je peux rencontrer cet instant de vérité. Au TT, on ne peut pas tricher, ni se cacher, ni se prendre pour un autre. On ne peut pas rouler au-dessus de ses pompes.

Le TT me donne un feedback énorme sur moi-même. Même le dernier pilote d'une course au TT, ce n'est pas n'importe qui. Pendant 2 semaines, je sais exactement qui je suis, ce que je vaux, et qui je ne suis pas. Mais j'y vais sans aucun objectif, sauf celui de revenir. Je garde (j'essaye) la tête sur les épaules, si je ne le sens pas sur place lors des essais, je remettrai les motos dans le camion sans faire les courses.



« LE TT ME DONNE UN FEEDBACK ÉNORME SUR MOI-MÊME. MÊME LE DERNIER PILOTE D'UNE COURSE AU TT, CE N'EST PAS N'IMPORTE QUI. »







En parallèle de votre carrière de pilote, vous organisez « Les Balades de Julien » en tant qu'instructeur diplômé d'état. Quels sont les objectifs de ces événements ? En quoi est-ce important pour vous de transmettre votre savoir-faire ?

C'est vrai, l'organisation de balades devrait commencer après le TT, vers la mi-juin ou juste après les vacances, en septembre. Il y a 2 objectifs aux Balades de Julien. Le premier est de résoudre des faux-problèmes de motard(e)s. J'entends trop souvent les constats de motard(e)s qui se sentent parfois seul(le)s après leur achat : « J'aimerais bien aller faire un tour, mais je ne sais pas par où commencer », « J'aimerais bien être plus à l'aise sur route, mais pour progresser il faut forcément aller sur circuit », « J'ai acheté cette moto parce que tout le monde en a dit du bien, mais pour moi, il y a un truc qui ne va pas et le pire, c'est que je ne sais pas d'où ça vient ! », « Je ne sais pas comment régler toutes ces nouvelles assistances électroniques », « Quand l'ABS se déclenche, j'ai peur et je relâche les freins ! ». Etc etc. Et pour tout ça, j'ai des réponses simples à apporter, un savoir-faire à transmettre : « S'il est possible de rouler à + de 300km/h sur les routes du TT, et en gardant toujours une marge, il doit être possible de transmettre mes astuces aux motards pour qu'ils roulent en sécurité sur route à 80 km/h ». « Si j'arrive à régler des motos pour gagner des courses sur route, il doit être possible d'aider le commun des motard(e)s à bien régler leur moto pour qu'ils se sentent bien dessus au quotidien », « Si j'arrive à gagner un rallye avec une moto stock de 70 cv, il doit être possible d'aider chaque motard(e) à mieux exploiter sa moto au quotidien », « En tant qu'ex concessionnaire, ça me fait mal au cœur de voir des motard(e)s qui ont acheté la toute dernière nouveauté mais qui ont peur de la sortir du garage », « Si les routes du Beaujolais m'ont permis de devenir un des pilotes les plus rapides sur route, elles sont donc un terrain d'apprentissage idéal pour tous(tes) motard(e)s ». Le 2ème objectif est de donner tort aux statistiques.

Pour 80% des motard(e)s, la moto est d'abord un plaisir et une passion. Mais entre 2010 et 2018, le km annuel moyen des motard(e)s a baissé de 555 km, même si cette baisse semble se stabiliser depuis 2016. Aussi, le sentiment d'insécurité sur la route est la 1ère cause d'arrêt de la moto. Mais pour tout ça, il y a des solutions très simples à mettre en place (de la prévention, des conseils sécurité pour rouler loin et longtemps) et des valeurs humaines à rappeler : le plaisir de rouler à moto, la liberté, la convivialité, le partage. La moto est un truc incroyable. La meilleure chose qui me soit arrivée.

Quelle suite envisagez-vous pour votre carrière ?

Je vous en ai déjà dit beaucoup. Il y a d'autres projets, mais il est encore trop tôt pour en parler. On va se concentrer sur la saison qui vient avec un TT, la Toniutti Academy et les balades de Julien. On refera une interview en 2023.

Merci encore pour cette interview. Pour finir en deux mots, que peut-on vous souhaiter pour la suite ?

De trouver un assureur qui assure les pilotes au TT ☺

Dossier

Le Bol d'or a 100 ans !

Les 17 et 18 septembre prochains, sur le circuit du Castellet (83), le Bol d'Or fêtera son 100ème anniversaire. Un âge canonique n'ayant d'autre prise sur cette épreuve que celle de lui offrir une dimension historique. Pour le reste, c'est scintillant et enroulé dans une tunique de modernité que celui que l'on appelle le « Bol » continue de tracer son chemin.

Son chemin... C'est effectivement sur une piste en terre battue, et non sur une route, que le premier départ de cette drôle de compétition imaginée par Eugène Mauve est donné en 1922. Enfin drôle... disons plutôt avant-gardiste, puisque connue comme étant la première course motocycliste de 24 heures. Mais plus que « drôle », le Bol d'Or est davantage une course redoutée puisqu'on s'y engage seul. Une moto, un pilote, et un circuit à parcourir autant de fois que possible 24 h durant.

Le premier à franchir la ligne d'arrivée, une fois le second tour d'horloge achevé, est déclaré vainqueur. Simple. Un défi entre l'homme, sa machine, et le temps. Si les motos d'alors n'ont évidemment pas les performances, ni la fiabilité de leurs homologues modernes, c'est pourtant à une moyenne plus qu'honorable de 50 km/h que Tony Zind sur Motosacoche remporte cette première édition organisée par l'AAMM (Association des Anciens Motocyclistes Militaires) sur le circuit de Vaujours (95). Et c'est ce même Tony Zind qui doublera la mise l'année suivante, mais sur le circuit de Saint-Germain-en-Laye (78) cette fois, toujours en région parisienne.

En 100 ans, le Bol d'Or aura migré sur 7 circuits différents. Pas beaucoup de déménagements finalement pour une épreuve qui aura été mise sur pause à plusieurs reprises, parfois contraintes et forcées (entre 1940 et 1946 pour cause de 2nde guerre mondiale), mais aussi quand elle fut abandonnée (entre 1961 et 1968), ou lors de la récente pandémie de Covid-19 qui contraignit les organisateurs à sauter une année (2020). Si elle célèbre son centenaire cette année, nous en sommes en réalité à la 85ème édition. Une constante dans l'histoire du sport dont les manifestations restent tributaires des circonstances extérieures. Il n'en demeure pas moins que le Bol d'Or s'inscrit parmi les rares événements sportifs à approcher, atteindre, ou dépasser ce cap des 100 ans. Les Jeux Olympiques modernes (1896), le Tour de France cycliste (1903), la Coupe du Monde de Football (1930), voilà, en ce qui concerne l'enracinement, quelques éléments de comparaison éclairant. Le Bol d'Or fait ainsi partie de la Cour des très grands, l'occasion pour les participants, et ce depuis sa création, de venir s'y confronter, d'abord seuls, puis à deux, puis enfin dans sa forme la plus récente à trois pilotes. Durant les trente premières années, de 1922 à 1953, un seul pilote devait affronter seul ce double tour d'horloge. Un défi physique même si le rythme n'était évidemment pas celui tenu par les motos actuelles.
Un défi mécanique aussi où les marques de motos suisses, belges, françaises, anglaises, italiennes s'illustrent, faisant là la promotion de leur solidité et de leurs performances. Des constructeurs d'alors, dont la plupart ont rejoint les podiums des musées, Motosacoche, Gillet-Herstal, Monet-Goyon, Velocette... Et d'autres qui existent toujours, Harley



LE SAVIEZ-VOUS ?

C'est à une épreuve cycliste de 24 heures née en 1894 que le nom « Bol d'Or » est emprunté, même si le « Bol » promis au vainqueur était en bronze, et non en or...


BOL D'OR
100 ans
22
37
37
club14
club14
PAUL RICARD



« LE BOL D'OR, COMME LES AUTRES ÉPREUVES D'ENDURANCE, OFFRE UN TERRAIN D'EXPÉRIMENTATION IDÉAL POUR VALIDER LES CHOIX TECHNIQUES, MIXTE DE PERFORMANCE ET DE FIABILITÉ. »

Davidson, Moto Guzzi, Norton, même si leurs catalogues ne proposent plus de modèles destinés à de telles compétitions. Parmi ces marques européennes, finalement seule BMW (vainqueur de l'épreuve en 1948 avec le français Jacques Lenglet) continue son engagement dans les courses d'endurance, et avec son actuelle S 1000 RR cherche à renouer avec son passé en s'imposant une nouvelle fois au Bol d'Or. Peut-être pour septembre 2022 ?

En attendant que l'Europe reprenne des couleurs (Aprilia, BMW et Ducati s'engagent désormais régulièrement) ce sont les firmes japonaises qui trustent les victoires sur l'épreuve, et ce dès leur arrivée avec celle qui marqua le tournant dans l'histoire de la moto moderne, la Honda CB 750 Four. Vainqueur pour sa première participation en 1969, elle dut laisser une dernière fois la vedette les deux années suivantes à Triumph, avant d'imposer - avec toute l'industrie japonaise - une situation hégémonique.

Depuis 1972, aucune édition n'a ainsi échappé à une marque du pays du Soleil Levant. Le Bol d'Or, comme les autres épreuves d'endurance, offrent un terrain d'expérimentation idéal pour valider les choix techniques, mixte de performance et de fiabilité, mais permet également de faire la promotion des marques et de leurs modèles. L'industrie l'a bien compris, et chaque année depuis 100 ans, elle y engage son meilleur matériel pour affronter cette épreuve qui se pose, parmi toutes les compétitions motos, en véritable juge de paix. Un Graal convoité par les pilotes, où certains y auront même écrit les plus belles lignes de leur palmarès, dont le dernier est également notre contemporain, puisqu'à la retraite (sportive) depuis à peine deux ans. Vincent Philippe est bien le recordman de victoires au Bol d'Or, 9 premières places toutes acquises sur Suzuki. Derrière, on retrouve Gustave Lefèvre et Dominique Sarron (7 victoires), Alex Vieira et Matthieu Lagrive (6 victoires)... Épingler un Bol d'Or à sa boutonnière, c'est y accrocher un morceau de légende. Parmi tous ces vainqueurs, Gustave Lefèvre jouit d'une place à part, certainement parce qu'il a été le premier à





En 1981, année de sa naissance, l'association Club 14 était déjà présente sur le Bol d'Or. Le début d'une longue histoire...



LES RECORDMANS DE VICTOIRES

Vincent Philippe	**9 victoires :** 2004, 2005, 2006, 2008, 2009, 2010, 2011, 2016 et 2019.
Gustave Lefèvre	**7 victoires :** 1947, 1949, 1950, 1951, 1953, 1956, 1957.
Dominique Sarron	**7 victoires :** 1981, 1983, 1986, 1987, 1988, 1993, 1994.
Alex Vieira	**6 victoires :** 1985, 1988, 1989, 1990, 1991, 1996.
Matthieu Lagrive	**6 victoires :** 2004, 2005, 2006, 2008, 2014, 2015.
Terry Rymer	**5 victoires :** 1992, 1995, 1997, 1998, 1999.
Jean Claude Chemarin	**4 victoires :** 1976, 1977, 1978, 1979.



s'y imposer à la fois en solo et en duo. Le duo devenant la norme réglementaire à partir de 1954, et c'est depuis 1982 que le Bol se court avec trois pilotes. Trois pilotes qui aujourd'hui doivent, plus que jamais, cumuler les qualités d'endurance et de vitesse. Terminé le temps où avoir une condition physique optimale suffisait aux pilotes de pointe, désormais, le physique est un préalable indispensable, et c'est alors la vitesse pure du pilote que les équipes recherchent. Les courses d'endurance aujourd'hui offrent un spectacle impressionnant, porté par des sprints successifs qui donnent à la course un rythme endiablé. Une course de vitesse de 24 heures, voilà bien plus comment qualifier l'endurance aujourd'hui. L'évolution du monde moderne vise le plus souvent à accélérer le temps, logique que dans un sport de performance il en soit de même.

Pour ses 100 ans, le Bol d'Or avance avec des articulations de jeune premier, conscient du monde qui l'entoure, se fondant dedans sans effort, sans rien perdre de ses fondamentaux, ni de ce qui fait la raison de son existence : le dépassement.

Un dépassement avec un grand « D », valant pour les hommes, qu'ils soient sur la moto, dans les stands, dans les bureaux d'études, dans les usines ou dans les ateliers...
Dans le Bol d'Or finalement, c'est peut-être déjà ce « d' » qui brille le plus.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Vélo, moto, mais aussi auto, le Bol d'Or aura été une classique automobile célèbre qui fut organisée entre 1922 et 1955.

BOL D'OR 2022 : INFOS PRATIQUES

QUAND ?

Les 16, 17 et 18 septembre 2022.

OU ?

Sur le circuit du Castellet (Paul Ricard), dans le Var (83).

QUOI ?

En plus du Bol d'Or, course phare du week-end se déroulant sur un format de 24 heures entre samedi 15 h et dimanche 15 h, deux autres épreuves sont organisées en levée de rideau entre vendredi après-midi/soir et samedi matin : le Bol d'Or Classic qui se dispute avec des motos produites avant 1991 sur un format de deux fois 2 h, et le Bol d'Argent réservé aux roadsters actuels qui prendront la piste vendredi en début d'après-midi pour une course de 3 heures.

COMBIEN ?

De 58 à 78 € pour les Pass 3 jours (différentes formules et options proposées).



Renseignements : www.boldor.com et contacts :
mail : organisation@editions-lariviere.com et téléphone 01 41 40 31 28.



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

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • **AXA Assurances IARD Mutuelle** - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • AXA France IARD est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 13004246 (orias.fr) • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • **AXA Assistance France Assurances** - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • **Juridica** - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 €. 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marlyle-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances • Club 14** est une association, déclarée le 4 septembre 1981 sous le numéro 81-1832. Siret 338 666 050 00038. Siège : 87, avenue François Arago - 92022 Nanterre Cedex • **AXA Banque** - S.A. au capital de 146 017 296 € - 542 016 993 RCS Créteil • **AXA Banque Financement** - S.A. au capital de 33 855 000 € - 348 211 244 RCS Créteil. Sièges Sociaux : 203/205, rue Carnot - 94138 Fontenay-sous-Bois Cedex. Intermédiaires en assurance pour le compte d'AXA France Vie et AXA France IARD - N° ORIAS 07 025 377 et 07 025 368 - orias.fr. Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site **axa.fr.**

Réf. 969206 06 2022 - crédits photos : gerhard siebert - Unsplash

Sylvain Tesson et Thomas Goisque 20 ans d'aventures à moto

Partis de nouveau ensemble sur les traces de Lawrence d'Arabie en parcourant la Jordanie, la Syrie et le Liban avec le soutien d'AXA Passion, l'écrivain Sylvain Tesson et le photographe Thomas Goisque ont sillonné ensemble le monde pendant plus de 20 ans, le plus souvent à moto ou en side-car à la recherche d'un absolu. Les mots du premier, les photos du second, sont autant de claques et de raisons d'aimer regarder l'horizon, le nez au vent.

Textes : David Dumain **Photos : Thomas Goisque**



« Pour les vieilles dames, les motards sont des voyous.
Pour les intellectuels, des abrutis.
Pour les abrutis, des « privilégiés » (ce moto !).
Pour les hygiénistes, des alcooliques.
Pour les alcooliques, des éléphants rosses.
Pour les pouvoirs publics, des dangers du même nom.
Pour les bourgeois, des anarchistes.
Pour les gauchistes, des individualistes.
N'étant jamais aimé,
Il ne faut pas s'étonner que le motard
s'enfuie toujours plus loin,
poussant ses feux sans cesse
traçant droit devant lui
à la recherche d'une amie. »

Sylvain Tesson



A certain spirit of biking

Les mots de Sylvain Tesson sont choisis, autant que vécus. Ce besoin d'écrire sur la moto, l'écrivain l'épanche depuis une vingtaine d'années qu'il roule sur deux ou trois roues, au travers d'articles dans la presse généraliste ou spécialisée, mais également en fil rouge plus ou moins distendu de ses romans.

Prix Médicis pour son essai « Dans les Forêts de Sibérie » en 2011, Sylvain Tesson n'aime rien tant que partir à l'aventure, pendant plusieurs semaines ou plusieurs mois en compagnie de son fidèle ami et photographe, Thomas Goisque. Leur rencontre s'est produite après plusieurs voyages chacun de leur côté, lorsqu'un grand quotidien national a cru bon de confier un reportage, en compagnie d'un troisième larron, l'illustrateur Bertrand de Miollis. Thomas se souvient de ce « point de départ » : « Ils nous ont alors donné carte blanche pour faire 15 pages sur un sujet en Inde. On est partis avec la ferme intention de s'éclater, donc de faire de la moto. On a donc loué des Royal Enfield à New Delhi pour faire le tour du Rajasthan.

Quand on est revenus, on a produit un sujet sur l'Inde comme convenu, et à notre surprise, ils ont surtout sélectionné les photos avec les motos : une fameuse avec des éléphants, une autre où l'on jurerait que l'on prend le thé au Sahara, etc. Ils nous ont aussitôt demandé de repartir pour un autre périple l'année suivante. Ça a été le point de départ de quatre voyages magnifiques que le Figaro nous a payés pendant quatre ans. Après le Rajasthan, on a effectué la remontée du Mékong, de Saïgon jusqu'à Angkor. Puis c'était le Chili Nord-Sud la troisième année et la quatrième année, on a doublé la mise avec le tour du Baïkal sur la glace en Ural, puis les capitales de la nouvelle Europe avec des Motos Guzzi Breva, que l'on a ramenées jusqu'à l'usine au bord du lac de Côme.

On avait commencé à prévoir le voyage suivant, sur la côte Est de l'Australie, mais cela correspondait à une période où Bertrand était un peu las. Notre illustrateur n'étant plus de l'aventure, on n'est pas partis. On formait un trio, la question ne s'est même pas posée de savoir si on ne partait qu'à deux, Sylvain et moi… C'est vraiment dommage, on a laissé passer le coche. Le Figaro est passé à autre chose, et puis après c'était fini, on était oubliés. On peut dire qu'on s'est tiré une balle dans le pied, parce que tout était très bien organisé, et parce qu'avec 15 pages dans Le Figaro, tout le monde nous ouvrait les portes.

Cela ne nous a pas empêchés de continuer avec Sylvain, mais c'était plus fastidieux en termes de budget et d'organisation. On est allés rouler en Mongolie, l'été puis l'hiver, puis on a refait la retraite de Russie en side-car, par la même route que les grognards de Napoléon ! »




60N-29





« C'ÉTAIT POUR CETTE RAISON PRÉCISE QUE NOUS ALLIONS À MOTOCYCLETTE : JOUIR DU MOMENT OÙ, LE SOIR, NOUS ALLIONS PRÉPARER LE BIVOUAC. »








JODHPUR 34




60N
Paletti
2005



Des routes qui se recroisent toujours

D'abord sorti en novembre 2019, le livre « En Avant, Calme et Fou » rassemblant plus de 20 ans de voyages va être enrichi du dernier périple en date des aventuriers, qui se sont lancés sur les traces de Lawrence d'Arabie au guidon de Yamaha Ténéré 700. Accompagnés du réalisateur Clément Gargoullaud et de l'organisateur de l'aventure, François Lastours, les compères Goisque et Tesson ont parcouru la Jordanie, la Syrie et le Liban sur près de 3000 kilomètres en posant leurs roues près de hauts lieux historiques, notamment de la Révolte arabe menée par Lawrence d'Arabie durant la Première Guerre Mondiale : le fort d'Aqaba, la cité antique de Petra, le désert du Wadi Rum, les châteaux du désert, la forteresse de Saladin, les vestiges de Palmyre où ils ont dormi à la belle étoile, l'ancienne gare-terminus de l'Orient-Express, Damas, sans oublier le majestueux Krak des Chevaliers. « En Avant, Calme et Fou » est un recueil de pensées et de clichés. À chaque page, les clichés de Goisque illustrent les fulgurances intellectuelles de Tesson, le plus souvent un carnet ou un livre en main, un cigare dans l'autre quand ce n'est pas un stylo.

Un projet mûri de longue date, sur lequel planait cependant une ombre… Thomas se confie : « Depuis longtemps, Sylvain avait envie d'écrire un texte sur la moto, sur le plaisir de voyager à moto, sur l'esthétique de la bécane. Ce projet, on l'avait baptisé entre nous « A certain spirit of biking ». C'était un peu l'esprit du motard… Le problème, c'est que l'on redoutait aussi qu'après avoir fait le livre, nous n'ayons plus envie de partir. Et comme on pensait que derrière, ça s'arrêterait, on a un peu traîné, on a repoussé l'échéance. » Heureusement, les craintes de sédentarisation se sont dissipées. Début 2020, les deux amis s'étaient envolés pour la Patagonie sur les traces de Saint-Exupéry et des aventuriers du ciel en compagnie du Groupe Militaire de Haute Montagne. Un reportage aussi élevé qu'inspiré, au cours duquel les deux aventuriers découvrent une discipline extrême baptisée paralpinisme, qui consiste à escalader la face d'une montagne, puis de sauter du sommet, équipé d'un parachute.

Le reportage, qui mêle les exploits sportifs de militaires hors-normes et légendes de l'Aéropostale sur fond de Cordillère de Patagonie est publié dans Match avant l'été, alors même que Thomas vient d'achever un road-trip en Brough Superior sur les traces de Lawrence d'Arabie… en France. Ce Tour de France des châteaux médiévaux, que celui qui n'était pas encore le héros romantique accomplit en vélo pour les besoins de sa thèse à Oxford alors qu'il était dans sa vingtième année, a forcément interpelé l'aventurier Tesson, et lui a donné l'idée de se lancer dans une suite en Orient…

« Le nomadisme était notre morsure »

En contrebas du Château-Gaillard des Andelys, il exprimait sa vision de l'œuvre de Lawrence, avec une récente traduction des Sept Piliers de la Sagesse sous le bras. Sylvain Tesson se défend de voir en Lawrence un homologue écrivain, érudit, aventurier, motard. On ne peut cependant s'empêcher d'y voir un miroir lorsqu'il déclare : « Lawrence m'inspire. Ce qui m'intéresse chez lui, c'est qu'il y a une






SUKHBAATAR



coexistence sur le plan de l'aventure physique, l'aventure musculaire, et l'aventure de l'esprit. C'est rare. En France, on considère toujours qu'un intellectuel doit être un peu débile physiquement et qu'un sportif, un motard, doit être un petit peu abruti intellectuellement, alors que les anglo-saxons, et la figure de Lawrence le prouve, marient les deux, dans l'ordre de l'esprit et dans l'ordre de l'action.

Lui, il ne peut pas s'empêcher de monter sur sa moto, sur sa bicyclette ou sur un chameau plus tard, tout en pensant à la littérature. Le génie de Lawrence est un mélange d'inspiration politique, de goût du nomadisme aussi. Il dit, dans les Sept Piliers de la Sagesse, "le nomadisme était notre morsure". Il ne peut pas s'en empêcher : il est sur la route, il fédère les hommes, et son mouvement va créer la libération. C'est fantastique. »

Même lorsqu'ils effectuent des « missions » séparées, Sylvain et Thomas « croisent » leurs infos, se retrouvent s'ils le peuvent, au nom d'une indéfectible confiance, qui ne nécessite pas d'exclusivité, ce qui convient tout à fait à Thomas : « On fonctionne bien avec Sylvain, on ne fait pas tout ensemble et on peut faire certains voyages avec d'autres, il n'y a pas de problème. » Leur recueil finalement intitulé « En Avant, Calme et Fou » contient d'ailleurs des photos précédant leur rencontre. « Il y a des voyages qu'on n'a pas fait ensemble, pas mal avant qu'on se connaisse, d'ailleurs. Je vendais des voyages à L'Intégral, au Vietnam, au Cambodge, à Madagascar, au Kirghizistan. Le livre comporte également des photos de voyages que j'ai fait sans Sylvain. Lui voyageait aussi de son côté.

Quand on s'est connu, on s'est rendu compte qu'on avait, entre autres, cette passion commune. Il avait fait du side-car en Ouzbékistan, vers la mer d'Aral, il avait ramené plusieurs Ural de Russie, il avait fait pas mal de trucs sympas à moto, dont on n'a pas de photos dans le livre. » Pas de photos, mais des sensations, des souvenirs, qui guident la plume de l'ami Tesson lorsqu'il explique en préambule la raison d'être de leur démarche : « Pourquoi avions-nous pris la route ? Nous étions de gentils garçons, et bien élevés avec cela. Nous avions fait du latin, pris des leçons de piano. Rien ne nous prédisposait à enfourcher des motocyclettes, la main droite sur la poignée des gaz. Certes, on avait entendu dans notre enfance qu'il fallait « empoigner son destin ». Quand on est sensible à ce genre d'injonction, il n'y a pas trente-six choix : on saisit une charrue ou bien un fusil de soldat. Nous, nous pensâmes au guidon des motocyclettes. Et très vite, nous comprîmes que rien ne valait de se tenir assis sur la selle, pendant des heures, bras tendus, regard fixe, torse droit, immobile, lavé par les rafales. En avant, calme et fou. »

Retrouvez les étapes de l'aventure de Sylvain Tesson et Thomas Goisque sur les traces de Lawrence d'Arabie sur le blog AXA Passion.



« La vie de Lawrence d'Arabie ressemble à un ride à moto. »

Thomas Edward Lawrence, passé à la postérité sous le nom de Lawrence d'Arabie pour son action déterminante dans la Révolte arabe durant la Première Guerre mondiale, fait partie des inspirations de l'écrivain-voyageur Sylvain Tesson. Ce dernier relève le goût de l'aventurier britannique pour le nomadisme et la vitesse, qui ont marqué son existence. À Damas, l'une des étapes-clés de son voyage à moto sur les traces du héros d'Aqaba, Tesson se livre à une réflexion sur la démarche de Lawrence.

« J'aime l'aventure, et Lawrence est au carrefour de l'aventure, de la littérature, du voyage, de la folie. Le métier des armes, le métier des arts... Il est parti pour fédérer les troupes arabes, chasser les turcs du Moyen-Orient... C'est fantastique, c'est une trajectoire. Je suis parti sur ses traces en prenant avec moi une édition récente de son livre, « Les Sept Piliers de la Sagesse » traduite par Eric Cheddai. C'est un livre majeur, une grande stèle littéraire du XXe siècle. Ce n'est pas un ouvrage de motocyclette, mais d'aventure militaire pour la liberté. Lawrence m'inspire.

Ce qui m'intéresse chez lui, c'est qu'il y a une coexistence sur le plan de l'aventure physique, l'aventure musculaire, et l'aventure de l'esprit. C'est rare. Certains considèrent qu'un intellectuel doit être un peu débile physiquement et qu'un sportif, un motard, doit être un petit peu abruti intellectuellement, alors que les anglo-saxons, et la figure de Lawrence le prouve, marient les deux, dans l'ordre de l'esprit et dans l'ordre de l'action. Lui, il ne peut pas s'empêcher de monter sur sa moto, sur sa bicyclette ou sur un chameau plus tard, tout en pensant à la littérature. Prenons pour exemple la manière dont il a procédé pour aller fédérer la révolte arabe. Il écrit : "J'avais lu tous les livres, Clausewitz, les campagnes de Napoléon, la tactique d'Hannibal, j'avais étudié les guerres de Bélisaire." D'abord les livres, donc, puis il va transcrire sur le terrain tout ce qu'il a appris.

On a beaucoup tendance à penser que la valeur profonde et philosophique d'un voyage repose sur la contemplation. Le voyage comme un raid, rapide, comme un « rezzou » où on fonce sur les choses, vous oblige à capter tous les chatoiements de la vie. Lawrence d'Arabie avait un remède contre l'hypertension de ses nerfs et de son intelligence : il avait porté sa considération du monde à un tel degré d'effervescence et à une telle tension, qu'il était obligé à un moment de demander à la route, à la vitesse, de laver toute la tension de son être. Et la motocyclette lui a servi à ça. Il raconte souvent, dans sa correspondance, qu'il se sert de la motocyclette comme d'une espèce de lavement de l'hypertension qui est en train de le faire entrer en fusion. Il met les gaz, et il fend la route... Il faut réhabiliter cet usage du monde fébrile et se livrer à une sorte de célébration de la vitesse. Car il n'y a pas de rapport proportionnel entre la vitesse de déplacement et la profondeur des sentiments que l'on collecte, des émotions qui vous traversent, des réflexions qui naissent, la pensée ordinaire.

L'opinion commune laisse croire que l'on acquiert une juste considération des choses en prenant le temps de les observer, de les approfondir. Or, ce n'est pas vrai. Il n'y a pas de théorie générale en la matière, mais seulement des cas d'espèce porte-parole d'une nature humaine, disparate et singulière. Un contemplatif hermétique pourrait ne rien éprouver. Et a contrario, un homme pressé fusant dans les hauts lieux pourrait tout en retenir.

Pas de règles, c'est la disposition intérieure et particulière qui fera la différence. Thomas Edward Lawrence et d'autres ont chanté les vertus de la vitesse et les futuristes italiens en ont fait un art. Et moi, je voudrais en faire un instrument de voyage et de la compréhension des choses et montrer qu'en se précipitant, on s'oblige à se mettre en état de veille de surtension. Les sens aux aguets, l'esprit concentré et cet éveil hyper lucide permettent de moissonner autant de beauté que la longue gestation contemplative devant le spectacle du monde. Le voyage rapide devient alors une rafle, une moisson, une razzia pour la vitesse et la navette, comme on dit, de cet instrument de bois.

La vie de Lawrence d'Arabie ressemble à un ride à moto, c'est un météore. Il traverse la moitié du XXe siècle. Il finit mal d'ailleurs, il arrive dans le fossé, mais il porte l'empreinte du génie. Son génie est un mélange d'inspiration politique, de goût du nomadisme aussi. Il dit, dans les Sept Piliers de la Sagesse, " le nomadisme était notre morsure". Il ne peut pas s'en empêcher : il est sur la route, il fédère les hommes, et son mouvement va créer la libération. C'est fantastique. »

Sylvain Tesson

Évènements

Agenda* des évènements Moto

de juin à septembre 2022

SIX JOURS INTERNATIONAUX DE L'ENDURO

Du 29 août au 3 septembre 2022 au Puy en Velay

La 96e édition des International Six Days of Enduro (ISDE) aura lieu du 29 août au 3 septembre au Puy en Velay, au cœur de la région Auvergne / Rhône-Alpes. Créée en 1913, cette course motocycliste est la plus ancienne épreuve de moto hors circuit organisée par la Fédération Internationale de Motocyclisme. Les visiteurs pourront profiter du spectacle dès le vendredi 26 août, avec les phases de tests et d'entraînements, les vérifications techniques sur le paddock, ainsi que le défilé des nations et la présentation des équipes.

ALPES AVENTURE MOTO FESTIVAL

Du 9 au 11 septembre 2022 à Barcelonnette

L'incontournable salon 2-roues des Alpes du Sud revient pour sa 6e édition les 9, 10 et 11 septembre 2022, dans le Parc de la Sapinière au cœur de Barcelonnette, en région PACA. Il s'agit du plus grand salon dédié au tourisme à moto qui réunit l'ensemble des acteurs du 2-roues : constructeurs, équipementiers, voyagistes, matériels et accessoires... Tout motard trouvera son bonheur lors de cet événement qui fait figure de référence du voyage à moto.

BOL D'OR

Du 16 au 18 septembre 2022 sur le circuit du Castellet

Les 16, 17 et 18 septembre prochains, sur le circuit du Castellet, le Bol d'Or fêtera son 100ème anniversaire. Cette mythique course internationale moto de vingt-quatre heures rassemble tous les ans les meilleurs pilotes du monde. Pour cette édition spéciale, tous les passionnés de moto pourront se rassembler pour célébrer l'événement et partager leur passion pour la moto.

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


Alpes Aventure
Motofestival
L'ÉVÉNEMENT RÉFÉRENCE
DU TOURISME À MOTO
9-10-11 SEPT. BARCELONNETTE 2022
UBAYE
VALLÉE DE BARCELONNETTE
Road books – balades
Dégustation terroir
Salon de la moto
Essais nouveautés
Déjeuners secrets
Ateliers techniques
Ateliers pilotage
Soirée gala cinéma
Et comme vous êtes nos invités, l'entrée est gratuite
www.alpesaventuremotofestival.com
GREEN EVENT
© D.R.
MOTO journal
AXA Passion
motoservices.com
MOTO MAGAZINE
ROADTRIP



Interview

Patrick Peter
Directeur du Mans Classic

Bien connu du grand public, le Mans Classic, rétrospective d'automobiles de compétition organisée tous les 2 ans, se déroulera du 30 juin au 3 juillet sur le circuit des 24 Heures du Mans. Depuis sa création en 2002, l'événement est devenu un incontournable dans l'univers de la Collection.

On reçoit aujourd'hui l'une des personnalités françaises les plus influentes de l'automobile, Patrick Peter, co-fondateur et Directeur Général de la société Peter Auto.

Bonjour Patrick Peter, merci d'avoir accepté de nous consacrer de votre temps pour cette interview dédiée à la passion de la Collection à travers l'événement du Mans Classic. Tout d'abord, commençons par vous présenter. Dans le milieu de la Collection, on vous surnomme « le Père des grands rassemblements de voitures anciennes » et pourtant, vous restez quelqu'un d'assez discret. Pouvez-vous nous présenter qui est Patrick Peter ?

Je suis, avec ma femme, le créateur du Groupe Peter, un groupe créé à la fin des années 70', et qui au départ était une agence de relations presse, spécialisée dans le domaine de la mode et des produits de luxe. Dès 1983, on a commencé à faire des événements automobiles, avec l'événement « Les Coupes de l'Age d'Or » à Montlhéry, qui est devenu « le Grand Prix de l'Age d'Or Lanvin », à la fin des années 80, le 2e plus grand événement européen de voitures anciennes. Il faut bien sûr remettre dans le contexte le fait qu'à l'époque il existait peu de rendez-vous


Grand Prix de l'Age d'Or


Spa Classic


Rallye des Princesses

en automobile importants : il n'y avait que l'Oldtimer Grand Prix sur le circuit du Nürburgring , et celui de Montlhéry. À ce moment-là, on intervenait seulement en tant qu'agence sur l'organisation, et on a voulu accélérer notre implication dans ce type d'événements.

C'est à partir de là qu'on a créé Peter Auto à la fin des années 80'. On a d'abord lancé le « Tour Auto » et un championnat automobile moderne appelé « le BPR », qui a connu un grand succès dans le monde entier dans les années 90'. Puis on a enchaîné les grandes étapes avec la création avec l'ACO du « Mans Classic » en 2002 et du « Mans Series » en 2004 qui est devenu le championnat du monde d'endurance.

Depuis 2012, on s'est focalisé uniquement sur des événements historiques, avec la création notamment de « Chantilly Arts et Elégance » en 2014, et plus récemment, on a ajouté le « Rallye des Princesses » à notre activité. Un événement exclusivement dédié aux femmes. On a aussi développé des événements sur circuits : chaque année on organise le « SPA Classic » en Belgique, le « Grand Prix de l'Age d'Or » à Dijon, les Dix Mille Tours du Castellet, et diverses épreuves également en Italie, au Portugal, etc. Il y a aussi le « Rallye des Légendes » qu'on organise en France ou à l'étranger.

Au total, on organise une douzaine d'événements par an. Le plus gros, c'est le « Mans Classic », organisé tous les 2 ans. Le « Mans Classic », cela représente 750 voitures en course, 8500 véhicules de Club réunis par marque, et pas moins de 200.000 spectateurs. Il y aura exceptionnellement 2 événements consécutifs du « Mans Classic » en 2022 et 2023. En 2022, l'édition initiale de l'évènement et



« DEPUIS 2012, ON S'EST FOCALISÉ UNIQUEMENT SUR DES ÉVÉNEMENTS HISTORIQUES, AVEC LA CRÉATION NOTAMMENT DE « CHANTILLY ARTS ET ELÉGANCE » EN 2014. »









en 2023 une version inédite du « Mans Classic » qui nous permettra de célébrer le centenaire des 24Heures du Mans.

Alors justement après 4 ans d'absence, le Mans Classic revient du 30 juin au 3 juillet 2022, pour sa 10e édition et son 20e anniversaire. Un retour très attendu du grand public, qui vous contraint d'ailleurs de refuser des participants. Pour ces retrouvailles avec vos passionnés, prévoyez-vous des nouveautés ?

On part du principe que dans un événement, il faut toujours des nouveautés. Le public vient et revient sur un événement pour découvrir de nouvelles choses. S'il n'y a pas de nouveautés, il n' y a pas de croissance car le public ne revient pas. Le « Mans Classic » en est une belle preuve. On a commencé l'événement en 2002 avec 300 voitures de courses et un public de tout juste 30.000 personnes. Le nombre de spectateurs n'a cessé d'augmenter depuis la création de l'événement, jusqu'à atteindre un record d'affluence de 200.000 personnes sur la dernière édition en 2018.

Ce succès est donc bien évidemment dû à nos nouveautés et à notre programmation riche et variée. On retrouve dans cet événement des courses, des ventes aux enchères en partenariat avec ArtCurial, ou encore un événement appelé « Little Big Mans » qui accueille des enfants de 7 à 12 ans pour faire un tour de parade sur le petit circuit Bugatti avec des voitures spécialement adaptées pour eux.

On fait également des Drive-in avec des projections de films les vendredis soir et samedis soir. Il ne s'agit pas forcément de films de courses mais plutôt des films dans lesquels l'automobile a une place particulière.
On organise également tous les ans des événements où l'on célèbre certaines marques ou certains modèles



en fonction des anniversaires ou des grandes dates marquantes. Cette année par exemple, nous prévoyons des expositions spécifiques sur les 70 ans de la victoire de Mercedes ou encore sur la marque Alfa Roméo. On se renouvelle chaque année, y compris dans les animations, non seulement pour faire revenir le public de passionnés mais aussi pour attirer un public encore plus large. Pour ça, on propose par exemple un dress-code aux visiteurs, en leur proposant de venir avec des vêtements d'époque (cette coutume fonctionne certes mieux en Angleterre qu'en France… [rires]).

Autre chose, pour retenir le public lors des courses de nuit, on met en place une piste de danse et on fait venir des orchestres, pour que chacun y trouve son compte. On essaie donc de cultiver nos innovations pour fidéliser notre clientèle mais également attirer toujours plus de spectateurs.

Pour 2022, la parade des voitures GT et Proto de la période 1993-2010 va devenir une course pour répondre à la demande des spectateurs les plus jeunes.

Avec un contexte international compliqué (Brexit, Covid, guerre en Ukraine), qu'en est-il de votre clientèle étrangère ?

« LA POPULATION INTERNATIONALE A TOUJOURS EFFECTIVEMENT REPRÉSENTÉ UNE PARTIE SIGNIFICATIVE DE NOTRE PUBLIC. »

La population internationale a toujours effectivement représenté une partie significative de notre public. Depuis quelques années, on ressent des changements. Prenons par exemple le cas du Covid. Après 2 ans de pandémie, on sent que les gens ont besoin de vivre, de bouger, de se faire plaisir et de retrouver des événements. En 2021, sur l'événement du « Tour Auto », on a reçu des équipages à 99% franco-français. En revanche, pour l'édition 2022, on est déjà en croissance importante de ventes, et on attend par ailleurs plusieurs équipages étrangers (argentins, américains, etc). Mais pour autant, cela dépend des régions. Il y a encore des pays où c'est difficile de faire venir le public, comme le Japon, la Chine, Hong Kong, etc.

Vous parlez de la Chine et du Japon, diriez-vous que le public asiatique est féru de voitures de collection ?

Disons que cela dépend des pays. En Chine, il n'y a pas de culture des anciennes. Le vélo avait une place prépondérante et les déplacements se faisaient exclusive-



« S'IL N'Y A PAS DE NOUVEAUTÉS, IL N' Y A PAS DE CROISSANCE CAR LE PUBLIC NE REVIENT PAS. LE « MANS CLASSIC » EN EST UNE BELLE PREUVE. »





ment en deux-roues il y a encore quelques années, ils ne connaissent donc pas les voitures anciennes. Les voitures modernes un peu plus, on a d'ailleurs été les premiers organisateurs de courses de voitures modernes en Chine populaire. Cependant au Japon, on a organisé 2 éditions du « Mans Classic » en 2005 et 2007, qui ont notamment attiré un public japonais déjà collectionneur, et leur a permis de découvrir le « Mans Français ». Mais ce genre d'événements reste tout de même assez difficile à exporter dans cette région du monde.

Si les événements de véhicules de collection n'ont pas la côte en Asie, on peut dire que le phénomène prend de l'ampleur en Europe, et notamment en France.

Comment expliquez-vous cette attraction grandissante des anciennes chez le public français, et notamment chez les jeunes ?

Vous savez, je pense que le phénomène de « l'ancien » est à prendre dans sa globalité, il ne concerne pas seulement l'automobile. La mode Retro est en plein boom, le design des années 60' – 70' revient sur le devant de la scène, et on a même une radio comme Nostalgie qui connaît un succès considérable, ce qui est assez significatif.



En parallèle, au niveau de l'automobile, il y a sans doute des phénomènes particuliers qui viennent attiser cette mode de l'ancien.

Aujourd'hui, les voitures sont de plus en plus aseptisées, nos terrains de jeu sont limités avec un code de la route de plus en plus durci. Je crois qu'il y a une accumulation de faits qui font qu'on ne peut plus se faire plaisir avec une voiture moderne comme on le faisait il y a à peine 40 ans. Et c'est donc au travers de ces voitures d'époque que les gens viennent retrouver le plaisir de conduire. À 90 km/h en anciennes, on a l'impression de rouler plus vite qu'à 110 km/h en voitures modernes.

Et comme on ne peut plus rouler vite, on a une aussi une façon de voyager qui est un peu différente. Aujourd'hui, pour un long trajet, on fait des étapes, on prend des petites routes, on redécouvre les routes secondaires, etc. C'est un mode de vie qui fonctionne bien avec les voitures anciennes. Ensuite, les anciennes ont aussi le pouvoir de rapprocher les différentes générations. On le voit bien dans les rallyes qu'on organise, il y a beaucoup de duos familiaux intergénérationnels, type père et fils ou grand-père et fille. C'est une occasion de se retrouver en famille et de partager une expérience.

Et par rapport aux évolutions sociétales actuelles qui s'orientent vers une consommation plus verte, plus responsable, pensez-vous que cela soit compatible ?

Je pense que les voitures anciennes ne toucheront jamais toute une population, mais cela n'est de toute façon pas le but. Les français ont certes un engouement certain pour la Collection, mais si on prend la valeur moyenne de tout le parc des voitures anciennes en France, ce n'est pas non plus si effrayant, cela reste une proportion limitée. Effectivement il y a un vrai souci, on trouve aujourd'hui que les véhicules de collection ne sont pas suffisamment « verts ». Pour autant, cela fait 10 ans qu'on entend certains experts dire que l'on va droit dans le mur avec l'électrique… Alors, la filière met évidemment en place des actions pour continuer à faire vivre les véhicules d'époque,


5


68



« ON ORGANISE ÉGALEMENT TOUS LES ANS DES ÉVÉNEMENTS OÙ L'ON CÉLÈBRE CERTAINES MARQUES OU CERTAINS MODÈLES EN FONCTION DES ANNIVERSAIRES OU DES GRANDES DATES MARQUANTES. »



« JE PENSE QUE LE PHÉNOMÈNE DE « L'ANCIEN » EST À PRENDRE DANS SA GLOBALITÉ, IL NE CONCERNE PAS SEULEMENT L'AUTOMOBILE. LA MODE RETRO EST EN PLEIN BOOM. »

je pense notamment à la FFVE qui obtient des exceptions aux anciennes dans les zones à faibles émissions (ZFE), etc. Mais on met également en place des actions qui vont dans le sens de l'écologie, je peux même dire qu'on est en train de devenir « verts ».

On a beaucoup avancé sur les carburants de synthèse, dont l'émission carbone est proche de zéro. C'est d'ailleurs une de nos nouveautés au « Mans Classic », on va en tester cette année sur une demi-douzaine de véhicules qui vont rouler, tout en communiquant sur le thème « nous testons vos carburants de demain ». Et c'est quelque chose qu'on prévoit de faire systématiquement avant 2030.

Mais au-delà de ça, je reste très optimiste sur la pérennité des voitures anciennes. C'est un peu comme l'exemple des bateaux à voiles. Dans les années 1800, il fallait un bateau à voile pour faire un Paris / New-York. Aujourd'hui, ce n'est plus nécessaire et pourtant... on n'a jamais vu autant de bateaux à voile dans les ports !

En parlant de plaisance, nous avons cru comprendre que les bateaux à voile étaient votre premier amour. Sans travailler pour ce secteur, comment vivez-vous cette passion au quotidien ?

Ça fait bien longtemps que je ne vis plus de cette passion au quotidien, tout simplement parce que je n'ai plus le temps. Par contre, mon ami et partenaire Richard Mille (avec qui j'ai organisé, le « Mans Classic », « Chantilly Arts et Elégance » ou encore « Le Rallye des Légendes »), vient de se lancer dans la voile classique, au travers de l'événement « Richard Mille Fife Regatta » qui aura lieu en Ecosse en juin 2022. Le Groupe Peter va d'ailleurs gérer une partie de l'organisation.

On prévoit également de beaux projets plaisance en 2023, où on va monter un événement avec de très beaux bateaux, de grandes régates du début du 20e siècle, qui sont des bateaux de 30 mètres très élégants. Mais je ne peux pas encore vous en dire plus, affaire à suivre...


Porsche Classic



LE SAVIEZ-VOUS ?

Du 30 juin au 3 juillet 2022 aura lieu la 10ème édition du Mans Classic, sur le légendaire circuit des 24 Heures du Mans. Amoureux de courses et de voitures anciennes, cet événement est fait pour vous !

Créé en 2002 dans le but d'offrir à ses spectateurs une vision rétrospective des 24 Heures du Mans, Le Mans Classic est désormais un événement incontournable pour tout passionné de voitures de collection. Ayant attiré pour sa dernière édition en 2018, un public de pas moins de 200.000 spectateurs, avec 600 voitures de course en piste et 8500 automobiles de collection exposées, le Mans Classic est considéré comme étant le plus grand rassemblement de voitures anciennes.

Après 4 ans d'absence pour cause de contexte sanitaire, de nombreuses surprises et animations sont prévues pour célébrer les retrouvailles avec le public. À commencer par une nouveauté, puisque l'ouverture du circuit sera avancée au jeudi après-midi, afin que le public puisse assister aux vérifications techniques et administratives.

Pour l'occasion, un billet spécifique « Enceinte Générale jeudi » au prix de 28€ sera accessible sur place uniquement.

Autre changement intéressant, la série Endurance Racing Legends qui réunit les GT et prototypes des années 1990-2000 se produira cette année en compétition et non plus seulement en démonstration comme pour la précédente édition.

Par ailleurs, l'anniversaire des 40 ans de la création du Group C Racing, ancienne catégorie de sport-prototypes composé de voitures légendaires ayant écrit les plus belles pages des 24 Heures du Mans et du Championnat du Monde d'Endurance, promet de belles surprises sur l'événement.

Évènements

Agenda* des évènements Collection

de juin à octobre 2022

SUNDAY RIDE CLASSIC

Du 11 au 12 juin 2022 sur le circuit Paul Ricard

AXA Passion était le partenaire principal de la 13eme Sunday Ride Classic, qui s'est déroulé les 11 et 12 juin derniers sur le mythique Circuit Paul Ricard. Les clients AXA Passion ont pu se joindre à l'événement en participant à une parade 100% AXA Passion. Ces derniers étaient invités à rejoindre cette parade inédite pour 2 tours de piste sur le tracé F1, long de 5,8 km.

Une opportunité unique de rouler sur les traces des plus grands pilotes avec leur moto de collection. AXA Passion a également proposé des expertises groupées directement sur la Sunday Ride Classic. Pour cela, les clients AXA Passion ont pu bénéficier d'une entrée gratuite à l'événement SRC et d'un tarif préférentiel pour faire expertiser leur moto de collection.



LE MANS CLASSIC

Du 30 juin au 3 juillet 2022 sur le circuit du Mans

Créé en 2002 par Peter Auto, Le Mans Classic est un événement moto qui offre une formidable rétrospective des mythiques 24 Heures du Mans. Avec 600 voitures de course en piste et 8500 automobiles de collection exposées, Le Mans Classic est le plus grand rassemblement de voitures anciennes.

Depuis sa création, la manifestation n'a cessé d'attirer du monde, allant jusqu'à accueillir 200.000 visiteurs lors de sa dernière édition en 2018. Après l'annulation de l'édition 2020 pour cause de contexte sanitaire, le Mans Classic revient du 30 juin au 3 juillet 2022, pour fêter sa 10e édition et son 20e anniversaire. Un retour très attendu du grand public qui promet des surprises et des nouveautés.

SALON AUTOMÉDON

Du 8 au 9 octobre 2022 au Bourget (Paris)

La 20e édition du salon Automédon se déroulera du 8 au 9 octobre 2022 dans le Hall 4 du Parc des Expositions de Paris – Le Bourget. Dédié aux passionnés de véhicules de collection, ce salon parisien d'automne rassemble plus de 300 exposants et 3000 autos et motos de collection sur un espace couvert de 16 000m² et extérieur de 32 000 m². De nombreuses expositions et animations attendent les visiteurs.



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



RICHARD MILLE



Interview

L'association L'Ancre et les voiles

www.lancreetlesvoiles.org @lancreetlesvoiles

Tout plaquer et partir vivre sur un voilier pour faire le tour du monde en quête de rencontres et de découvertes et sensibiliser le grand public, c'est l'incroyable projet que s'est lancé une famille française. Marion, Ivan et leurs 4 enfants s'apprêtent à vivre une aventure humaine exceptionnelle : un tour du monde à la voile d'une durée fixée entre 3 et 5 années.

Le but de ce voyage : s'ouvrir au monde, éveiller les consciences et susciter l'engagement individuel dans le sens d'une transition collective vers une société plus respectueuse.

Photos : © L'Ancre et les voiles

À seulement quelques jours de leur départ, nous avons interviewé Marion, la mère de famille, qui a bien voulu nous raconter l'histoire de leur ambitieux projet pour le magazine Cap'Passion.

Bonjour Marion, merci de nous avoir consacré un peu de votre précieux temps. Tout d'abord, pouvez-vous commencer par vous présenter, vous et votre famille ?

Je m'appelle Marion, j'ai 50 ans, tout comme mon mari Ivan, heureux parents d'une grande famille : Anne (17 ans), Claire (15 ans), Agathe (12 ans) et Antoine (8 ans), et nos 2 chattes Lili et Naïa. Ivan est d'origine péruvienne, ce qui marque en quelque sorte la spécificité de notre famille : on est bilingues et binationaux, avec une empreinte importante du Pérou dans la famille.

Je suis pharmacien de formation, j'ai travaillé plusieurs années dans l'industrie cosmétique, puis j'ai fait des études de psychologie avant de créer une petite entreprise de création







textile connectée au Pérou : des textiles en alpaga distribués en France. Ivan a toujours baigné dans l'univers de la mer (du nautisme et de la plaisance) : pratique de la natation de compétition (apnée), plongée, chasse sous-marine et surf ; études d'ingénieur spécialisées en aquaculture, et dix années de travail pour une grande marque de sports nautiques... Si j'ai moi-même pratiqué la voile sportive pendant mon adolescence, je n'étais pas forcément prête à me lancer dans ce projet de vie en mer lorsqu'un beau jour, Ivan m'a soumis l'idée.... Et puis on s'est lancé et on a tout changé pour ce projet de vie, « L'Ancre et les Voiles » !

C'est donc en 2015 que vous décidez avec votre conjoint de vous lancer dans un projet fou : faire le tour du monde à la voile en famille. Après 7 ans de préparatifs, vous êtes sur le point de partir. Aviez-vous prévu que toute cette préparation durerait aussi longtemps ?

Pas du tout [rires]. Quand on s'est lancé, on ne pensait pas du tout que ça prendrait autant de temps. C'est un temps qui a été investi à plein de choses, que ce soit de la réflexion, de l'action, de la préparation pure, mais on n'imaginait pas du tout 7 ans de préparatifs. Et d'ailleurs si on l'avait imaginé, je sais pas comment on aurait réagi, mais ce n'est pas sûr qu'on se serait lancé en fait.

D'ailleurs on se le dit souvent, que c'est vraiment important d'oser les choses sans se poser trop de questions. Il faut bien évidemment avoir une vision et prévoir beaucoup mais, pour reprendre le message de Mike Horn, « si on attend







d'avoir 100% des réponses, on ne part jamais ». Et c'est vraiment ça pour nous. Quand le projet est né en janvier 2015, on avait fixé la date de départ à juin 2019. Donc on avait imaginé 4 ans de préparation, mais en réalité là, on est déjà 3 ans plus tard...

Un tel projet qu'est le vôtre nécessite par ailleurs de prévoir un budget considérable nécessaire. Comment vous êtes-vous préparés financièrement ?

Effectivement, c'est l'aspect financier qui a justement rallongé le départ. C'est important de le dire mais notre projet n'est pas à haut budget financier. Il existe plusieurs cas de figure pour les projets de vie comme le nôtre.

Vous avez des personnes qui ont les moyens de conserver leur maison et d'acheter un bateau neuf, vous en avez d'autres à l'opposé, qui comme nous, sont obligés d'absolument tout vendre pour acheter un bateau d'occasion et qu'on doit complètement retaper, faute de budget pour acheter un bateau plus cher. Nous avons donc tout vendu, notre maison, nos meubles... C'était aussi le projet de nous séparer d'un certain nombre de choses pour nous alléger matériellement, mais ça a surtout permis de financer le bateau.

Ensuite, il nous fallait aussi trouver une solution financière pour pouvoir en plus de l'achat du bateau, vivre durant ce changement de vie que l'on prévoit pour une durée indéterminée.

Là aussi, on n'avait pas un métier qui nous permettait de le conserver pour pouvoir continuer à vivre en voyage, et on n'avait pas non plus assez d'argent de côté pour s'offrir du sabbatique. Alors on aurait pu se dire qu'on ne part qu'un an et trouver ainsi les moyens financiers de s'offrir du sabbatique.

Mais pour nous, c'était important de vivre un vrai changement de vie, c'était bien plus qu'une parenthèse.

On voulait vraiment changer de vie et poursuivre un chemin différent. Du coup on a réfléchi à des reconversions professionnelles pour pouvoir travailler à distance. Ça a pris du temps à la fois dans la réflexion et la recherche de ce qui pouvait nous convenir et fonctionner, mais aussi dans la reconversion en elle-même, qui ne se fait pas en un claquement de doigts. On a choisi des reconversions qui sont en cohérence avec ce qu'on voulait vraiment faire dans notre projet : partager notre histoire. Pour ma part, je me suis donc reconvertie dans le domaine de l'écriture, je peux faire du rédactionnel et je suis correctrice en orthographe. Et comme j'aime bien la pédagogie et travailler avec les enfants, je suis devenue animatrice d'ateliers philosophiques pour enfants, que je compte animer à distance pendant le voyage mais aussi dans les écoles durant nos escales. Mon mari s'est reconverti dans l'image, au travers de la vidéo, la photo, il fait de la visite virtuelle 360°. Il peut donc travailler à distance mais aussi de façon nomade quand on arrive quelque part.

Et c'est vrai aussi que ces deux métiers (lui l'image, moi les mots) nous permettent de répondre à notre





« ON VOULAIT VRAIMENT CHANGER DE VIE ET POURSUIVRE UN CHEMIN DIFFÉRENT. DU COUP ON A RÉFLÉCHI À DES RECONVERSIONS PROFESSIONNELLES POUR POUVOIR TRAVAILLER À DISTANCE. »

besoin de partager notre expérience. En plus de cela, j'anime nos réseaux sociaux, c'était aussi une formation à avoir car c'est un sacré travail, tout ce qui concerne la vidéo c'est Ivan qui le fait. En parallèle, on a aussi créé l'association « L'Ancre et les Voiles ». Pour le moment ce n'est pas un objectif financier car il n'y a pas de but lucratif, mais si l'asso fonctionnait et qu'on devait y travailler à plein temps, on pourrait devenir salariés de l'association, qui demande un travail colossal. Enfin ça n'est pas le plan A, pour le moment on travaille de notre côté de façon individuelle, et si l'asso fonctionne, on verra comment ça se passera. Il y a beaucoup d'incertitudes, c'est un gros pari. C'est là où notre projet est audacieux, on part avec un peu d'argent de côté pour pouvoir avoir un peu de réserves, mais on va être obligé de travailler c'est sûr.

Et vos enfants, comment ont-ils accueillis le projet et quels sont les plus grands changements à venir pour eux ?

Quand on leur a annoncé, c'était la fête générale. C'était d'ailleurs très étonnant de voir leur réaction. Nous, on n'était pas étonnés de leur enthousiasme, mais ce qui était étonnant c'était que certains de leurs copains d'école disaient « c'est super dangereux de partir en mer, etc. » et on a réalisé que même des enfants pouvaient avoir des projections et des aprioris comme ça. Heureusement, les nôtres étaient vraiment très emballés, et ce pendant tout le long de la préparation. En plus la préparation a été un moment fort en famille, car presque toute notre énergie était canalisée là-dessus. Ils ont dû aussi avoir des moments difficiles quand même, lorsque l'on cherchait des solutions, notamment avant l'achat du bateau. Combien de fois ils nous ont dit qu'on n'y arriverait jamais, ils voyaient bien que c'était compliqué. On est donc content quand même d'être arrivés jusque-là pour leur dire que malgré la difficulté du projet, on a réussi !

Pour Antoine, notre dernier, le projet est né quand il avait un an donc il a vraiment grandi avec. C'est une évidence pour eux finalement tout ça. On a aussi toujours fait des points tous ensemble pour valider qu'ils étaient toujours partants, notamment parce que le projet a mis beaucoup plus de temps que prévu, et donc l'âge de nos aînés est aussi beaucoup plus élevé que ce qu'on avait imaginé au départ. On pensait partir quand notre aînée aurait 14 ans et là elle en a 17. Donc ça change quand même beaucoup de choses.

C'est vrai que ces dernières années, on a eu beaucoup d'hésitations en se disant « Est-ce que c'est pas trop

tard ? ». Beaucoup de pression aussi du coup car on s'est dit « Oui c'est pas trop tard mais en même temps si on tarde trop ça va l'être », donc là on avait quand même vraiment la pression, car on n'avait pas 1 ou 2 ans de plus à donner, sinon elle n'aurait pas fait partie du voyage. En soi ça aurait pu se faire, mais c'est vrai que ça aurait été dommage sans elle, car elle en a envie et nous aussi tenions à ce qu'elle soit de la partie. Donc on a toujours vérifié avec eux que c'était toujours ok, ça l'a toujours été. Avec plus ou moins de facilités. Il y a eu des moments pas simples, notamment quand on a tout quitté pour partir sur le bateau, ça a été un vrai déchirement de partir de chez nous, de changer de mode de vie, même s'ils s'y sont très vite acclimatés. Donc ça prouve que ça vaut la peine quand même de croire et de continuer à s'accrocher, de mettre toute son énergie dans un rêve.

Ils vont donc tous suivre une scolarité à distance ?

Concernant leurs études, ça fait déjà 7 ans qu'on fait l'école à la maison. Dès que le projet est né, on s'est tout de suite renseigné sur le mode d'instruction en famille. Ça nous a beaucoup plu donc on s'y est mis tout de suite, on n'a pas attendu de partir. Le gros avantage c'est que c'est beaucoup plus souple qu'une scolarité à l'école. On s'adapte à la fois à notre mode de vie, à notre emploi du temps, aux besoins et aux compétences de chaque enfant. Notre aînée, qui passe cette année le bac de français, est complètement autonome et suit un rythme scolaire bien défini. Pour nos plus jeunes c'est plus souple, surtout en ce moment, on a un peu lâché le rythme, vu qu'on est complètement débordés par la mise à l'eau du bateau. Ils travaillent en autonomie mais moins que d'habitude, et ils jouent beaucoup avec les enfants du port. Donc ils ont une école buissonnière assez sympa dans laquelle ils apprennent autrement mais tout de même énormément de choses.

C'est un apprentissage de vie extraordinaire. Mais après le départ en mer, on reprendra le rythme de travail tous les matins avec les enfants. Contrairement à l'école, il n'y a pas de vacances scolaires, on travaille tous les jours mais que la matinée, pour laisser place à des apprentissages beaucoup plus autonomes, à l'exploration de notre environnement et de là où on atterrira...

Justement, avez-vous prévu un parcours autour du monde bien défini, connaissez-vous toutes vos escales ?

On a un parcours défini dans les grandes lignes, mais pour les pays ça dépendra de plein de choses : notamment le covid, qui a changé les façons de voyager, mais aussi de la période de l'année et surtout la météo.

C'est elle qui dicte tout. Du coup le projet c'est de faire un tour du monde avec une boucle Est-Ouest intertropicale. On part de Méditerranée, où l'on va rester sur la côte jusqu'au mois de juin. Puis l'idée est de descendre vers la Corse, le nord de la Sardaigne, la côte espagnole vers Gibraltar, puis les Canaries. On descendra ensuite sur le Cap-Vert, puis on va jusqu'aux Antilles en passant par le Brésil. Ensuite, si on en a encore tous envie et que c'est possible, on passera Panama direction l'océan Pacifique.

Pour cette grande boucle là, si on le fait rapidement ça dure 3 ans. Mais nous, on n'a pas spécialement envie de le faire rapidement, l'idée justement c'est de pouvoir se laisser porter par la météo et de ne pas prendre de risques, de ne naviguer que quand c'est la bonne période, et puis aussi se laisser porter par nos envies. Si on a le coup de cœur pour un endroit









« DÈS QUE LE PROJET EST NÉ, ON S'EST TOUT DE SUITE RENSEIGNÉ SUR LE MODE D'INSTRUCTION EN FAMILLE. ÇA NOUS A BEAUCOUP PLU DONC ON S'Y EST MIS TOUT DE SUITE. »



et qu'on souhaite y rester, ou si on a besoin de travailler pour renflouer nos caisses, alors on s'arrêtera un temps. Par exemple l'année prochaine pour le bac de notre aînée, on va être obligé de se poser un peu pour qu'elle puisse passer l'examen dans un lycée. C'est aussi pour cela qu'on ne s'est pas fixé de date – non pas de retour, puisque de toutes façons on ne sait pas s'il y aura un retour - mais de date de fin on va dire. On fera vraiment en fonction du moment et de ce qui se présente.

Vous l'avez dit précédemment, tout au long de ces années de réflexion et de préparation, vous avez lancé votre propre association « L'Ancre et les Voiles ». Quel est le but de cette association, et en quoi cette démarche vous tient à cœur ?

Initialement, notre projet était un appel intime avec une envie de vivre une expérience familiale. Mais lors de notre préparation, on a eu besoin de comprendre quelles étaient les raisons pour lesquelles on avait envie de se lancer dans un tel projet. **On a alors compris beaucoup de choses et notamment qu'on avait envie de partager cette expérience, de sensibiliser à un nouveau mode de vie, non pas sur le bateau, mais un mode de vie plus conscient, moins consommateur, moins dans le matériel, et qui allait plus vers les changements qu'on veut voir nous dans le monde, et dont on pense qu'ils sont vraiment nécessaires.** C'était voir notre projet de façon plus large que l'expérience qu'on voulait transmettre à nos enfants, c'était aussi une façon pour nous de contribuer au changement.

Une fois qu'on a compris ça, on s'est dit que le meilleur moyen de le faire était sous forme associative. C'est là qu'est née « L'Ancre et les Voiles ». Cette association a vraiment pour objet de sensibiliser à la transition, au sens large : la transition pour nous c'est tous les changements qui peuvent s'opérer dans notre société : écologique, environnemental, éducatif, bref nos modes de vie en général.



« LA TRANSITION POUR NOUS C'EST TOUS LES CHANGEMENTS QUI PEUVENT S'OPÉRER DANS NOTRE SOCIÉTÉ : ÉCOLOGIQUE, ENVIRONNEMENTAL, ÉDUCATIF, BREF NOS MODES DE VIE EN GÉNÉRAL. »

Et notre projet va raconter une histoire autour de toute cette transition : notre histoire à nous mais aussi les histoires de toutes les personnes qu'on va rencontrer et qui vont dans ce sens-là, que ce soit des voyageurs ou des rencontres lors de nos escales. L'idée finalement c'est un peu d'être une courroie de transmission, en racontant notre expérience, de façon à sensibiliser, à donner des idées nouvelles, inspirantes.

On le fera donc par le biais de notre communication sur les réseaux sociaux, comme on le fait déjà depuis 2 ans. J'anime quotidiennement nos pages Facebook et Instagram et on a également une page YouTube qu'on a un peu laissé tomber en ce moment car c'est tellement de travail de faire des vidéos et finalement pour le moment, on n'a pas une seconde à nous, on ne pense même pas à se filmer. Cette sensibilisation, cette transmission, se fera à distance avec tous les followers qui nous suivent, mais aussi pendant nos escales. On voudrait rencontrer les écoles pour leur parler de la transition, j'animerai des ateliers philos, c'est là que du coup ça rejoint la reconversion professionnelle que j'ai opérée. Voilà donc l'idée de notre association, qui est reconnue d'intérêt général. Pour cela il faut des moyens. On n'a pas eu le temps de s'y pencher suffisamment, mais l'idée c'est donc de trouver des partenaires, du mécénat pour nous aider.

On voudrait faire une revue pédagogique et c'est là où les compétences d'Ivan et les miennes se rejoignent. Ce serait une revue d'un format très nouveau en 360°, où les enfants, les écoles et les familles pourraient



surfer et interagir en nous posant des questions. Où l'on pourrait aussi faire des visios à distance ou échanger sur les réseaux sociaux : déjà plusieurs instits d'écoles seraient intéressés par ça. Parce que c'est vrai que le bateau c'est un peu un petit laboratoire où on a tout en fait : c'est notre maison mais c'est bien plus complexe que ça. On est autonome en énergie donc on a des panneaux solaires, toute la gestion des ressources est très efficace, donc c'est très intéressant pour les enfants, on peut leur apprendre énormément de choses à travers la vie sur un bateau.

Comme vous le disiez, dès les débuts de votre projet voyage, vous décidez de partager votre histoire auprès du grand public en postant régulièrement des photos et des vidéos sur vos réseaux sociaux. Avec 13K abonnés sur Facebook et 6K sur Youtube, on peut dire que votre projet séduit les internautes. Pensiez-vous que les internautes seraient aussi réceptifs ?

Ça va au-delà de ce que j'espérais dans le sens où je réalise que moi aussi ça m'apporte beaucoup. Je suis vraiment contente de voir que les gens sont emballés par le projet, qu'ils aiment

« JE PENSE QUE ÇA TOUCHE LES GENS ET ÇA VIENT FAIRE ÉCHO CHEZ EUX, MÊME SI LEUR PROJET DE VIE N'A RIEN À VOIR AVEC LE MIEN, JE VIENS TOUCHER DES POINTS SENSIBLES CHEZ TOUT LE MONDE, ET ÇA C'EST DÉJÀ TRÈS POSITIF. »

notre état d'esprit et ce qu'on partage. J'avoue que je craignais m'exposer à des retours un peu cinglants et pas du tout en fait, on a vraiment réussi à créer une communauté avec que des retours positifs. Je crois que c'est le ton de notre communication, le fait de tourner les choses de façon à toujours donner du sens et à réfléchir au développement personnel.

Je pense que ça touche les gens et ça vient faire écho chez eux, même si leur projet de vie n'a rien à voir avec le mien, je viens toucher des points sensibles chez tout le monde, et ça c'est déjà très positif.

Mais en plus, ça m'apporte moi aussi énormément car ce n'est pas du tout un projet facile au quotidien, parfois on se sent un peu seul car on n'a pas toujours le soutien de notre entourage, ma famille par exemple était contre le projet. Donc c'est un soutien considérable pour nous, même si ça reste virtuel, c'est fort de savoir qu'on est épaulé, mais parfois aussi ça nous permet de faire de vraies rencontres. Il y a beaucoup de personnes qui sont là au port à sec et qui sont venues nous voir parce qu'elles nous avaient trouvés via la page web de l'association. Donc cela nous a vraiment permis de faire des rencontres qui sont devenues aussi concrètes. C'est très fort les réseaux, si on les utilise à bon escient, c'est un outil que je trouve extraordinaire.

Vous voici maintenant à quelques jours du grand départ, comment vous sentez-vous ?

Actuellement, on est au port à sec dans la ville de Port Saint Louis du Rhône, c'est un peu le bout du bout de la Camargue. Notre mode de vie actuel est très spécial car on est dans un port à sec dans les travaux et dans la poussière, et infestés par les moustiques en plus en cette période. On devait partir hier, mais il y a eu des petits soucis de dernières minutes comme toujours, du coup on met le bateau à l'eau dans 5 jours, on restera quelques jours-là au quai et puis on partira, le temps que tout soit vraiment prêt et rangé.

Donc effectivement, là on a hâte de partir et en même temps on vit au jour le jour à la seconde près, en fait. On est tellement chargés que finalement on ne voit pas tellement plus loin que le bout de notre nez. Cela fait déjà plus de 6 mois qu'on est là au port à sec dans les travaux, on a vraiment envie de passer à une nouvelle étape, qui est d'être sur l'eau et qui n'a rien à voir avec ce qu'on vit là. Les enfants aussi ont hâte. C'est l'aboutissement d'un grand projet et le début d'un autre et comme dirait mon aînée qui a un côté philosophe : « c'est à vivre ». Je pense que cela va être un passage important pour nous tous.

D'ailleurs TF1 sera là pour la mise à l'eau, et va nous suivre pendant un an, pour un reportage autour du sujet « Les nouveaux nomades », qui sera diffusé un samedi soir au printemps prochain. Je vais également faire un podcast radio avec une nouvelle radio très sympa qui partage des projets inspirants.

C'est aussi avec grand plaisir que vous, AXA Passion nous suiviez sous forme écrite tout au long de notre périple. Je trouve ça vraiment chouette car ce qui est important c'est de raconter des histoires aux gens, ce qui les interpelle. Et quand l'histoire est vraie c'est encore mieux !



Dossier

Objectif 150 km/h à la voile ! Syroco : l'innovation par l'exploit pionnier

Alex Caizergues, champion du monde de kitesurf de vitesse et recordman de vitesse sur l'eau, a créé Syroco, une entreprise focalisée sur la transition écologique du transport maritime. Aujourd'hui toute la structure travaille sur un « moonshot » : dépasser les 150km/h sur l'eau et à la voile !

Texte : Igor Bietry Photos : © Syroco

Mettre tout en œuvre pour créer un exploit est un bon moyen pour sortir des sentiers battus et se faire connaitre. C'est en tout cas la ligne de conduite d'Alex Caizergues. La mission qu'ils se sont donnés, lui et son équipe, est de développer de ce que l'on nomme l'innovation de rupture pour aider à la transition énergétique.

Ils sont une vingtaine de personnes réunies au sein de Syroco et travaillent pour déployer de nouveaux outils et de nouvelles méthodes pour accélérer la transition écologique du transport maritime. Pour ce faire, rien de tel que de travailler sur un record pour aller toujours plus loin dans la recherche et la modélisation de nouvelles solutions.

Alex, le fils de Philippe Caizergues, un des pionniers des runners en planche à voile dans les années 80, est un kitesurfer d'exception. Il est notamment détenteur de quatre titres de champion du monde de vitesse et fut le premier à dépasser la barre mythique des 100 km/h sur l'eau fin 2010. Il a

amélioré six fois le record du monde de vitesse en kitesurf en accrochant 57,97 nœuds (107,36 km/h) en 2017. Bref, la vitesse en kitesurf, c'est son jardin ! Pour ce qui est du record absolu de vitesse à la voile sur l'eau, pour l'instant, c'est l'australien Paul Larsen qui le détient à 121 km/h avec son improbable Vestas Sailrocket. Alex Caizergues nous explique : « Syroco, c'est d'abord une aventure humaine formidable lancée en 2019 à Marseille.

On a assemblé une équipe technique de très haut niveau capable de relever un défi fou, celui d'atteindre 150 km/h propulsé à la seule force du vent. C'est également une aventure technologique puisque pour atteindre notre objectif, nous allons être obligés d'innover, de trouver des solutions techniques, de développer un vrai savoir-faire. Et parce que nous sommes toutes et tous chez Syroco passionnés par la Mer, toute cette innovation nous voulons la mettre au service de la transition énergétique du transport maritime. En bref, Syroco c'est un projet formidable, dans lequel je me suis lancé à 100% et avec lequel on pense qu'on va pouvoir (un peu) changer le monde ! »

Changer le monde, en tous les cas celui du transport maritime ! C'est en fait à cela que sert toutes les recherches et innovations qu'impliquent le record. La technologie en matière de modélisation fait partie notamment des axes fondateurs pour trouver les futures voies. De nombreuses structures travaillent dans le monde entier pour utiliser la force vélique au profit de ces monstres des mers dont le bilan carbone n'est pas franchement au top, mais souvent en utilisant des systèmes et des modèles qui ont fait leur temps. Chez Syroco, on veut croire que tous les champs des possibles technologiques sont ouverts puisqu'en cinquante ans, le domaine du transport maritime n'a quasiment pas évolué.

La solution de Syroco est innovante telle que nous l'explique Olivier Taillard, le Directeur des Nouvelles Technologies : « Tous les bateaux à voiles fonctionnent à peu près de la même façon. C'est-à-dire en luttant contre l'eau et en utilisant le vent comme moteur. De notre côté, nous avons une approche très différente du concept de l'alignement des forces et on arrive à quelque chose d'extrêmement simple.

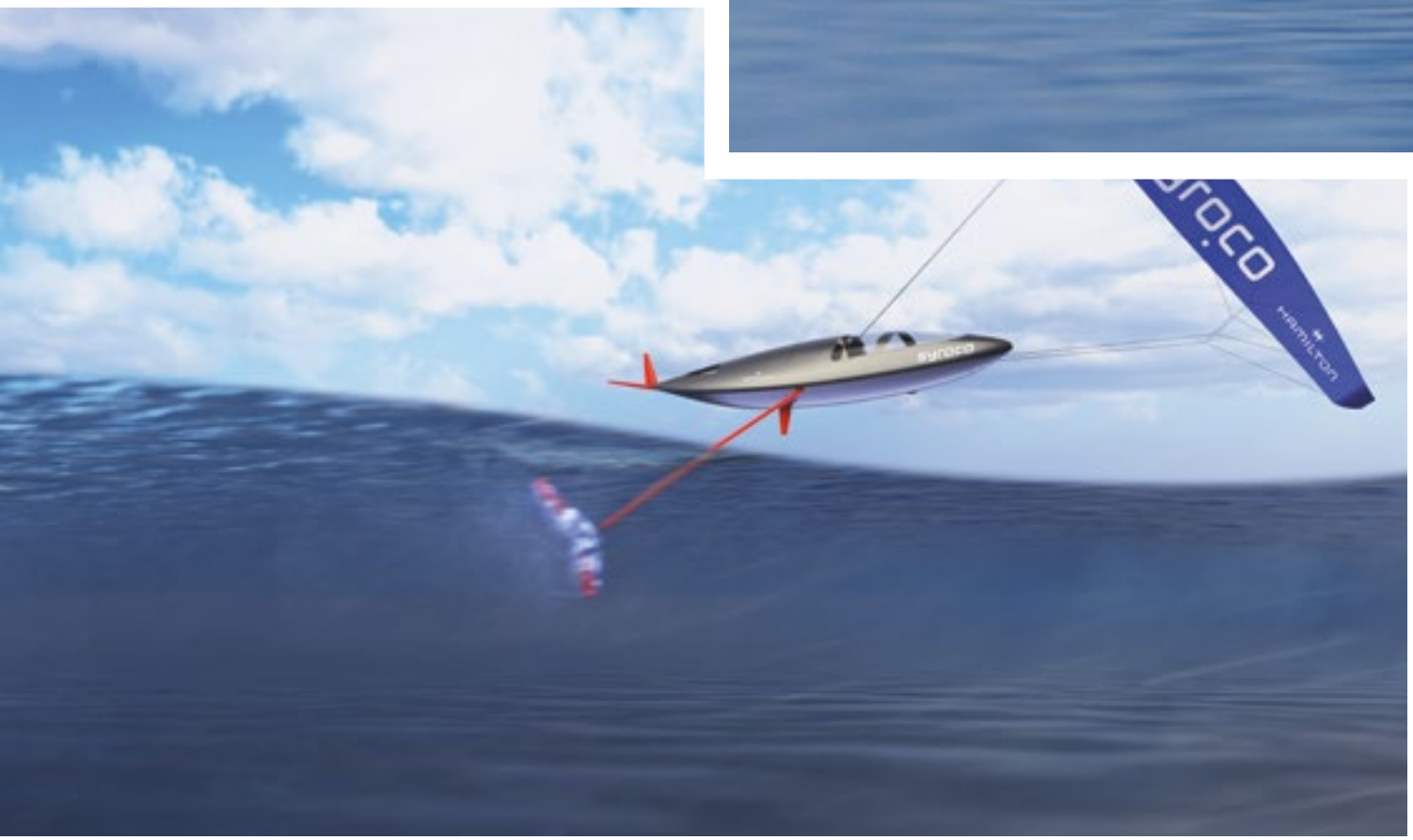
« CHEZ SYROCO, ON VEUT CROIRE QUE TOUS LES CHAMPS DES POSSIBLES TECHNOLOGIQUES SONT OUVERTS PUISQU'EN CINQUANTE ANS, LE DOMAINE DU TRANSPORT MARITIME N'A QUASIMENT PAS ÉVOLUÉ. »



Alex Caizergues, champion du monde de kitesurf de vitesse et créateur de Syroco.

« ON A ASSEMBLÉ UNE ÉQUIPE TECHNIQUE DE TRÈS HAUT NIVEAU CAPABLE DE RELEVER UN DÉFI FOU, CELUI D'ATTEINDRE 150 KM/H PROPULSÉ À LA SEULE FORCE DU VENT. »







On a réduit l'engin à sa plus simple expression et c'est ce qui nous semble être le plus efficace sur l'eau. Mais c'est aussi ce qui demande le plus de contrôle et le plus de recherche parce que c'est quelque chose de nouveau. ». Pour ce faire il utilise une nacelle, sorte de suppositoire aérodynamique équipé d'un foil. Dans ce contexte, les ingénieurs inversent la force du foil qui ne soulève plus comme un foil traditionnel mais au contraire tire l'engin vers le fond d'une force égale à la traction du vent, ainsi les deux forces s'alignent.

« Nous avons défini une géométrie qui va générer de la vapeur en augmentant la vélocité du flux autour du foil. Nous ne pouvons pas éviter la cavitation donc ce que nous avons imaginé c'est de l'utiliser en régime permanent pour que le run soit bien stable et ainsi bénéficier de cet effet pour diminuer les frottements sur la surface du foil » indique Catherine Ramirez Villalba, l'ingénieure structure & simulation de Syroco. Si le projet ne pourrait finalement aboutir qu'en 2023, la structure marseillaise travaille beaucoup sur la modélisation de son engin comme elle le fait d'ailleurs pour l'ensemble des bateaux de commerce sur lesquels l'utilisation du vent est une source alternative aux motorisations classiques. Il existe une version 1/3 qui navigue ou plutôt vole régulièrement en rade de Marseille depuis 2021.

Les recherches se portent essentiellement sur le contrôle d'altitude de la nacelle pour obtenir le vol le plus stable possible. Si aujourd'hui ces vols se font tracter depuis un pneumatique équipé d'un mât de 5m de haut qui permet de simuler l'angle de traction de la future voile de kite, le but dans les prochains mois est de remplacer le bateau tracteur par une véritable aile de kite.

Évènements

Agenda* des évènements Plaisance

de juin à octobre 2022

LE GRAND PAVOIS

Du 27 septembre au 2 octobre 2022 à La Rochelle

L'édition 2022 du Grand Pavois, l'un des plus grands salons nautiques à flot d'Europe, se déroulera du 27 septembre au 2 octobre à La Rochelle, en Charente-Maritime. Un événement international majeur dans l'univers de la plaisance, avec 100 000 mètres carrés d'exposition, des espaces thématiques pour tous les passionnés, 750 bateaux exposés dont 300 à flot, et pas moins de 800 marques internationales présentes, qui regroupe chaque année pas moins de 80 000 visiteurs. Découvertes, bonnes affaires, animations... l'événement rassemble un large public : du visiteur le plus passionné à celui venu passer un bon moment en famille !



LE SALON CANNES YACHTING FESTIVAL

Du 6 au 11 septembre 2022 à Cannes

Chaque année, deux ports de Cannes accueillent un salon nautique exceptionnel au cœur de la French Riviera : le Yachting Festival. Premier salon de la saison nautique, ce festival est le plus important rendez-vous nautique à flots d'Europe.

Il rassemble les acteurs de la plaisance qui exposent leurs nombreuses nouveautés en avant-première dans deux ports de la ville : le Vieux Port et le Port Pierre Canto. Pour cette édition 2022, les visiteurs pourront découvrir une offre variée de bateaux à voile ou à moteur, monocoque ou multicoque, à coque dure ou semi-rigide, et pourront également assister à une nocturne du salon le vendredi 9 septembre.

YACHTING FESTIVAL
CANNES

LA JURIS'CUP

Du 15 au 18 septembre 2022 à Marseille

La 31e édition Régates & Colloque Juris'Cup se déroulera du 15 au 18 septembre à Marseille. Chaque année depuis 1991, l'Association Juris'Cup organise les « Rencontres Internationales du Droit et de la Plaisance », qui propose aux juristes de tous bords un double rendez-vous séduisant : une journée de travail sur le droit de la plaisance, suivie de deux jours de pratique : régate et détente sur l'eau entre amis. En plus de 30 ans d'existence, cet événement s'est développé jusqu'à accueillir désormais environ 130 bateaux, et 2200 participants venus de 13 nations différentes.



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



150403 06 2022 - Crédits photos : Shutterstock

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



Interview

L'atelier By Marickael

Les véhicules de loisirs ont la cote en Europe et notamment en France. Et pour cause, les Français sont à la recherche d'aventure, de liberté et d'évasion. Une appétence au voyage qui se traduit par une augmentation considérable d'achats de vans et de camping-cars, avec un record historique de plus de 100 000 camping-cars vendus en 2021, soit +60% en 10 ans*.

*Source : UniVDL

Photos : © Marickaël

Cet engouement pour les véhicules de loisirs a entraîné le développement d'une nouvelle activité : l'aménagement de véhicules de loisirs. L'entreprise « L'Atelier by Marickael » réalise et accompagne des projets d'aménagements de van et de fourgons sur-mesure. Nous avons demandé à Marie-Sophie et Mickael, créateurs de cette société de nous partager leur aventure. Vous les aurez peut-être reconnus, ce sont les experts en aménagement de l'émission Van Mecanic sur RMC Découverte.

Bonjour Marie-Sophie. En 2019, et à l'approche de la trentaine, vous avez créé la société « L'Atelier By Marickael », avec votre conjoint. Pouvez-vous nous parler de ce projet de création d'entreprise ?
On peut dire que le tout début de l'aventure a commencé en 2015. Cette année-là, comme beaucoup de jeunes couples, on est parti en Australie pour vivre une expérience unique.







Là-bas on a acheté notre tout premier véhicule : un vieux van Mercedes MB 100, qu'on a décidé d'aménager pour pouvoir facilement partir en expédition.

En tant que jeunes voyageurs et avec un petit budget en poche, on a commencé à retaper le véhicule avec les moyens du bord : on utilisait l'électricité de centres commerciaux, on aménageait le van avec des matériaux qu'on trouvait dans la rue... C'était vraiment un aménagement d'improvisation. Enfin, on ne partait pas non plus de rien, vu que Mickael est menuisier et ébéniste de formation, c'est quand même une bonne base pour se lancer dans ce genre d'activité. [rires] On a donc fait un petit bout de chemin avec notre van aménagé, et au moment de rentrer en France, on a dû le revendre... Notre aménagement avait évidemment fait grimper le prix du van, on était plutôt satisfaits de le revendre en faisant un bénéfice. L'idée de se lancer dans l'aménagement de vans est alors resté dans un coin de nos têtes.

En 2017, on est parti en Nouvelle-Zélande, et là on s'est finalement lancé dans ce projet et ça a tout de suite très bien marché. On a retapé 8 véhicules en 10 mois. On s'est fait connaître via les groupes Facebook de voyageurs français qui prévoyaient de faire le tour de Nouvelle-Zélande en van.

Séduits par nos aménagements, certains prévoyaient qu'on leur prépare leur van avant même leur arrivée sur le sol néo-zélandais. On allait les chercher à l'aéroport avec leur van et on leur laissait. Il nous restait plus qu'à rentrer à pied. [rires] De fil en aiguilles, on a réussi à créer notre petite entreprise, et de retour en France en 2018, on a ramené l'Atelier dans nos valises. On s'est installé dans









le sud de la France, à Perpignan, c'est là que l'Atelier by Marickael a été créé.

Vous vous présentez comme des « créateurs de maisons roulantes », mais en quoi consiste réellement votre métier ?

Depuis la création de « L'Atelier by Marickael », on a une approche un peu différente de ce qu'on pouvait faire avant. Déjà, on n'achète plus les véhicules, mais on aménage ceux de nos clients. Et d'autre part, on propose des aménagements sur-mesure avec des finitions 100% personnalisées.

Et donc pour proposer une offre de qualité, on étale les aménagements sur plusieurs mois, pour répondre au mieux aux besoins et envies de nos clients.

Voilà comment commence un projet. Les clients nous contactent et on leur propose de venir nous rencontrer directement à l'Atelier pour établir un devis. C'est primordial pour nous de les rencontrer physiquement pour être sur la même longueur d'onde pour pouvoir bien travailler ensemble pendant ces quelques mois, et en plus cela montre bien leur motivation. Ils nous font part de leur projet et on leur montre notre façon de travailler, les matériaux qu'on utilise, etc.

Une fois qu'on s'est mis d'accord, on leur propose un devis sur-mesure et s'il est validé, on fait alors des plans 3D pour qu'ils puissent visualiser et ainsi mieux se projeter. À partir de ces plans, soit on les retravaille en fonction de leurs attentes, soit ils sont directement validés. On récupère alors leur véhicule et c'est parti pour 2 à 3 mois de travail, qui sont ponctués de vidéos et d'appels avec le client dès qu'il y a un obstacle à l'avancée de l'aménagement.

On ne prend jamais de décisions, c'est toujours le client qui a le dernier mot. Un de nos principes est qu'on ne travaille pas pour nos clients mais avec nos clients. En parallèle de ça, on a aussi élargi notre activité : on propose à nos clients de passer des homologations VASP (Véhicule Automoteur Spécialement Aménagé) qui sont obligatoires depuis 2018, et on a également un site e-commerce en ligne pour vendre des pièces et accessoires en lien avec ce secteur.

Vous proposez des créations « Responsables, Sur-mesure et Écologiques ». Pouvez-vous préciser ces points ? En quoi est-ce important pour vous ?

Oui, on utilise principalement des matériaux naturels, c'est très important pour nous, et ça va de pair avec notre style de vie de van lifer. On essaie d'être responsable même si le naturel a ses limites.

On isole les vans seulement en matériaux naturels, comme par exemple, du bois dès que possible, de la laine de coton recyclé, un mélange composé de chanvre, lin et coton, ou encore des copeaux de liège







« ON NE PREND JAMAIS DE DÉCISIONS, C'EST TOUJOURS LE CLIENT QUI A LE DERNIER MOT. UN DE NOS PRINCIPES EST QU'ON NE TRAVAILLE PAS POUR NOS CLIENTS MAIS AVEC NOS CLIENTS. »





mélangés à de l'eau, directement projetés sur la paroi du véhicule qui permettent d'éviter la condensation. On tente de limiter les matières plastiques, on n'utilise pas de PVC pour la salle de bain, mais un matériau à base de feuilles de pierre, qu'on peut venir plaquer sur des parois en bois.

Vous êtes également spécialisés dans le coaching d'aménagement de vans. Pouvez-vous nous en dire plus ?

On a également développé le côté coaching, où on accompagne à distance les personnes qui souhaitent aménager leurs véhicules. Ce n'est donc pas sous forme de travaux participatifs mais un accompagnement en visio et en vidéos pour les aider dans leur avancement et les débloquer si besoin. On fait par exemple des vidéos qui expliquent comment souder du cuivre etc. Nos clients ont le choix entre 2 formules : une formule 2 mois pour les experts et une formule illimitée pour les débutants. Étant donné notre charge d'activité, on se limite actuellement à 5 accompagnements coaching par mois.

Vous ne vous limitez pas aux vans mais aménagez également des fourgons plus originaux comme une ambulance de pompier, une estafette ou encore une Renault 4L. On peut dire que votre créativité est sans limites. Quel a été le projet le plus compliqué ? Pensez-vous à des projets encore plus inédits ?

C'est vrai que c'était des projets assez impressionnants, on les a faits grâce à l'émission Van Mecanic. En fait, la production nous a donné carte blanche en termes d'innovation et de gabarit, c'était top pour nous de pouvoir faire ce genre de choses. Notre grand rêve maintenant, ce serait de faire un School-Bus. S'il y a une saison 2 de Van Mecanic, on se lancera surement dans le Yellow Bus.

Alors justement, depuis 2020, vous apparaissez dans l'émission Van Mecanic sur RMC Découverte, qui suit votre aventure en tant que spécialistes de l'aménagement sur-mesure des vans et fourgons. Comment a débuté cette aventure ? Quelle a été votre réaction face à cette proposition ?

Depuis nos débuts, on poste régulièrement notre activité sur les réseaux sociaux, notamment en stories sur Instagram. On partage tout du début jusqu'à la fin d'un projet et on donne beaucoup de conseils. C'est donc sur les réseaux sociaux que la société de production nous a trouvé puis contacté en 2020.

Ils nous ont expliqué le projet pour savoir si on était intéressés. Une semaine après, on les rencontrait dans notre atelier. Quand on a appris la nouvelle, on était en route pour l'atelier. Arrivés devant l'atelier, Mickael est sorti de la voiture et s'est

« LA PRODUCTION A REPRODUIT NOTRE ATELIER EN RÉGION PARISIENNE, BEAUCOUP PLUS GRAND QUE LE NÔTRE, POUR QUE NOTRE ACTIVITÉ COLLE LE PLUS POSSIBLE À LA RÉALITÉ. »









mis à danser : ça nous faisait plutôt kiffer de passer à la télé. Avant, on était animateur en Club donc la télé pour nous c'était que du plus pour notre activité, on n'avait pas forcément besoin d'en faire la publicité.

Comment s'est passé le tournage de l'émission Van Mecanic ?

La production a reproduit notre atelier en région parisienne, beaucoup plus grand que le nôtre, pour que notre activité colle le plus possible à la réalité. On est monté 4 mois en région parisienne pour le tournage, autant dire que ça a été un choc thermique pour nous [rires]. Après c'était à Meaux donc le côté campagne ne nous a pas non plus trop dépaysé.

Durant ces 4 mois on a beaucoup travaillé : on a aménagé 8 véhicules. Heureusement, on avait des petites mains qui nous accompagnaient, notamment 2 menuisiers.
Les journées étaient très chargées, on se levait tôt et l'heure de fin de tournage était vers 23h. Après nos journées de travail on enchaînait avec les interviews face caméra racontant nos journées, pour qu'ils puissent au montage mettre la voix explicative sur les images de notre travail. C'était un rythme très intense. On faisait comme un aménagement classique mais en accéléré, donc on devait faire des choix de matériaux différents à ceux qu'on utilise d'habitude, qui nous permettaient d'avancer plus vite. Isolation, plaquage, installation des câbles, montage du lambris, pose des meubles, etc. : on travaillait jour et nuit.

Ce qui était compliqué en plus de ce rythme, c'est qu'on devait expliquer à la caméra ce qu'on était en train de faire, chose qu'on n'avait pas l'habitude de faire, puisqu'on travaille machinalement au quotidien. C'est pas si simple de se concentrer sur plusieurs choses en même temps.

Mais au-delà de ça, c'était une expérience super et très enrichissante. En plus, on était à l'aise face à la caméra et c'était vraiment nous qu'on voyait à l'écran, nos proches nous l'ont aussi dit. Maintenant parfois, on nous reconnait dans la rue, c'est sympa, les gens sont bienveillants et de manière générale il y a une bonne mentalité chez les vanlifers.

Merci pour cette interview. Et pour finir, que pouvons-nous vous souhaiter pour la suite ?

Disons, que ça continue comme ça. On veut vraiment rester tous les deux, avec notre petite entreprise artisanale, à faire nos aménagements, et profiter de notre vie, de notre famille.

10 conseils

By Marickaël

pour se lancer dans l'aménagement d'un van



01 Bien réfléchir son projet : ne pas se lancer la tête baissée

L'aménagement d'un van n'est pas un projet anodin, il faut bien garder en tête que c'est un projet qui vous prendra du temps et de l'énergie. Si vous avez déjà conscience de ça, c'est un bon début.

02 Avoir une idée précise de ce qu'on veut

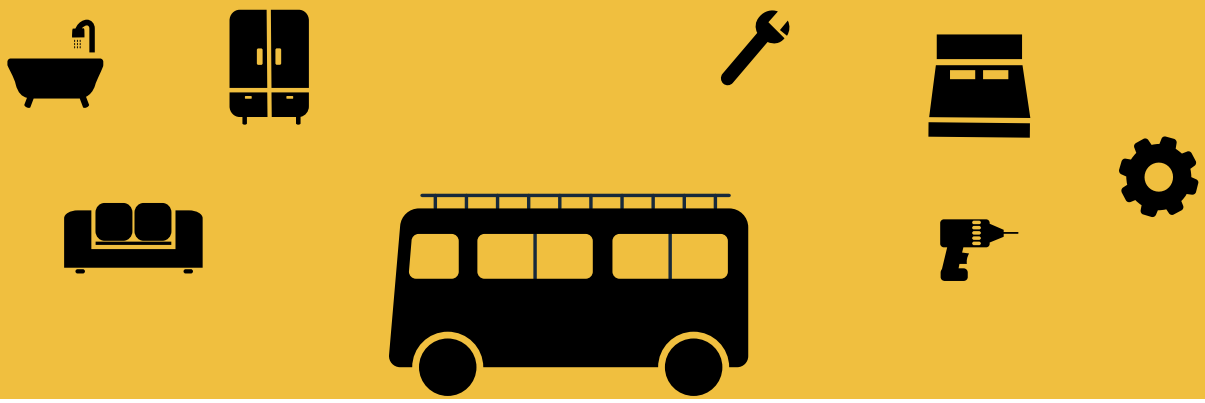
Quel usage pour mon véhicule aménagé ? Anticiper l'utilisation de votre véhicule, c'est d'abord se demander quelle utilisation ce dernier va avoir au quotidien. Une utilisation quotidienne de votre véhicule ne nécessitera pas forcément des mêmes fonctions qu'un usage plus rare. Cela va vous amener à déterminer l'étape suivante : le choix de votre véhicule. Bien sûr si vous avez déjà le véhicule, cette étape n'est pas nécessaire.

03 Faire le bon choix du véhicule, du porteur

Une fois que votre projet aura bien mûri, vous devrez donc choisir votre véhicule. Plutôt van, plutôt fourgon aménagé ? Votre van aménagé va vous suivre tout au long de vos trajets, donc oui, il est primordial qu'il soit non seulement à votre goût mais aussi assez solide pour que sa durée de vie soit la plus longue possible et vos trajets les plus tranquilles.

04 Définir l'aménagement du véhicule

Tout comme pour une maison, l'aménagement d'un véhicule nécessite de faire de nombreux choix. Quels matériaux utiliser, quels meubles et accessoires, comment les disposer, etc. sont autant de questions à se poser avant de commencer votre projet.



05 Ne pas lésiner sur certaines parties de l'aménagement

Il ne faut pas hésiter à mettre le budget nécessaire sur l'isolation et l'électricité. Ces étapes sont certes chères mais elles sont très importantes car il faut que cela dure sur le long terme. Un budget limité sur ces parties peut entraîner des répercussions.

06 Faire des plans 3D pour mieux se projeter

Il existe des applications (par exemple, SketchUp..) pour simuler l'aménagement de son van. Cela permet de mieux visualiser et de se rendre compte des espaces. C'est important de pouvoir voir ce que l'on peut faire entrer dans son véhicule ou non, car un simple plan papier ne permet pas de se rendre compte de l'espace. Donc pour optimiser au maximum l'espace de votre aménagement, faites des visualisations 3D !

07 Utiliser des bons outils

Là encore, ne pas lésiner sur les outils pour optimiser au mieux l'avancée et la qualité de vos travaux.

08 Ne pas avoir peur de se lancer

Oui, c'est un projet qui va durer et qui va surement jouer sur vos nerfs de temps en temps. Mais c'est une expérience unique et enrichissante, et au final, beaucoup de fierté. Le jeu en vaut la chandelle !

09 Un aménagement en couple ? Conseil, s'aimer très fort

Et oui, qui dit travail intense dit fatigue, dit énervement, dit tout un tas d'accumulations qui pourront parfois mettre votre couple à rude épreuve. Mais c'est aussi ce qui peut vous rendre plus fort.

10 S'inspirer des expériences existantes

Il existe des livres de vanslifers, qui donnent des conseils sur l'aménagement de vans et de fourgons. N'hésitez pas à aller y jeter un coup d'œil pour vous donner des idées :) (Exemples de livre : Le Van Migrateur, Aménager son Van, etc.)

AXA Passion

Voyagez en toute tranquillité



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

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

Ref. 2001673 04 2022 - Crédits photos : daniel-j-schwarz-/Unsplash - ValThoermer / Adobe Stock.

Évènements

Agenda* des évènements Camping-car

de juin à octobre 2022

TPL SUMMER VIBES TOUR CAMPING-CAR

Du 2 au 25 juin 2022 à Toulouse, Montpellier, Les Pennes et Narbonne

Grande exposition de véhicules, le TPL Summer Vibes Tour aura lieu du 2 au 25 juin dans les concessions TPL de Toulouse, Montpellier, Les Pennes et Narbonne. Les visiteurs y trouveront une sélection exclusive de camping-cars, vans et fourgons aménagés neufs et d'occasion. Chacune des 4 concessions organisera l'événement sur 3 jours, ponctué de démonstrations de véhicules, d'essais sur route à la demande, le tout dans une ambiance conviviale et estivale. Les personnes souhaitant participer à l'événement devront s'inscrire sur internet puis télécharger leur invitation.



56E SALON DES VÉHICULES DE LOISIRS AU BOURGET

Du 24 septembre au 2 octobre 2022 au Bourget

Le Salon VDL est le rendez-vous très attendu par les passionnés de véhicules de loisirs. Pour sa 56e édition, le salon des Véhicules De Loisirs se déroulera du 24 septembre au 2 octobre 2022 au parc des expositions du Bourget. Spécialisé dans les caravanes, camping-cars, ou encore vans et fourgons aménagés, l'événement permet aux visiteurs de s'imprégner de cet univers et de découvrir les nouveautés du secteur. Pour cette édition 2022, le public pourra admirer près de 70 marques françaises et étrangères sur pas moins de 200 stands présentant entre autres, divers modèles de véhicules de loisirs, des accessoires et équipements pour aménager au mieux votre van ou fourgon.

Salon VDL
Le Salon des Véhicules De Loisirs

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



Jeux de l'été

CAP'PASSION

MOTS FLÉCHÉS P 73

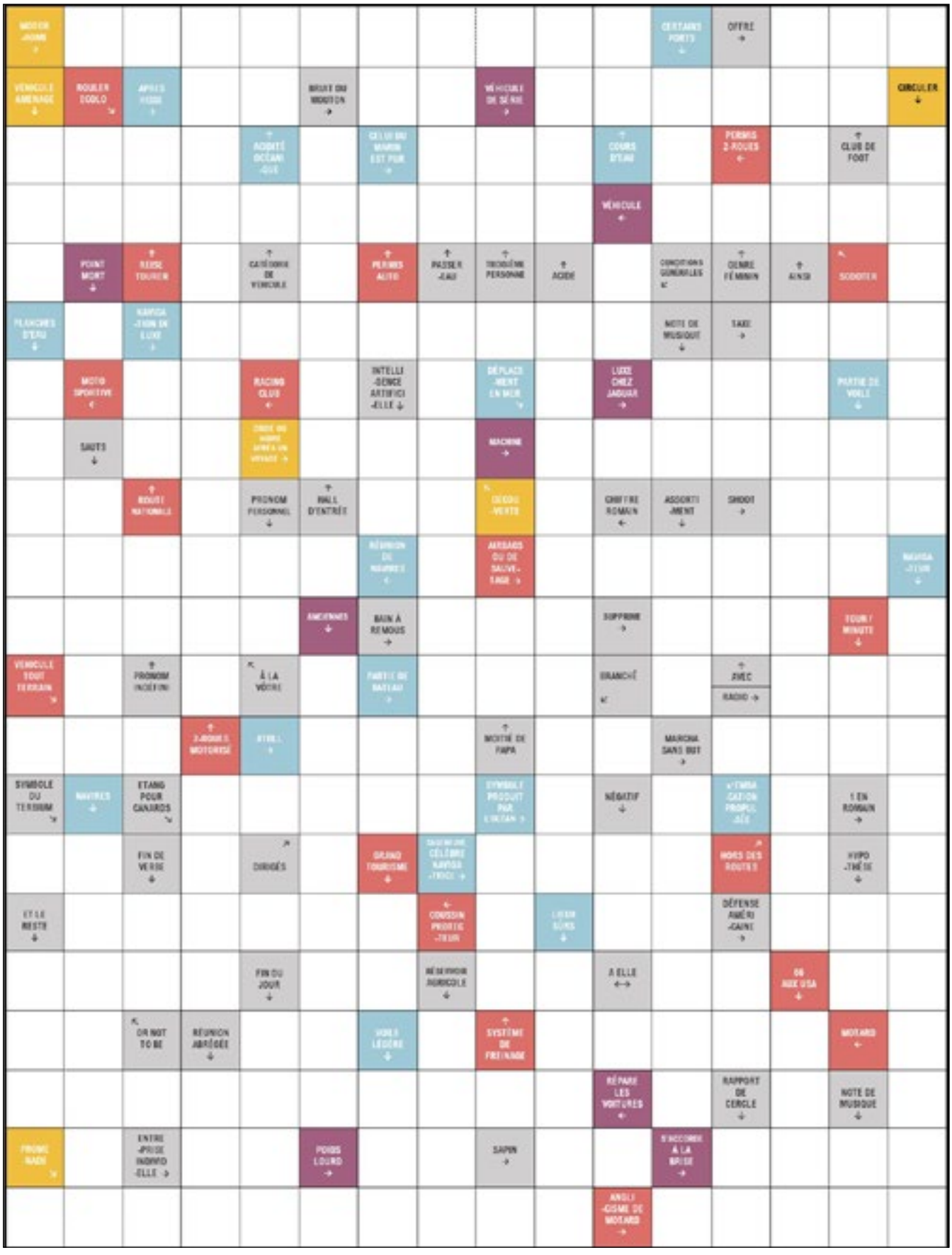
MOTS MÊLÉS P 74

L'IMAGE MYSTÈRE P 75

PIXEL ART GAME P 76

MOTS FLÉCHÉS

Solutions



Solutions

MOTS MÊLÉS

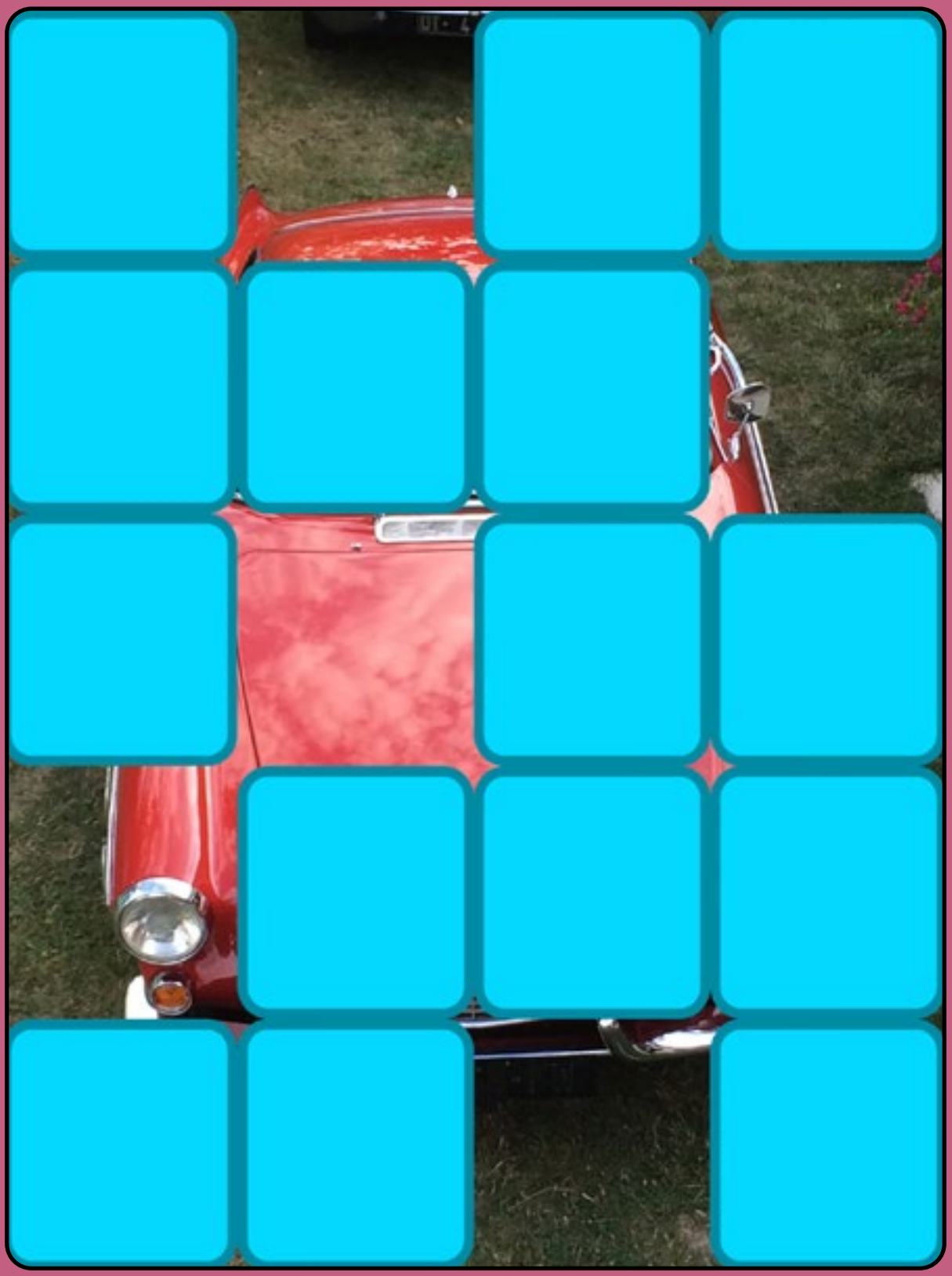
U G B W Z S I O E E S A W B R Y E F A I
E R X B I M A R I T I M E A E W D A K P
P R C D W K È L P T Z H S L I T O J O T
O F I M W I S N M T C N P N T Q W N Z I
D E L V S H E U W I A U L É Ô T T M Q O
P E S I A K W T N R G G K A C O Z F A M
J M O C B N K É A B O A P I N G N L W Q
H R A R A K P M E G O M E R X A F O E Y
C Y J T S L I J F W É E J E U C R F É E
P L A G E R E L T E J R V T B P U L R H
N S W C T L U L V O I L I E R L S O A C
M A Y A H V O R Q D Y Q L A N A C T M Ê
G Y R A I T T T G S U U K U U I J T K P
E R I A U T R O P E D W R U A S P E K Y
G F L E M B A R C A T I O N B A H U P N
G N O I T A G I V A N G I A E N L Y Q G
X U W Z H V T M Y Y V R T N Y C K K Z K
G K T F P W H A J X A E Q V P I K N Z I
S K N O U I I N C M A K Q A L E D U A S
D X K K D A D C R U C L M Y E R U E O H

BALNÉAIRE
BATEAU
CANAL
CATAMARAN
CÔTIER
CROISIÈRE
EMBARCATION
ESCALE
FLOTTE
FLUVIAL
JET-SKI
MARÉE
MARINA
MARITIME
MATELOT
MER
NAUTIQUE
NAVIGATION
NAVIRE
PÊCHE
PÉNICHE
PLAGE
PLAISANCIER
PONTON
PORTUAIRE
RÉGATE
SURF
TRIMARAN
VOILIER
YACHT

Solutions

L'IMAGE MYSTÈRE

Une voiture de légende se cache derrière cette image mystère, saurez-vous retrouver sa marque, son modèle, son année ?




LA POSTE



RETROUVEZ 15 FILMS SUR CETTE IMAGE

15 grands films se sont glissés dans ce poster tout en pixel art.
Arriverez-vous à tous les retrouver ?

Solutions

Crédits : Fullsix

L'actu
AXA Passion

de juin à septembre 2022



Le site web AXA Passion est en ligne

Nous sommes heureux de vous présenter notre nouveau site web AXA Passion, qui regroupe l'ensemble de nos univers Passion : deux-roues, véhicules de collection, plaisance et camping-car. Toutes vos passions enfin réunies en un seul site !

Rendez-vous sur passion.axa.fr



L'équipée du cœur by AXA Passion et AXA Atout cœur

Cette année, AXA Passion et AXA Atout Cœur ont organisé une Équipée du Cœur Passion : le but est d'offrir à des enfants défavorisés un moment d'immersion au cœur de nos univers Passion Moto et Automobiles de collection. Le temps d'une journée, nos clients motards et collectionneurs ont ainsi partagé leur passion avec ces enfants, en leur offrant une balade à bord de leur moto ou voiture de collection. Une journée de découverte riche en émotion qui s'est déroulée le samedi 23 avril 2022 à Ajaccio, en Corse.

Retrouvez l'évènement en vidéo



Sunday Ride Classic

AXA Passion était le partenaire principal de la 13eme Sunday Ride Classic, qui s'est déroulé les 11 et 12 juin sur le mythique Circuit Paul Ricard. Nos clients ont pu se joindre à l'événement en participant à une parade 100% AXA Passion. Ces derniers étaient invités à rejoindre cette parade inédite pour 2 tours de piste sur le tracé de 5,8km. Une opportunité unique de rouler sur les traces des plus grands pilotes avec leur moto de collection. AXA Passion a également proposé des expertises groupées à nos clients directement sur l'événement.

Retrouvez l'évènement en vidéo



Le Grand Pavois 2022

AXA Passion sera présent sur l'édition 2022 du Grand Pavois, l'un des plus grands salons nautiques à flot d'Europe, qui se déroulera du 27 septembre au 2 octobre à La Rochelle, en Charente-Maritime.



Le Rallye Moto de notre partenaire Club 14

Pour l'édition 2022 de son traditionnel Rallye, notre partenaire Club 14 a opté pour une destination pleine de promesses : l'Andorre. L'événement s'est déroulé le week-end de l'Ascension, et a réuni près de 160 motards venus de la France entière pour 3 jours de roadtrip moto d'exception au cœur des Pyrénées. Au programme de ce rallye Club 14, des moments de partage et de convivialité, des balades sur les routes montagneuses aux panoramas magnifiques, et des activités locales, à la découverte du patrimoine andorran.

Retrouvez l'évènement en vidéo

À la rencontre de

Jean-Luc Scordia
Agent AXA Passion



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

Et bien avant toute chose, ma passion, c'est ma Bretagne. Je suis né breton et on peut dire que je suis un pur beurre (rires). Dans ces conditions, difficile de ne pas assurer de bateaux et ce d'autant plus que nous sommes basés à Concarneau et Fouesnant, face à l'Archipel des Glénan... C'est donc la géographie qui m'a amené à me spécialiser dans l'univers de la plaisance. Par ailleurs j'ai eu la chance au moment de lancer mon activité, d'assurer le Port-La-Forêt. En plus d'être le principal port de plaisance du secteur, Port-La-Forêt réunit tous les pôles d'entraînement des courses au large avec la présence de grands navigateurs comme Jean Le Cam, ou Michel Desjoyeaux. Difficile de passer à côté ! Par la suite, j'ai multiplié les salons et autres manifestations nautiques et le virus était pris. Même si je ne pratique pas, la plaisance est mon quotidien. Je me considère comme un support à terre ce qui pour un plaisancier, est essentiel pour vivre sereinement sa passion.

Devenir Agent AXA Passion était-il une évidence pour vous ?

Nos clients plaisanciers sont très souvent des multi-passionnés et avant toute chose des amoureux des beaux objets et du sentiment de liberté qu'ils peuvent procurer. Il est donc fréquent qu'en plus du bateau, ils possèdent une voiture de collection, une moto voire un camping-car. Par la force des choses, notre expertise de base sur la plaisance s'est donc rapidement élargie à tous les produits passion.

Avez-vous des anecdotes à nous raconter, en tant qu'Agent AXA passion ?

Le métier d'Agent Passion, c'est aussi des expériences humaines avec la possibilité de rencontrer des gens qui sont de grands passionnés... L'anecdote qui m'a le plus marqué, c'est la rencontre avec un certain petit monsieur, il y a quelques années. Il rentre dans l'agence un samedi matin, en me disant qu'il vient de la part d'un professionnel du port et me demande un devis. Je lui demande donc son nom : Cotten, et son prénom : Guy. Là je lève la tête et je dis « LE Guy Cotten ?! ». Et effectivement, c'était bien lui. Il faut savoir qu'en Bretagne, il y a 2 choses : la marinière et le ciré jaune. Et le ciré jaune, c'est Guy Cotten. Il n'y a d'ailleurs pas un marin qui n'a pas un Guy Cotten dans le monde. On a discuté pendant 2 bonnes heures et je n'étais pas peu fier d'assurer cette légende dans le milieu de la plaisance.

SON PORTRAIT CHINOIS

SI J'ÉTAIS UN...

Film : 20 mille lieues sous les mers

Plaisancier : Florence ARTHAUD

Evénement : La tempête de 1987, la plus grosse en Bretagne

Chanteur : Hugues AUFRAY

Sport : Une bonne bière (No sport, comme dirait Churchill)

OÙ TROUVER JEAN-LUC SCORDIA ?

Retrouvez l'agence Scordia-Marsollier-Moysan au 10 Rue De L'Odet, 29170 Fouesnant

Assurance et Banque



AXA Banque, au service de tous vos projets

Redoublez d'émotions
en vous offrant l'objet de
votre passion sans toucher
à votre épargne

Parlez-en à votre agent général AXA.

Votre interlocuteur AXA est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque.

Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR). 4 Place de Budapest, CS 92459, 75 436 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

AXA Banque. S.A. au capital de 146 017 296 € - 542 016 993 RCS Créteil. Siège social : 203/205, rue Carnot - 94138 Fontenay-sous-Bois Cedex. Intermédiaires en assurance pour le compte d'AXA France Vie et AXA France IARD - N° ORIAS 07 025 377 - orias.fr