AXA Passion

N°4 - JANVIER - MARS 2023

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car



Camping-car

Vanlife, la soif d'évasion

REF-20011623-0223



DEUX-ROUES

LE DAKAR DU FUTUR PAR DAVID CASTERA (DIRECTEUR DU RALLYE)



COLLECTION

CYRIL NEVEU : DU CHAMPION MOTO À L'ORGANISATEUR D'ÉVÉNEMENTS



PLAISANCE

RICHARD MILLE, LA PASSION SOUS TOUTES SES FORMES

AXA Passion

Vivez pleinement vos émotions









Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car

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

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

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



Janvier / Mars 2023

EDITO.

Comme le veut la tradition, je vous souhaite au nom d'AXA Passion une excellente année 2023 avec une santé de fer en premier lieu et une « foultitude » de moments passion avec vos proches.

Quoi de mieux qu'une nouvelle année pour remettre les compteurs passion à zéro. Après une fin d'année 2022 largement occupée par la passion du ballon rond, 2023 sera l'année de l'ovalie avec, nous l'espérons, un parcours émotionnel aussi dense que celui des Bleus au Qatar.

En attendant cette échéance, nous passons à un rythme de parution trimestrielle, comme vous nous l'avez demandé. Non contents de multiplier les reportages et infos passion, nous inaugurons également une nouvelle rubrique, « Vous et votre passion ». Dorénavant, tous les numéros de Cap'Passion seront l'occasion de faire un focus sur la passion d'un de nos assurés. Nous débutons avec des passionnés de foil et de glisse.

Ce numéro sera également l'occasion de voir que les passions se verdissent (David Castera et le projet « Dakar Future » page 16), qu'elles innovent (« Rétrofit sur les anciennes » page 28) et qu'elles dépassent les a priori (« La moto au féminin » page 6).

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



DOSSIER 6-14

La moto au féminin

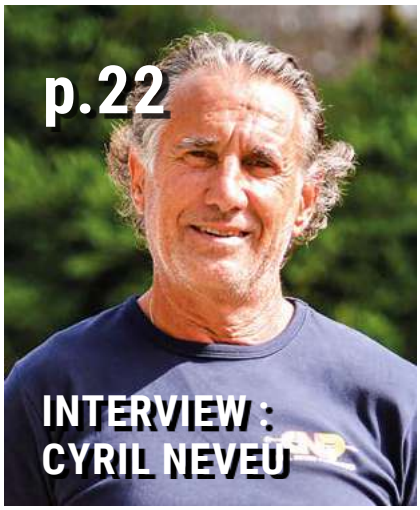
INTERVIEW 16-20

David Castera,
directeur du rallye-raid Dakar

AGENDA 21

Agenda des prochains événements Deux-roues

COLLECTION



INTERVIEW 22-26

Cyril Neveu, quintuple vainqueur du Dakar en moto et organisateur d'événements Passion

DOSSIER 28-34

Rétrofit sur les anciennes :
c'est les watts qu'elles préfèrent !

AGENDA 31

Agenda des prochains événements 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 :
Igor Biétry, Stéphane Cohen, Aurélie Fourmond, Yannis Monnet, Anne-Lise Parlant, Thierry Traccan, Arnaud Nemet et Benjamin Pinier.

PLAISANCE



DOSSIER 36-38

The Ocean Race : coup d'envoi sur six mois de course intense

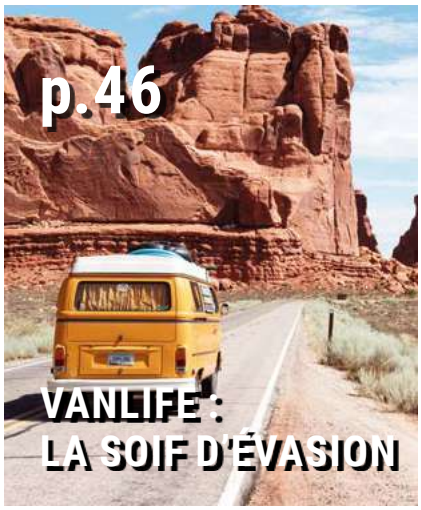
INTERVIEW 40-44

Richard Mille, la passion sous toutes ses formes

AGENDA 45

Agenda des prochains événements Plaisance

CAMPING-CAR



DOSSIER 46-51

Vanlife, la soif d'évasion

AGENDA 52

Agenda des prochains événements Camping-car

AXA PASSION



VOUS ET VOTRE PASSION 54-57

Aurélien Delahaye, initiateur du projet Thor.

INTERVIEW 58-60

Valérie Luciani, Agent AXA Passion

ACTUALITÉS 62-63

Retour sur les actualités AXA Passion

Maquette et mise en page :
Jérémy Ratrimomananjara

Pilotage du magazine :
Aurélie Fourmond,
Anne-Lise Parlant

Collaboration :
Véronique Furlani et
Prisca Rasamisaona

Remerciements :
Cyril Neveu, David Castera,
Aurélien Delahaye, Valérie Luciani

Crédits photos :
Unsplash, Cyril Neveu Promotion, A.S.O. - DPPI, E.Vargiolu, J.Delfosse, Frederic Le Floc'h, F.Gooden, Zero Labs, Shutterstock, Pixabay, Pexels, Vanlifest, Flavian Couvreur, Richard Mille, REV Mobilities.

Impression :
Cap'Passion est imprimé en France par Print Forum :
39 Rue de Mons en Barœul,
59290 Wasquehal

Président
RUN Services / AXA Passion :
Éric Lemaire



Dossier

La moto au féminin

Il y a quelques années en arrière, quand on parlait d'une fille à moto, on la voyait soit comme une rebelle, soit comme une passagère. Heureusement, ces clichés sont un peu dépassés et l'éventail s'est élargi, la gent féminine devenant actrice de ses envies, guidon fermement tenu entre les mains.

Entre 20 et 30 %, voilà la proportion actuelle de filles qui passeraient le permis de conduire moto, le fameux sésame estampillé grand « A ». Il y a cinquante ans, aux balbutiements du permis, elles n'étaient même pas 2 % à obtenir le « gros cube », à peine 10 % lors de la décennie suivante, et c'est au début des années 2000 que cette proportion a augmenté, toujours régulièrement.
Si les chiffres ne sont pas certifiés officiellement, la vérité se situerait plutôt autour de 1 pour 5, ou de 1 pour 3 ? Disons donc 1 pour 4, ce qui témoigne de l'intérêt grandissant des filles pour cette pratique. Pourquoi cet intérêt en hausse constante ?

En premier lieu, avec l'évolution des mœurs, la mixité femmes-hommes infuse à tous les niveaux de la société. Logique donc que les filles s'approprient la moto, pourquoi ne le feraient-elles pas ? Quand on creuse un peu, au-delà d'un changement de mentalité sociétal, on peut relever plusieurs facteurs pour expliquer cette évolution. Avant tout, il faut souligner l'envie des femmes de conduire une moto.

Par Thierry Traccan / Visuels : Unsplash, Shutterstock, Paddock GP

FINI LE CÔTÉ BAD GIRL. DÉSORMAIS, LOISIR OU UTILITAIRE, LA MOTO SE PRATIQUE COMME UN ART DE VIVRE.

Aujourd'hui, nous ne sommes plus dans l'image de ce motard voyou, celui de l'époque des années 1970 où couteau à cran d'arrêt/perfecto/santiags composaient le trousseau du parfait motard.

Plus tard (parfois en même temps), il y a eu le motard tête brûlée… Celui qui respectait davantage les gens mais pas du tout la vitesse, aidé en cela par des motos toujours plus « faciles » et performantes. Certaines des filles qui ont accompagné le développement de l'ère moderne de la moto (concomitante avec l'arrivée sur notre territoire des motos japonaises et notamment de la Honda CB 750 Four à la fin des années 1960) adoptaient souvent les mêmes codes, à quelques ustensiles près… Mais aujourd'hui, si certain(e)s se plaisent à conserver ce costume, l'immense majorité a, vis à vis de la moto, une approche plus apaisée (notamment depuis l'arrivée en 2004 des radars fixes qui ont calmé les ardeurs de vitesse).

Fini le côté bad girl. Loisir ou utilitaire, la moto se pratique désormais comme un art de vivre. Perdre moins de temps dans le trafic face à la congestion qui gagne les grandes villes, se garer facilement, mieux gérer son temps : voilà qui participe à l'art de vivre, non ?

La mode du néo-rétro a fait changer les mentalités

La moto dans son ensemble s'est apaisée, et la mode du néo-rétro y est sans doute pour quelque chose, elle qui s'enracine durablement et se transforme, au fil des ans, en une culture moto. Avec ce type de motos, on ne recherche plus la performance mais une pratique sereine.

La moto, c'est cool. Elle ne l'a pas toujours été, mais avec la tendance (bien ancrée) du néo-rétro, du petit roadster, c'est désormais bien différent : des motos dépouillées, faciles d'accès… Cool et pratique donc. Pas pour faire le tour du monde mais pour aller bosser ou se balader, c'est juste parfait. Le bel objet, l'utilisation responsable sans prendre de risques en matière de pilotage, où l'on conduit bien plus qu'on pilote, et surtout, où l'on profite.

Des critères qui parlent aux filles. Certes, certaines motos restent hors de leur portée en raison de leur gabarit, comme les trails (hauts et larges), les grosses routières (volumineuses et encombrantes). Même si un homme d'une taille équivalente à son homologue féminin décidera néanmoins de franchir le pas, souvent pour montrer que lui aussi est capable, même si cela doit lui coûter quelques frayeurs… La plupart des filles ne mèneront pas ce combat d'ego et décideront, bien plus logiquement et raisonnablement, d'opter pour une moto adaptée au niveau des dimensions et du poids.

Dans cette veine, la majorité des machines de la famille des néo-rétros offrent ces garanties. Une assise assez basse, un réservoir souvent fin au niveau de l'entrejambe, et la faculté de simplifier les manœuvres à l'arrêt comme à faible allure.

Si elles ne sont pas forcément des néo-rétros (mais on en voit, à l'image par exemple de la Yamaha XSR 700 qui est une MT-07 esthétiquement modifiée, ou la Kawasaki Z 650 RS dérivée de la Z 750), les roadsters de moyenne cylindrée, motos vedettes du marché hexagonal, offrent des mensurations plus adaptées aux filles. Un catalogue très large où chaque constructeur a une proposition à faire. Des motos pas très hautes, pas très larges, sur lesquelles il est aisé de poser les pieds bien au sol.

Et, pour les cas où une adaptation serait nécessaire, les marques ou les accessoiristes développent des pièces ajustables. Comme une selle (souvent le cœur du problème) dont la hauteur peut varier (système





inhérent au modèle et donc prévu par les marques, il suffit de régler la selle sur différentes hauteurs), soit en option puisque les constructeurs proposent à leurs catalogues d'accessoires très souvent des selles plus basses (ou plus hautes), soit par l'intermédiaire d'un accessoiriste qui proposera aussi ces éléments adaptés, ou même en faisant appel aux services d'un sellier qui pourra retailler votre selle selon vos envies.

Et si cela ne suffit pas, il est possible d'intervenir plus en profondeur, en adaptant des biellettes d'amortisseur rabaissant la moto, en descendant les tés de fourche, ou encore en choisissant un guidon au cintre plus bas, voire en le coupant aux extrémités pour gagner en largeur.

Des vêtements techniques au féminin

Un catalogue de motos où les filles trouvent donc chaussures à leurs pieds... En parlant de pieds (mais pas que), le développement de l'équipement de la conductrice participe à l'attrait de la moto auprès des dames. Ça vaut pour les blousons qui respectent désormais leurs formes, mais aussi pour les gants, les pantalons, les bottes et les chaussures. Pris dans une spirale vertueuse, le marché de l'équipement féminin est en augmentation constante, tant en volume de vente que quant à la quantité de matériel disponible sur le marché. Tout cela participe au nouveau regard que portent les filles sur cette discipline. On leur témoigne de l'attention, elles en manifestent à leur tour.

On trouve désormais des vêtements au look sympa, qui ne font pas « produits techniques » mais vêtements à porter en toutes circonstances, même une fois descendue de sa moto. Un look certes toujours un peu affirmé, mais pas forcément radical (ça existe toutefois pour celles qui le souhaitent).

Bien sûr, les robes et jupes coquées n'existent pas, mais les pantalons aux tissus techniques proposent des coupes qui valent bien des pantalons de ville. Idem pour les blousons et les chaussures. Pas d'escarpins non plus, mais des modèles passe-partout. Le choix des couleurs, la matière, l'harmonie générale, des épaules qui ne sont pas soulignées par des coques rendues discrètes... autant de progrès qui font que sa féminité, à moto, on l'emporte avec soi.





ON TROUVE DÉSORMAIS DES VÊTEMENTS AU LOOK SYMPA, QUI NE FONT PAS PRODUITS TECHNIQUES MAIS VÊTEMENTS À PORTER EN TOUTES CIRCONSTANCES, MÊME UNE FOIS DESCENDUE DE SA MOTO.

Les filles statistiquement plus prudentes que les garçons

Des utilisatrices de deux-roues motorisés qui se protègent grâce à leur équipement, mais aussi, et d'abord, par leur comportement. Bien sûr, il y a toujours ce comportement responsable, cette obligation d'un risque à accepter, parce que oui, par nature, un utilisateur de deux-roues motorisés sera toujours plus exposé qu'un automobiliste.
Mais en fonction de sa pratique, il y a moyen de largement minimiser ces risques. La moto est dangereuse en cas d'accident. D'accord, l'idée étant alors d'éviter les accidents... la bonne blague. Sauf que les filles prouvent qu'il y a moyen de se mettre en sécurité, plus en sécurité, en adoptant un comportement prudent.

Les filles s'exposent moins et si elles tombent, c'est souvent moins rudement que les garçons. Une conduite appropriée et responsable, voilà le secret qu'elles partagent pour limiter le risque du pire. Loisir pour certaines, utilitaire pour d'autres, la pratique du deux-roues motorisés offre bien des avantages. Celui de faire des économies aussi. Moins chères à l'achat et à l'entretien qu'une voiture, plus faciles à garer (les stationnements sont encore heureusement rarement payants), plus économes à assurer...
Une réalité économique qui compte. Mais pas encore à la hauteur des plaisirs que sa pratique procure, ce sentiment de liberté et ces sensations à fleur de peau, le nez et les yeux en prise directe avec ce monde, là, tout autour. Logique que les filles y prennent désormais toute leur part.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Depuis le 21 décembre 2012, une directive européenne interdit toute différenciation fondée sur le sexe dans l'accès à des biens et services. La « Gender Directive » (2004/113/CE) impose à tous les organismes d'assurance une uniformisation de la tarification des primes et des prestations entre les hommes et les femmes.



L'Espagnole Ana Carrasco, seule femme à oser défier les hommes en Moto3.

LA COMPÉTITION AU FÉMININ

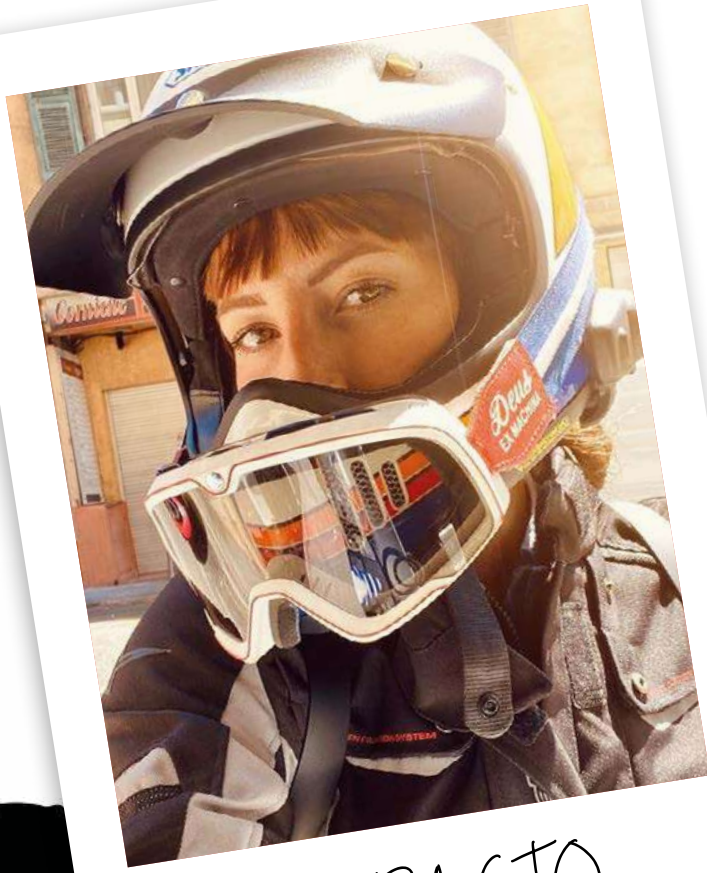
Dans toutes les disciplines du sport moto se développent des championnats féminins. Au niveau national déjà, avec en France, une série réservée aux filles en vitesse **(Women's Cup)**, en motocross, en enduro... Au niveau international, c'est aussi un championnat du monde de motocross qui se dispute depuis une grosse dizaine d'années. Financièrement, les contrats n'ont rien à voir avec ceux des garçons et on est loin du tennis et des tournois du **Grand Chelem où le prize money** entre filles et garçons est identique...

Évidemment, rien n'empêche une fille de concourir contre les garçons, certaines les challengeant au plus près, les battant même. Ainsi en 2018, l'Espagnole **Ana Carrasco** est devenue, pour la première fois dans l'Histoire, championne du monde en Supersport 300 (Superbike), dominant tous les garçons. En 2022, elle est revenue en Grand-Prix dans la catégorie Moto3, étant cette fois encore la seule fille du plateau. Une saison compliquée puisqu'elle ne sera pas parvenue à inscrire le moindre point, ce qui ne décourage pas la pilote espagnole qui espère dans les trois années à venir pouvoir briguer un titre de championne du monde.

Interviews

Et qu'en pensent les motardes ?

Qui de mieux que des femmes motardes pour nous parler de la moto au féminin ? Nous avons demandé leur avis à deux pilotes moto influenceuses.



CLARA-CTO

Créatrice de contenu et influenceuse Auto Moto Offroad

40,9k Followers

@clara-cto

Clara, c'est en 2013 que tu passes ton permis moto et commences à piloter sur un roadster. La pratique de la moto était-elle une évidence pour toi ? D'où te vient cette passion et quel est ton rapport à l'univers de la moto ?

La pratique de la moto n'a jamais été une évidence, bien au contraire, j'étais passionnée d'aviation et d'équitation, mais certainement pas de moto ! Mon père avait bien tenté de nous mettre sur une Yamaha Piwi, mais pour mon frère, comme pour moi, pas de révélation. Le passage du permis moto n'était qu'une case de plus à cocher sur le papier rose, et surtout d'utilité fonctionnelle, particulièrement dans le Sud de la France, où le climat s'y prête.

La passion m'est venue lorsque je me suis installée à Nice. Le Sud-Est de la France n'étant pas une terre d'aviation, ni d'équitation (comme en Picardie d'où je viens), j'ai dû adapter mes activités. Mes proches amis étaient tous motards, et notre activité principale et récréative était la balade moto sur route. C'est là que j'ai pris conscience de la médiocrité de mon niveau : sur les routes sinueuses de montagne. J'avais vraiment la volonté de m'améliorer, pour apprécier davantage l'activité et pratiquer en sécurité, alors je me suis carrément entraînée, plusieurs soirs par semaine, après le travail.

Cette passion a évolué les années suivantes car je me suis mise à pratiquer le chemin, en trail, pour des raisons diverses (répression de la vitesse sur route, contact avec la nature, autre rapport au véhicule). Je me souviendrai toute ma vie de ma première piste, au coucher du soleil, avec l'impression d'être loin de la civilisation, sensation unique qui a renforcé l'aspect émotionnel, que l'on retrouve lors de la pratique d'une activité qui « prend aux tripes ».

Désormais et grâce aux réseaux sociaux, mon rapport à l'univers de la moto est scindé en deux. En effet, je continue de pratiquer le trail dans les chemins avec mes amis, mais c'est également une activité professionnelle, puisque le contenu que je réalise pour les réseaux m'amène à lier des partenariats professionnels.

Pourquoi as-tu choisi de te spécialiser dans l'offroad, une discipline assez peu pratiquée par des femmes ? As-tu un rapport particulier, en tant que femme, avec l'offroad ou avec le trail ?

J'ai commencé à pratiquer l'offroad, notamment parce que j'avais acheté un Transalp, à l'époque, une moto qui n'était ni tendance, ni sexy chez les jeunes... Mais je n'avais pas beaucoup d'argent et c'était le véhicule le plus polyvalent. Il a été vite tentant d'essayer de rouler ailleurs que sur la route. Sur les cartes, je passais des heures à essayer de trouver de nouveaux endroits à visiter, grâce aux pistes.

Cette discipline s'est révélée être le meilleur moyen d'assouvir un besoin de découverte et de dépassement de soi. Après des années de pratique, avec des motos variées, des terrains multiples, je peux affirmer qu'il y a une réelle difficulté physique dans la pratique du trail en offroad. C'est-à-dire qu'à moto égale, terrain égal, la difficulté vient de l'inégalité des ressources physiques. J'ai dû m'entrainer dur pour être en capacité de suivre mes amis sur de longs voyages offroad. J'ai adapté mes préparations en salle pour augmenter mon endurance, notamment à cause du changement d'altitude fréquent et du manque de sommeil, mais aussi à cause du rapport entre mon gabarit et les motos.

Lorsque j'ai débuté, il n'y avait qu'une poignée de femmes qui pratiquaient et je ne me retrouvais pas dans l'esprit des pratiquantes que j'avais rencontrées. Encore aujourd'hui, le ratio de femmes pratiquantes est faible. J'ai participé au Hard Alpi Tour (en Italie) cette année : pour environ 350 hommes participants, il y avait moins de 10 femmes engagées.

Je reconnais que ce n'est pas la pratique la plus simple, car il est fréquent de se trouver face à des difficultés importantes, et en plus d'être avec une moto lourde, haute et chargée (la pratique du bivouac étant la norme). Mais ce qui fera la différence est davantage la forme physique, le courage et l'expérience, que le fait d'être une femme ou non, j'en suis la preuve avec mon 1,65 m.

Tu écris dans ton blog : « J'achète mon premier trail, un Honda Transalp de 1987, c'est la révélation. Je prends mon courage à deux mains, pour surpasser les difficultés de pratiquer le trail malgré le fait que je sois toujours trop petite pour mes motos ». Le marché du 2-roues a-t-il évolué en proposant des produits mieux adaptés à la gent féminine ?

Pas vraiment. Les motos sont toujours très hautes. Mais je constate néanmoins que les constructeurs proposent désormais presque systématiquement plusieurs hauteurs et types de selles afin de pouvoir adapter l'assise de la moto.
Quant aux équipements, le trail étant à la mode, il y a effectivement une évolution sur l'offre. On trouvait avant de l'équipement haut de gamme très performant, mais onéreux, ou de l'entrée de gamme. Aujourd'hui, quasiment toutes les marques proposent une collection trail / touring pour femmes. Beaucoup proposent néanmoins des versions « femmes » inadaptées à la morphologie féminine...

Côté championnats (GP, super cross...), à très haut niveau, on ne voit quasiment aucune femme mais on en retrouve davantage sur des championnats moins médiatisés tels que le Bol d'Or, le Tourist Trophy, le WMX ou le Paris Dakar. Dans les sports mécaniques, les femmes sont encore peu présentes et ça se reflète dans le très haut niveau.

Souhaites-tu rajouter d'autres éléments concernant ton rapport à la moto en tant que femme ?

Mon rapport à la moto est ultracomplet et fait partie de ma vie quotidienne (aussi parce que j'utilise ces mêmes motos pour travailler). Je pense qu'intégrer une pratique essentiellement masculine demande une forme de dépassement de soi pour toutes les raisons mentionnées précédemment, mais qu'il s'agit surtout de partage, de cohésion et d'entraide. La passion est plus forte que tout, et elle n'a d'intérêt que si elle est partagée et si elle véhicule de l'émotion. C'est cette idée qui me réjouit le plus.







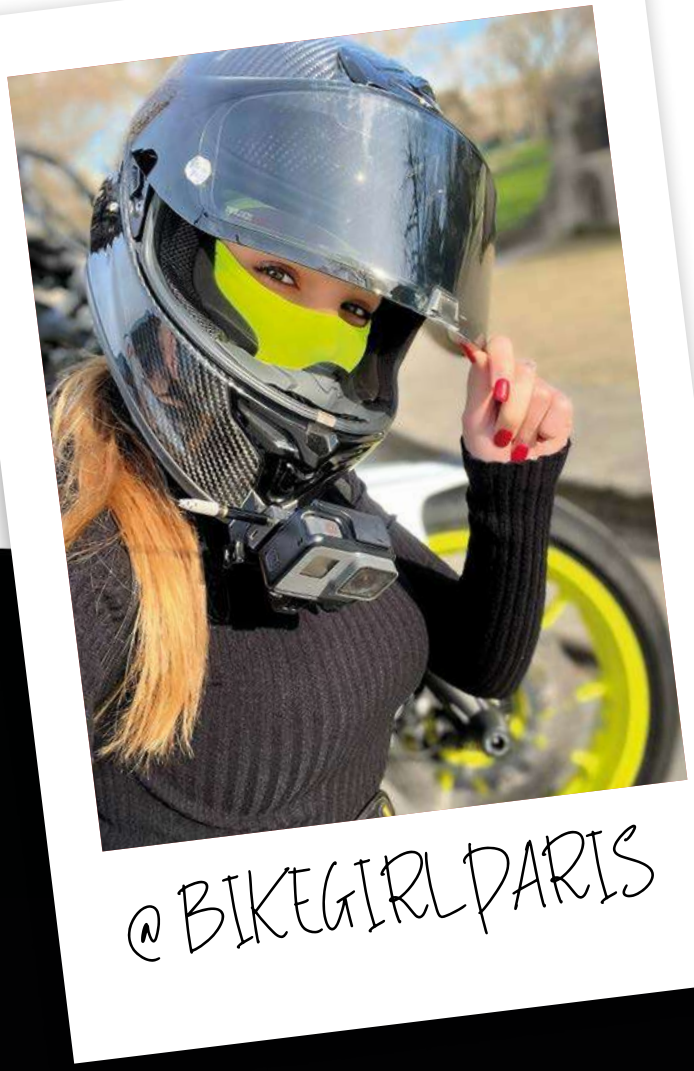


BIKE GIRL PARIS

Motarde et influenceuse

132k Followers

@bikegirlparis



Bonjour Bike Girl Paris. Je crois que tu as été plongée très jeune dans l'univers de la moto ?

Effectivement, c'est une passion qui m'a été transmise par mon père. Il a toujours eu des motos. Déjà toute petite, je voulais tout le temps monter derrière lui, partir en balade et ressentir cette sensation unique d'adrénaline et de liberté.

Vis-à-vis de l'inconscient collectif qui associe la moto aux hommes, te sens-tu légitime d'être une femme motarde ou t'arrive-t-il parfois d'avoir du mal à trouver ta place dans ce milieu d'hommes ?

Effectivement, le monde de la moto a toujours été très masculin, mais cela change et le nombre de femmes qui passent leur permis est en constante augmentation. Et elles sont aujourd'hui vraiment très féminines, loin des clichés d'hier, qui assimilaient souvent une femme à moto à un garçon manqué !

Personnellement, je n'ai jamais eu de mal à trouver ma place dans cet univers, car c'est ma passion avant tout et quelle que soit l'opinion des gens, je l'aurais vécue avec autant d'intensité. En réalité, certaines personnes sont parfois étonnées dans la rue de voir une femme sur une « grosse moto ». Mais j'ai la chance d'avoir une communauté incroyable et très bienveillante sur les réseaux sociaux, ce qui n'est pas toujours le cas de nos jours. Donc vraiment, je n'ai pas à me plaindre et je les remercie !

« C'EST UNE PASSION ET DES SENSATIONS INCROYABLES TRANSMISES PAR DES PERSONNES QUI ONT LA MAIN SUR LE CŒUR ET FONT PREUVE D'UNE SOLIDARITÉ DINGUE. »

Être une femme motarde pour toi, c'est plutôt une contrainte, une force, un atout ?

Pour moi, une femme motarde ne doit subir aucun préjugé ou aucun a priori négatif. Si on choisit de faire de la moto, c'est que l'on aime cela, donc ça doit rester un plaisir. Je dirais donc que c'est un atout et une force. Évidement avoir le permis, cela signifie avoir un moyen de transport supplémentaire. Mais cela représente bien davantage en ce qui me concerne. C'est au travers de mes aventures à moto que je suis moi-même et que je peux exprimer pleinement ma passion.

Penses-tu que les mentalités évoluent par rapport au regard de la société sur les motardes ?

De mon point de vue, oui, les mentalités ont bien évolué. Comme je le disais, auparavant il y avait peu de femmes à moto et elles étaient souvent classées en deux catégories : d'abord celles dont c'est la passion et qui étaient souvent vues comme très masculines et garçons manqués. L'autre catégorie était celle des femmes vues comme des objets sexuels, simplement là pour faire joli à côté de la moto.

Le monde de la moto a bien changé et permet désormais de plus en plus aux femmes d'être elles-mêmes, féminines et motardes. Donc oui, pour moi le regard de la société a évolué et on s'éloigne des stéréotypes. Même si comme partout, il restera toujours d'irréductibles « machos » !

Selon toi, y a-t-il une différence entre vivre sa passion de la moto en tant qu'homme et en tant que femme ?

Personnellement, je n'en vois aucune. Tout est question de personne ! Chaque motard(e) va la vivre différemment, car chacun est unique.

Mais une passion est une passion : je ne vois pas pourquoi on la vivrait différemment selon que l'on est un homme ou une femme.

Souhaites-tu ajouter un mot à destination des femmes qui souhaitent se mettre à la moto ?

Je vous remercie pour ces questions, parce que ces sujets sont rarement abordés. Je pense que ce dossier rassurera peut-être certaines femmes passionnées de deux-roues, mais qui voient toujours ce milieu comme très masculin !

En tant que femme, j'encourage toutes celles qui souhaiteraient se mettre à la moto : FONCEZ ! C'est une passion et des sensations incroyables transmises par des personnes qui ont la main sur le cœur et font preuve d'une solidarité dingue. On parle souvent d'une famille de motards : c'est vraiment ça pour moi.

Que l'on soit un homme ou une femme, on est juste motard(e)s avant tout, toujours là les uns pour les autres !



AXA Passion

Économisez sur le tarif, pas sur la protection



Assurance Moto

jusqu'à **25 %**(1) de réduction

OFFRE CITOYENNE

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

(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



Interview

David Castera, directeur du rallye-raid Dakar

David Castera, patron du rallye-raid Dakar, présentait en janvier 2021 un projet de transition écologique nommé « Dakar Future », dont l'objectif principal est d'équiper l'intégralité des participants de l'épreuve en motorisation à faible émission à l'horizon 2030.

Par Benjamin Pinier et Yannis Monnet / Visuels : E.Vargiolu, C.Lopez, F.Le Floc'h, J.Delfosse

Début décembre, à quelques jours du lancement de la 45e édition en Arabie Saoudite, il nous avait accordé un entretien pour faire le point sur les prochaines étapes de cet ambitieux programme.

Bonjour David Castera, merci de nous accorder un peu de votre temps pour cette interview. L'édition 2023 est la quatrième pour vous en tant que directeur de l'épreuve. Gardez-vous toujours, malgré votre rôle d'organisateur, ce même enthousiasme face à cette course mythique ?

Bien sûr, le plaisir est toujours là. Il y a des sujets que j'aime et d'autres moins, comme dans tous les métiers. À la base, ce que j'aime c'est créer, c'est faire, c'est voir l'événement se construire et se dérouler, mais c'est vrai que c'est difficile. C'est un gros rendez-vous donc il peut se passer beaucoup de choses. On est dans un rendez-vous à risques, il y a des hélicoptères, des avions, des voitures, beaucoup de personnes qui circulent. C'est une compétition avec des conditions extrêmes, donc tout peut arriver.

Ce stress du risque enlève forcément une partie du plaisir, mais si je n'aimais pas ce que je faisais, je ne serais plus là. La passion garde le dessus et permet d'être toujours créatif. Malgré tout, je pense que ça n'est pas un métier que l'on peut faire toute sa vie, on est simplement de passage et
je l'ai programmé comme cela dans ma tête.

Vous êtes aussi connu pour vos performances en tant que pilote, en enduro et rallye-raid notamment. Que vous apporte cette carrière sportive dans votre travail chez ASO* ?

Oui, c'est moi qui ai impulsé cette dynamique avec mes équipes après ma prise de fonctions. Nous arrivions dans un nouveau pays et dans un nouveau cycle du Dakar, après l'Afrique et l'Amérique du Sud. Avec toutes les problématiques écologiques d'aujourd'hui, nous ne pouvions pas ne rien faire. Au contraire, le sport a toujours été un laboratoire. En rallye-raid, nous avons amené l'airbag pour les motards et fait évoluer de nombreuses normes de sécurité. Encore aujourd'hui, on continue à travailler sur un airbag total qui englobe la tête. Le sport sert à ça : le Dakar doit être un laboratoire à ciel ouvert.

Le projet « Dakar Future », qui prévoit notamment l'introduction de motorisations alternatives, a été annoncé peu de temps après votre arrivée à la tête de l'épreuve. Peut-on y voir une impulsion de votre part chez ASO ?

Énormément de choses, mais j'apprends encore tous les jours. La moto m'avait aidé à devenir directeur sportif et la voiture (en tant que copilote) m'a aidé à comprendre d'autres choses de la compétition, qui m'ont permis d'être directeur aujourd'hui. J'avais déjà pu me faire la main sur mon propre événement avec le rallye du Maroc, d'une taille plus modeste.

C'était important d'avoir cette première expérience d'organisateur pour découvrir ce rôle de A à Z, car quand on n'a qu'une partie à gérer, ce n'est vraiment pas pareil ! C'est ce qui m'a mis à l'aise pour dire oui *[à ASO pour devenir directeur du Dakar, Ndlr]*.

Aujourd'hui, je ne conçois pas qu'un patron n'ait pas été concurrent ou très proche de la compétition, pour en connaître toutes les facettes. Ou alors, cela va dépendre de l'organigramme. S'il n'y a pas cette expérience en haut, il faut l'avoir plus bas. De notre côté, c'est moi qui l'ai et ceux en dessous de moi un peu moins, mais ils en ont d'autres et on se complète bien.

Réfléchissez-vous aussi à des initiatives afin de contrebalancer l'empreinte carbone du Dakar ?

Bien sûr. Nous menons déjà des actions en ce sens depuis de nombreuses années. Depuis 2009, nous réinvestissons ainsi chaque année dans un projet appelé « Madre de Dios » qui lutte activement pour la préservation de la forêt amazonienne.À notre arrivée en Amérique du Sud, nous avions rencontré cette association et cela nous avait semblé être un projet intéressant. Nous devons maintenant dénicher un projet similaire, plus proche des lieux actuels du Dakar, mais nous n'avons pas encore trouvé l'équivalent pour faire la transition. Nous avons aussi un semi-remorque entier qui récupère chaque année les pneus usagés.

* Amaury Sport Organisation, société organisatrice du Dakar



PALMARÈS DE DAVID CASTERA :

SILK WAY RALLY
Vainqueur avec Cyril Despres : (2016 et 2017)

DAKAR
3e place : (1997 et 2017)

ENDURO DU TOUQUET
10e place : (2000), 9e place : (2001)

GILLES LALAY CLASSIC
2e place : (1997 et 1999), Vainqueur : (2001)

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURO
Champion : 1992 vice-champion par équipe (1993).

LE PROJET « DAKAR FUTURE »

Annoncé début 2021 par ASO, la société organisatrice du Dakar, et David Castera, ce nouveau programme de transition écologique s'organise autour de quatre axes principaux :

1 / Installer progressivement des véhicules à énergies alternatives en course

En posant les bases de ce grand projet, le Dakar se veut un laboratoire à ciel ouvert pour des motorisations alternatives :

- dans un premier temps, le Dakar encouragera l'élite et l'ensemble des inscrits autos et camions à utiliser rapidement des moteurs à énergies alternatives (hybrides, hydrogène...);

- à l'horizon 2026, la totalité des pilotes élites des catégories autos et camions devront avoir adopté la technologie alternative;

- puis, à terme (édition 2030), l'ensemble des concurrents, autos et camions, professionnels et amateurs, devront se présenter au départ avec des véhicules roulant avec des énergies alternatives;

2 / S'acheminer vers des bivouacs alimentés par des énergies décarbonées

Afin de rendre à terme le bivouac totalement indépendant des énergies carbonées, de nombreuses initiatives sont en cours : des groupes électrogènes seront alimentés en biocarburant, 10 % de l'éclairage du bivouac sera produit par des générateurs « verts » et une flotte de trottinettes électriques ainsi qu'un véhicule léger 100 % électrique seront mis en place pour la première fois pour renforcer les mobilités douces au sein du bivouac.

3 / Écoresponsabilité : éviter, réduire, compenser

Toujours sur le plan écologique, ASO prévoit la compensation de 100% des émissions de CO^2 dues à l'organisation de la course, aux compétiteurs et à l'ensemble des parties prenantes de l'organisation (périmètres 1 et 2) dans des programmes internationaux certifiés par le standard de référence fixé par l'ONG Verra.

Sont aussi prévus : un plan de traitement et de ramassage systématique des déchets, un service de restauration plus durable supprimant notamment les emballages plastiques ainsi qu'une opération de sensibilisation à la préservation de l'environnement appelée « Clean Desert » en partenariat avec BFGoodrich, sur le site d'arrivée de la dernière spéciale du rallye, le 14 janvier.

4 / Un Dakar social et solidaire

Sur le plan social enfin, le Dakar soutient Help Center, organisation à but non lucratif basée en Arabie Saoudite, qui œuvre auprès de jeunes en situation de handicap physique et mental, et organise la redistribution des aliments non consommés sur le bivouac à une association humanitaire.



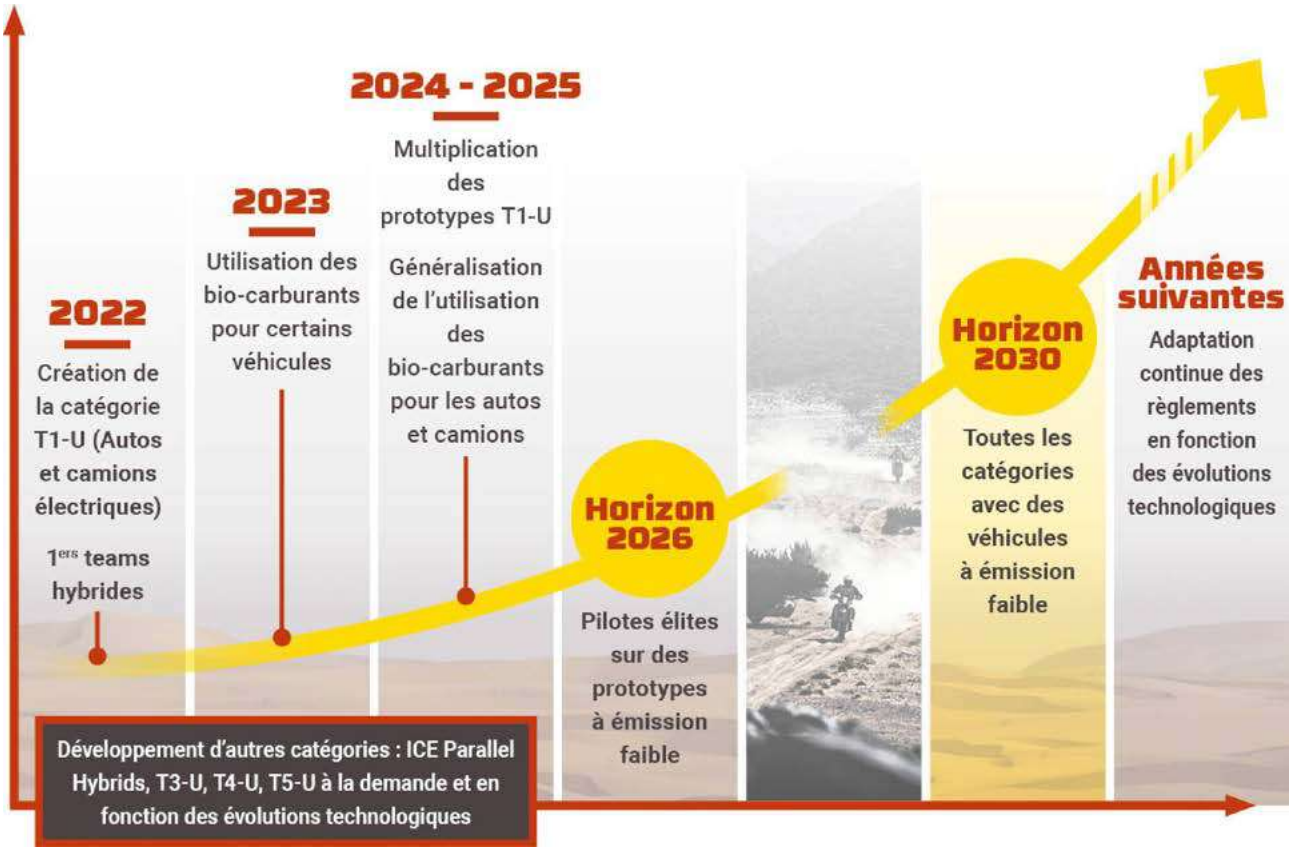




Les biocarburants

Les biocarburants, aussi appelés agrocarburants, sont des carburants de substitution produits à partir de biomasse (matière première végétale, animale ou déchets). Désormais assimilés à une source d'énergie renouvelable, ils occupent une place importante dans les projets de transition durable des sports mécaniques.

La MotoGP prévoit par exemple d'utiliser un carburant composé à 40 % d'énergie non fossile d'ici la saison 2024 afin d'atteindre les 100 % pour 2027. Un objectif que les instances dirigeantes de la Formule 1 ont quant à elles fixé pour 2026, année d'instauration d'une nouvelle règlementation sur les motorisations. Dès 2022, certaines voitures fonctionnaient par ailleurs déjà avec un biocarburant, composé à 90 % de combustible fossile et de 10 % d'éthanol renouvelable.



Infographie : www.dakar.com/fr



« AVEC TOUTES LES PROBLÉMATIQUES ÉCOLOGIQUES D'AUJOURD'HUI, NOUS NE POUVIONS PAS RESTER LES BRAS CROISÉS, LE SPORT A TOUJOURS ÉTÉ UN LABORATOIRE. »

Nous ne laissons rien sur place, car les pays que nous traversons ne disposent pas d'usines de traitements adaptés.

Depuis le lancement du programme en 2021, on voit fleurir bon nombre de projets de motorisation (hydrogène, électrique ou biocarburant) particulièrement innovants, mais logiquement inégaux, en termes de performances et de niveaux de maturité. Comment pensez-vous réussir à maintenir une certaine homogénéité entre les concurrents ?

Quand on a fait les règlements, c'est justement la question que l'on s'est posée. En analysant bien, on se rend compte qu'il n'y a jamais eu un seul type de voiture sur le Dakar. En Formule 1 ou en WRC, tous les véhicules sont semblables. Au Dakar, il y a du 2 roues motrices, 4 roues motrices, des moteurs essence, des moteurs diesel... On a 7 ou 8 modèles de voitures différents, c'est beaucoup, mais ça a toujours été comme cela.

On fait une analyse de performance permanente des voitures, on récupère toutes les données et grâce à cela, on équilibre. C'est-à-dire qu'il y a des brides. Sur les voitures les plus anciennes, on diminue le diamètre d'entrée d'air et sur les nouvelles, tout est électronique, on fournit simplement une courbe de puissance aux équipes. Grâce à cela, on arrive à recréer sur chaque voiture des courbes équivalentes, qui vont nous donner des puissances plus ou moins similaires.

En électrique c'est particulièrement simple, on définit une norme de watts, qui sera la même pour tous les véhicules, qu'ils roulent en 2 ou 4 roues motrices et quel que soit leur poids.

Le projet a aujourd'hui presque deux ans. Avance-t-il toujours comme vous le souhaitiez et pensez-vous que l'objectif d'équiper l'intégralité des concurrents en motorisation à faible émission d'ici 2030 sera tenu ?

Je crois que oui. Audi est déjà là avec une voiture électrique, qui utilise un moteur au biocarburant pour se recharger. Et quand demain, ils passeront à l'hydrogène, le cercle sera complétement vertueux. Donc j'y crois et de toute façon, si on ne se pose pas d'objectifs, on ne fera jamais rien. Même si cela doit être 2031 ou 2032, au moins on aura travaillé, on aura fait ce qu'il fallait et je sais que l'on y arrivera. Aujourd'hui, il y a beaucoup de projets qui naissent et d'ingénieurs qui travaillent, des plus petites aux plus grosses industries. Il y a une dynamique sans précédent, et c'est génial !

Pour retrouver la suite de cet entretien, scannez ce QR code.

Événements

Agenda* des événements Moto

de janvier à mars 2023

LE SALON DU 2 ROUES DE LYON

Du 23 au 26 février 2023 à Lyon

La prochaine édition du Salon du 2 Roues de Lyon se déroulera du 23 au 26 février 2023.
Un événement marquant du secteur qui est particulièrement attendu chaque année, tant par les professionnels que par les visiteurs, du petit amateur au plus grand passionné. Au programme de cette prochaine édition : une vente aux enchères publique de motos rares et de collection, une épreuve réservée aux machines de 250cc à 500cc avant 1940, une piste dédiée aux motos trails ou encore le fameux mur de la mort.
Et pour la première fois, le festival organise un concours de court-métrages sur le thème de la moto.

AXA Passion sera présent au Salon du 2 roues de Lyon du 23 au 26 février 2023. Venez rencontrer nos équipes au sein du Hall 3 !



LE MÉCANIC' SHOW

Du 18 au 19 mars 2023 à Pecquencourt

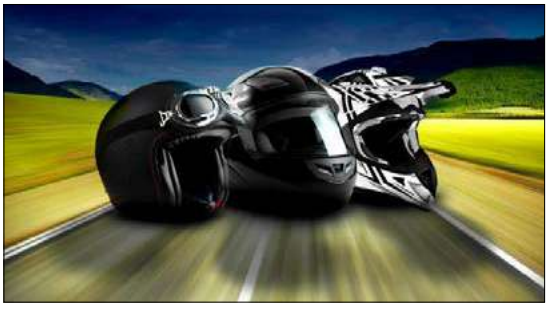
Succédant au fameux salon de la moto de Pecquencourt, le Mécanic' Show revient les 18 et 19 mars prochains. Organisé par le moto-club de la même ville, cet événement qui rassemble bon nombre de motards passionnés propose une réelle fête de la moto. Les visiteurs pourront y retrouver les principaux concessionnaires, des expositions motos et accessoires, des démonstrations de trials, concerts, stunts, ou encore une brocante de motos anciennes.



SALON DE LA MOTO, DU QUAD ET DU SCOOTER

Du 1er au 2 avril 2023 à Troyes

Rendez-vous le premier week-end d'avril 2023 pour la 2è édition du Salon de la moto, du quad et du scooter à Troyes, dans la région Grand Est. Après une première édition à succès qui a réuni près de 8 600 visiteurs, ce salon dédié aux motards passionnés revient les 1er et 2 avril prochains avec de nombreux temps forts au Cube de Troyes. Au programme, des expositions et animations pour petits et grands, ainsi qu'une nocturne le samedi 1er avril.



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



Interview

Portrait de Cyril Neveu : du pilote moto professionnel à l'organisateur d'événements passion

Cyril Neveu a laissé son empreinte dans l'histoire du sport moto, entre 1978 et 1991. Quintuple vainqueur du Paris-Dakar et champion de France d'enduro en 1982, il est aujourd'hui à la tête d'une entreprise d'événementiel qui organise notamment des rallyes d'exception en voiture de collection. Au cours de cette interview, nous vous proposons de découvrir son parcours éclectique dans les univers du deux-roues, de la plaisance et de la collection.

Par Aurélie Fourmond et Anne-Lise Parlant
Visuels : Cyril Neveu Promotion

Entre 1979 et 1991, vous décrochez 5 victoires au Paris-Dakar, ce qui vous propulse sur le devant de la scène. Mais vous vivez également des moments plus compliqués, avec des défaites et des événements marquants comme la chute de votre principal ami et concurrent Hubert Auriol. Comment avez-vous vécu cette période de compétition et quel est votre souvenir le plus mémorable de ces années ?

C'était pour moi un vrai bonheur, tout simplement. C'est une chance inouïe de pouvoir faire de sa passion son métier et j'ai conscience que tout le monde n'a pas cette possibilité. J'ai donc beaucoup de souvenirs marquants de cette période, mais c'est bien ma 1re victoire au Dakar en 1979 qui restera à tout jamais gravée dans ma mémoire, car c'est grâce à ce titre que j'ai pu réaliser mon rêve et devenir pilote professionnel, ce qui n'était pas forcément ma vocation première. Et vivre 10-15 ans de sa passion, c'est déjà bien remplir une vie. Ensuite, ce 1er succès m'a aussi permis de forger mon caractère – à 23 ans, j'étais encore un gamin qui se cherchait – et de devenir l'homme que je suis aujourd'hui : un ancien pilote professionnel, devenu homme de notoriété publique qui vit encore de sa passion, mais d'une autre manière. Et de manière générale, c'est le sport qui m'a construit et m'a amené à devenir un battant, ce qui m'a beaucoup apporté dans mon parcours professionnel.

Imaginons le temps d'un instant que cette fameuse première victoire n'ait pas eu lieu : quel aurait été selon vous votre autre parcours de vie ?

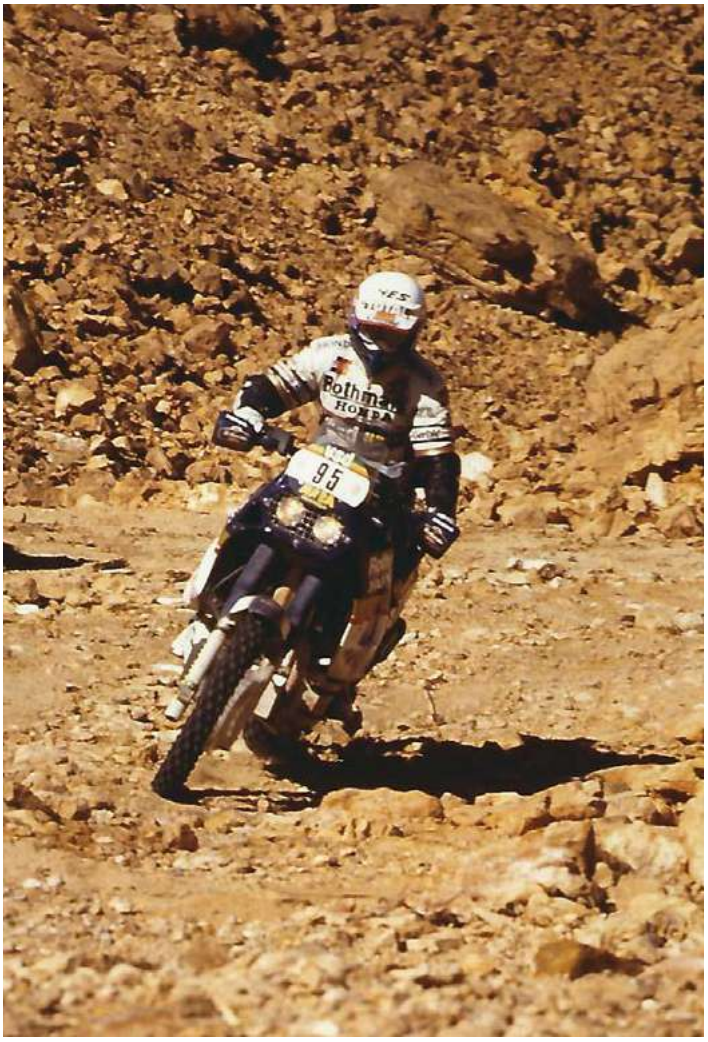
S'il n'y avait pas eu cette victoire ? Hum, je préfère ne pas y penser *[rires]*. Disons qu'à l'époque, je m'étais lancé dans des études de kinésithérapie, mais le sport était quand même très présent dans les mœurs au sein de la maison familiale, donc je pense que j'aurais quand même rebondit dans cet univers. Je serais peut-être devenu kiné de l'équipe de France de football, qui sait ?

Lors de ces années, vous avez bien été accompagné, notamment par votre père, lui-même champion du monde de canoë-kayak, qui vous a soutenu dans votre passion. Puis vous avez partagé cette expérience à votre tour avec votre fils, en participant ensemble à des rallyes. Le sport, la compétition, est-ce pour vous une histoire de famille, de transmission ?

Oui clairement, mon père était lui-même passionné de sports mécaniques, et avait quelques motos









à la maison. Donc naturellement, dès l'âge de 12 ans je montais déjà sur des deux-roues, même si je n'avais pas forcément le droit si jeune. Plus tard, c'est lui qui m'a fait monter sur une moto et m'a poussé à faire le maximum pour vivre de ma passion, et je voudrais lui dire un grand merci pour ça. Car pour autant, il ne m'a pas imposé son sport, il m'a laissé le choix de faire ce que je voulais et c'est ça aussi qui est important, que cette envie, cette passion, vienne de moi avant tout.

Ensuite, mon père nous a énormément accompagnés, aussi bien moi qu'Hubert Auriol et Fenouil *(lorsque le père de Cyril Neveu participe en 4x4 au Dakar 1979, ses mécanos s'occupent aussi des véhicules de son fils, d'Hubert Auriol et de Jean-Claude Morellet dit Fenouil, tous engagés en moto. Cyril remporte alors son premier Dakar, Ndlr).* Et c'est d'ailleurs en partie grâce à mon père qu'on s'est retrouvés tous les trois à vivre encore aujourd'hui de notre passion : soit à cheval sur une moto, soit comme organisateurs de rallyes…

Et effectivement, j'ai probablement essayé de reproduire le même modèle avec mon fils, surtout ces dernières années. Il faut dire que pendant toute cette période de courses, je voyais rarement mon fils, donc j'ai pensé que tant que j'étais encore en forme, il fallait qu'on partage notre passion à deux. On a donc fait quelques courses ensemble en buggy, notamment le rallye du Maroc, et on

« LE PASSAGE À LA COLLECTION S'EXPLIQUE ASSEZ SIMPLEMENT. LÀ ENCORE C'EST UNE HISTOIRE DE FAMILLE, MON PÈRE POSSÉDAIT DES VÉHICULES CLASSIQUES. »

fera peut-être le Dakar aussi, qui sait, mais pas forcément pour la compétition, simplement pour s'amuser, vivre ensemble de notre passion et en profiter au maximum.

À la fin de votre carrière de pilote professionnel en 1991, vous avez alors 35 ans, et vous décidez de vous lancer dans l'organisation de rallyes-raid en Afrique. Était-ce la suite logique de votre parcours de devenir organisateur de tels événements ?

Il est vrai que j'ai arrêté ma carrière assez jeune finalement, parce que j'ai pris peur et j'ai senti qu'il était temps pour moi de passer à autre chose. Ce n'est pas une victoire de plus qui allait me faire grandir. Et j'ai pris conscience que le danger était présent à chaque fois. La question de ma reconversion professionnelle s'est alors posée. Et en tant que compétiteur, j'avais les bases pour me lancer dans l'organisation. Car il ne suffit pas d'être seulement « bon » pour devenir pilote professionnel, il faut également savoir



s'organiser, savoir bien s'entourer des meilleurs professionnels – mécaniciens, ostéopathes.... Je me suis donc reconverti plutôt aisément dans l'organisation de rallyes, même si au départ, cette voie s'est annoncée par hasard. Alors que je participais à un rallye en voiture en Tunisie avec un ami, celui-ci m'a proposé que nous organisions l'événement ensemble.

Au début, j'ai hésité car ce n'était pas forcément ce que j'avais envisagé, mais il m'a convaincu en me disant qu'il s'occuperait de l'organisation et moi plutôt de la partie terrain qui me plaît plus, en particulier le tracé du rallye et tout ce qui va avec. Nous nous sommes donc associés en 1988, puis à la fin de ma carrière en 1991, j'ai pris encore plus de pouvoir dans l'organisation de ce rallye. À l'époque d'ailleurs, ce rallye de Tunisie était plus important que le Dakar, avec 1200 participants, c'était même un record de participations dans le milieu du rallye-raid.

Par la suite, vous vous spécialisez dans l'univers de la plaisance et de la collection et fondez notamment Cyril Neveu Promotion, qui organise et développe de nombreux rallyes en voitures anciennes en France et à l'étranger. Comment expliquer ce passage du deux-roues à la collection, mais aussi à la plaisance ? Diriez-vous qu'il y a des points communs entre ces univers ?

Le passage à la collection s'explique assez simplement. Là encore c'est une histoire de famille, mon père possédait des véhicules classiques, dont une Jaguar Type E – qui étaient des voitures modernes à l'époque mais sont devenues des collections. Donc, dès que j'ai eu un peu d'argent – que j'ai notamment gagné avec le Dakar –, j'ai moi-même investi dans des voitures d'époque.

Puis, quand j'ai arrêté d'organiser les rallyes tout-terrain, j'ai réactivé ma société Cyril Neveu Promotion en reprenant le rallye Maroc Classic en 1993, un rallye de régularité que je ne connaissais d'ailleurs absolument pas. J'ai trouvé le fonctionnement intéressant, un rallye en petit comité comprenant environ 40 grosses cylindrées vintage et une belle clientèle. Cela m'a donc inspiré et donné envie d'en créer d'autres, j'ai donc lancé le rallye Megève / Saint-Tropez, un rallye touristique très ludique qui m'a permis de faire de belles rencontres avec de nombreux passionnés.

Puis je me suis dit qu'un troisième rallye d'un autre genre serait intéressant pour attirer une autre clientèle car les collectionneurs n'ont pas forcément l'occasion de se servir de leurs voitures. De là est né le rallye Entre 2 Mers qui propose des circuits de ville en ville, reliant Saint Emilion à Saint Tropez. Puis les autres ont suivi : l'Adriatique, le Monténégro, l'Andalousie... On essaie de changer



régulièrement de destinations pour que nos clients ne se lassent pas.

Pour ce qui est de la plaisance, c'est le même principe de départ… une histoire familiale ! J'ai toujours fait du bateau avec mon père, on a beaucoup voyagé en voilier, notamment jusqu'au Royaume-Uni, aux Açores… Ayant des notions de navigation, je me suis dit pourquoi ne pas organiser un Tour de Corse en jet-ski, une île que je connaissais particulièrement bien. J'ai donc convaincu mes copains d'acheter des jet-skis, ils m'ont tous suivi et on s'est lancé là-dedans et j'ai trouvé ça génial. J'ai organisé ça pendant deux ans, où je me suis vraiment éclaté.

Vos rallyes en voitures de collection sont des événements d'exception qui ont notamment permis de mettre un coup de projecteur sur cette discipline à l'international. Qu'est-ce qui, selon vous, explique le succès de ces rallyes ?

Je dirais qu'au-delà du dénominateur commun de notre clientèle qui est la passion, il y a un autre enjeu important. La plupart de nos participants sont certes des possesseurs de belles voitures, mais ils s'en servent finalement assez peu. Car ils n'ont pas beaucoup la possibilité de se retrouver entre collectionneurs passionnés ou l'occasion de rouler sur circuit, et ils sont donc demandeurs de ce genre d'événements pour pouvoir profiter de leurs véhicules mais aussi partager leur passion. Et de notre côté, on leur donne les moyens de pouvoir rouler dans les meilleures conditions.

Je dirais même qu'on est comme une conciergerie de luxe, et c'est loin d'être un terme péjoratif, dans le sens où l'on offre à nos clients un service clé en mains. On s'occupe du transport de leurs véhicules, de leurs bagages, on leur met des mécaniciens et réparateurs à disposition, une voiture-balai si nécessaire…

On s'occupe donc de tout, du début à la fin du rallye, les participants n'ont qu'à conduire et s'amuser. C'est tout ce qu'ils demandent et c'est ce qui fait, je pense, le succès de ces événements.

France, Espagne, ou encore Maroc… Comme évoqué précédemment, vous avez, au fil des ans, ouvert beaucoup de destinations à vos rallyes de collection. Y a-t-il de nouveaux événements à venir, de nouvelles destinations à ouvrir prochainement ?

Effectivement, nous allons ouvrir deux nouvelles destinations : un rallye au cœur des Alpes italiennes de Sanremo à Venise, et qui passerait par la région des lacs italiens. Il s'agit du Trans-Alps Rallye dont la 2e édition se déroulera en septembre 2023 exclusivement en Italie ; et un autre rallye plus parisien pour ceux qui voudraient s'évader le temps d'un week-end, pour un parcours entre Le Touquet / Deauville et Chantilly, en passant par le circuit de Croix-en-Ternois.

Que peut-on vous souhaiter pour la suite ?

Et bien écoutez, une belle continuité, que nos rallyes fonctionnent aussi bien qu'en 2022, où on a explosé les compteurs de participations ! On a bien senti que directement après le confinement, les gens avaient un réel besoin de se retrouver et de partager leur passion. Même les voitures faisaient des bonds dans le garage *[Rires]*. Et c'est pourquoi cette année on a dû refuser du monde sur tous nos rallyes, étant donné aussi qu'on ne propose pas plus de 120 places par rallye. On privilégie la bonne humeur à la quantité, pour maintenir notre maître mot : la convivialité !

AXA Passion

Vivre ma passion avec sérénité



Assurance Véhicules de Collection

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

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

[1] Selon clauses et conditions du contrat

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

Réf. 969205 A 06 2022 - Crédit photo : Y. LARAVEDH - Ryan McVay/Gettyimages.



Dossier

Rétrofit sur les anciennes : c'est les watts qu'elles préfèrent !

Rouler avec une voiture ancienne électrifiée, c'est légalement possible en France depuis le 4 avril 2020 grâce au rétrofit. Cette pratique vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre.. Pour autant, est-ce que légalité rime avec simplicité quand il s'agit de combiner décarbonnation et voiture ancienne ? On vous dit tout sur le rétrofit.

Par Igor Biétry / Visuels : Shutterstock

Selon la Commission européenne, les voitures sont responsables d'environ 12 % des émissions totales de dioxyde de carbone de l'Union européenne, sans compter les nuisances sonores qu'elles peuvent engendrer. A l'heure où les zones à faibles émission se généralisent dans les centres-villes et avec l'objectif du tout électrique fixé par l'UE pour 2035, la question du passage de certaines voitures anciennes à une motorisation électrique ou à hydrogène semble plus que jamais d'actualité.

Tant qu'à jouer avec la fée électricité, autant le faire grâce à des professionnels reconnus sur ce marché. Créée par Arnaud Pigounides, diplômé d'économie, multi-entrepreneur et fondateur de la filière du rétrofit en France à travers l'association des Acteurs de l'Industrie du rétrofit électrique AIRe, Retrofuture est un des principaux acteurs du rétrofit de voitures anciennes en France. La société fait partie de REV Mobilities, un groupe industriel qui s'est donné pour mission de réinventer les mobilités et les usages.

Qu'est-ce que le rétrofit ?

Mais c'est quoi le rétrofit exactement ? Cela consiste à transformer tout type de véhicule à moteur thermique, essence ou diesel, en véhicule électrique : voitures, bus, motos, camions, voire bateaux... Anciennes ou plus récentes... Selon les créateurs de Retrofuture, « Le rétrofit répond à des enjeux majeurs du développement durable, et à l'inscription du projet dans une dynamique d'économie circulaire afin de ne pas détruire, mais réhabiliter des véhicules en parfait état de rouler... »

Pour ce faire, l'entreprise dépose le moteur thermique de votre voiture ancienne puis le remplace par une motorisation 100 % électrique certifiée et adaptée au véhicule. Avec des batteries aujourd'hui, mais avec des moteurs à hydrogène demain, elle entend accompagner la révolution de la mobilité écologique et économique. Il faut savoir que l'homologation est accordée pour un type précis de véhicule. Si elle porte par exemple sur une Citroën 2 CV 6, elle n'est pas valable sur une 2 CV 4, et encore moins sur une Dyane, une Méhari ou une Ami 6.

Il y a cependant un gros avantage : une fois l'homologation accordée pour une Renault 4L, toutes les Renault 4L produites par la société qui détient l'homologation pourront être converties avec le même kit. Ce qui permet de faire baisser le coût individuel de transformation.

Si un autre fabricant souhaite lancer pour ce même modèle de véhicule son propre ensemble comprenant moteur électrique, batterie et/ou pile hydrogène, et autres composants nécessaires (convertisseur, chargeur etc.), il devra effectuer à son tour la démarche complète de validation administrative.

Depuis 1954, il était interdit de changer un moteur d'une voiture en France, même pour le remplacer par un moteur électrique puisque cette intervention change de facto la nature de la voiture par rapport à sa fiche d'homologation. Pourtant, plus de quarante pays dans le monde autorisent ce type de transformation depuis bien longtemps.

Dans l'Hexagone, Retrofuture et les autres acteurs de la filière rétrofit ont œuvré pendant plusieurs années pour un changement de la réglementation. Désormais, depuis un décret publié en avril 2020, vous pouvez rouler avec la voiture de vos rêves électrifiée, que ce soit une Austin Mini, une Peugeot 504 ou une Jaguar XJ.



Infographie : Ademe (Agence de la transition écologique)



LE RÉTROFIT RÉPOND À DES ENJEUX MAJEURS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET À L'INSCRIPTION DU PROJET DANS UNE DYNAMIQUE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

REV Mobilities, dont dépend Retrofuture compte aujourd'hui une quinzaine de personnes.

Principal promoteur de la décarbonation des mobilités par le rétrofit électrique en France et en Europe, REV Mobilities conçoit et déploie des solutions de conversion électrique (batterie et hydrogène) modulaires, économiques et hautement sécurisées, applicables à l'ensemble du parc roulant européen, permettant de donner une nouvelle vie aux véhicules.

Le Rétrofit, à quel prix ?

Si le rétrofit se montre plus vertueux pour l'environnement et la santé publique que l'achat d'un véhicule électrique neuf, c'est parce que la caisse du véhicule à transformer est conservée.

Ce choix peut toutefois nécessiter un travail plus ou moins important de rafraîchissement ou de remise en état.

Mais l'impact positif de ces opérations en termes de pollution et d'émissions de CO2 n'atteindra jamais les parts économisées par la récupération de la plateforme et de la carrosserie du véhicule. Ce qui prend en compte leur fabrication. Plutôt que de la conserver avec son groupe motopropulseur d'origine, convertir une citadine diesel à l'électrique permettrait de réduire de 66 % les émissions de CO2. Les gains seraient encore de 47 % par rapport à l'achat d'un véhicule électrique neuf équivalent.

La transformation permettra aux propriétaires de véhicules convertis à l'électrique d'accéder aux zones à faibles émissions dans les grandes villes.

Mais l'Ademe (Agence de la transition écologique) prévient : « Dans le cas d'une citadine, le rétrofit coûte presque aussi cher, en coût complet au kilomètre, que l'achat d'un véhicule électrique neuf ». L'agence précise également que l'objectif d'interdiction de ventes des voitures fonctionnant à l'essence ou au gazole rend éphémère cette activité.

Pour les voitures de collection, dans la mesure où elles disposent d'une carte grise de collection, compte tenu de l'exemption qui leur est accordée pour pouvoir rouler dans les zones à faible émission, l'intérêt est assez discutable.

En revanche, le rétrofit semble une option intéressante pour les petits utilitaires qui ne peuvent pas prétendre à la fameuse carte grise de collection parce qu'ils sont utilisés à titre professionnel. Rouler avec un look d'ancienne à l'électrique est un sympathique vecteur de communication.

La filière du rétrofit électrique bénéficie depuis novembre dernier d'un accompagnement du gouvernement qui y voit là l'occasion d'encourager la transition énergétique. Cette concertation avec les professionnels du secteur est accompagné d'un plan de soutien de 20 millions d'euros.

Verra-t-on bientôt l'essor du rétrofit ?

Événements

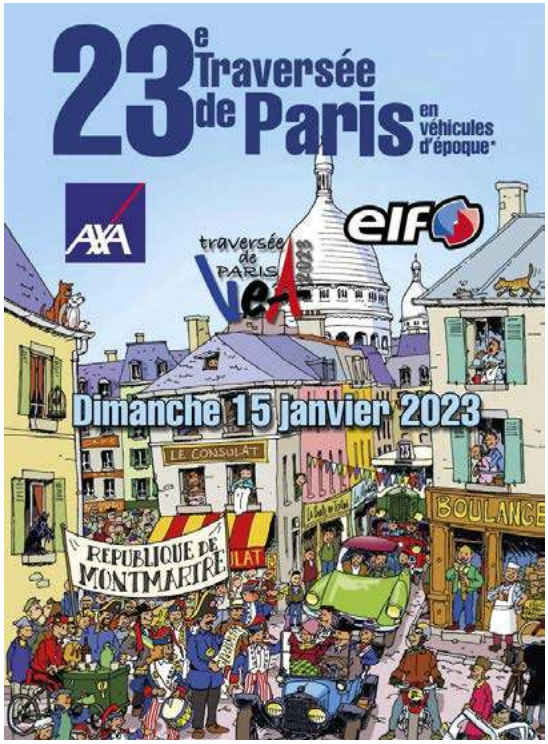
Agenda* des événements Collection

de janvier à mars 2023

TRAVERSÉE DE PARIS

Le 15 janvier 2023 à Paris

La Traversée de Paris est de retour en 2023 pour une 23e édition. Le 15 janvier, rendez-vous pour tous les participants au parvis sud du château de Vincennes avant de partir sillonner les routes de la capitale. Si le parcours ne sera dévoilé que le jour de l'évènement, nous savons déjà qu'il passera par la butte Montmartre en véhicules d'époque. Au-delà des classiques voitures anciennes, cette Traversée de Paris sera aussi l'occasion de découvrir des bus Renault des années 1930, des tracteurs, et même des vélos anciens.



SALON RETROMOBILE

Du 1er au 5 février 2023 à Porte de Versailles

Les pavillons de la Porte de Versailles accueilleront le Salon Retromobile du 1er au 5 février prochains, pour une 47e édition. Devenu incontournable dans l'univers des voitures anciennes, l'événement regroupe chaque année bon nombre de passionnés et simples curieux venus du monde entier pour admirer les plus de 1 000 véhicules exposés, mais aussi les 620 exposants, 120 clubs et 60 artistes réunis dans la plus grande « Galerie d'art » éphémère au monde dédiée à l'automobile, et pourront profiter de nombreuses animations exclusives.



SALON AUTO MOTO RÉTRO COLLECTION

Du 18 au 19 février 2023 à Nîmes

Décalé deux années de suite en raison des mesures sanitaires liées au Covid, le salon Auto Moto Retro Collection va reprendre ses dates habituelles pour cette édition 2023. Du 18 au 19 février 2023, de 9 heures à 18 heures, l'association Retro Collection proposera de découvrir « les véhicules publicitaires utilitaires à leur origine » ainsi que « la marque MG de A à Z » au parc des expositions de Nîmes. Les visiteurs y retrouveront aussi plus de 150 marchands présents pour la fameuse bourse d'échange, des centaines d'anciennes et de nombreux clubs venus pour présenter leur collection.



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

Interview

Damien Pichereau, directeur de la communication de REV Mobilities



Damien Pichereau est directeur de la communication, de l'événementiel et des relations institutionnelles chez REV Mobilities, dont la filiale Retrofuture est spécialisée dans le rétrofit des voitures anciennes. Il nous fait part de son optimisme sur le développement du rétrofit en France, malgré certaines contraintes règlementaires qui ont un peu freiné son démarrage.

Par Arnaud Nemet / Photos : REV Mobilities

Où en est le développement du rétrofit aujourd'hui en France ? Combien existe-t-il de véhicules homologués ?

La demande est exponentielle. Chaque jour, des entreprises viennent nous voir. Il y a notamment une grosse demande pour les anciennes.
Il existe aujourd'hui en France, à ma connaissance, seulement cinq modèles de véhicules rétrofités ayant reçu une homologation partielle (*c'est-à-dire un certificat de conformité partiel, Ndlr*) : la 2 CV, la 4L, le Renault Trafic, le cyclomoteur Peugeot 103 et le Solex. Mais comme leur batterie électrique n'est pas encore homologuée à la norme ECE R100 Rev.2, la production de ces véhicules ne peut pas dépasser les 100 exemplaires.

Chez REV Mobilities, nous cherchons à obtenir une homologation complète de nos kits de conversion *(l'ensemble batteries et moteur électrique, Ndlr)*, afin que chacun des modèles transformés que nous commercialiserons soient pleinement homologués et que nous puissions les produire en série.

Quelles sont les contraintes de développement du rétrofit en France ?

Les contraintes règlementaires sont nombreuses. Nous devons conserver le même poids et la même puissance que le véhicule d'origine, ainsi que la même répartition des charges. Nous devons aussi respecter la même plage de puissance. Tout doit rester à peu près identique au véhicule d'origine en termes d'équipements, y compris l'ABS pour le freinage, par exemple.

En ce qui concerne la puissance du nouveau moteur électrique, il faut savoir que la réglementation nous autorise à être légèrement en-dessous de la puissance moyenne d'origine du moteur thermique. Ce qui est largement suffisant pour une utilisation quotidienne. Mais avec une différence de taille : avec le moteur électrique, l'accélération sera généralement bien meilleure.

Il existe aussi d'autres obligations. Ainsi pour faire de la grande série (plus de cent véhicules), il faut obtenir pour les batteries au lithium une homologation ECE R100 Rev.2 qui concerne leur résistance aux chocs et au feu.

Une fois le modèle de batterie homologuée, nous pourrons l'utiliser sur un grand nombre de modèles

différents et donc passer à la vitesse supérieure. Il y a aussi des contraintes sur le bruit. Comme les véhicules électriques neufs, nos véhicules rétrofités doivent générer un bruit (artificiel), par mesure de sécurité pour les piétons. Il y a enfin un cahier des charges en matière de compatibilité électromagnétique : l'installation de la batterie électrique et le moteur doivent communiquer avec les autres organes déjà présents sur le véhicule sans générer d'interférences électromagnétiques.

Quelles problématiques particulières avez-vous rencontré chez REV Mobilities et chez Retrofuture ?

On trouve aujourd'hui dans le commerce des éléments de rétrofit (moteur, batteries, câblage, ou électronique), notamment pour les deux-roues, mais ils sont difficiles et longs à installer et ne permettent pas d'obtenir l'homologation d'un véhicule. En ce qui nous concerne, nous préférons vendre des véhicules dotés de kits de conversion homologués et installés par des professionnels, afin de garantir la sécurité du véhicule. Nous sommes très exigeants sur la qualité de nos produits. Or cette exigence de contrôle qualité est beaucoup plus difficile à maintenir, sur un même modèle, pour des grandes séries de plusieurs centaines de véhicules.

De plus, après la livraison, nous devons pouvoir garantir un bon niveau d'assistance et de maintenance du véhicule. C'est pourquoi nous signons actuellement des accords avec des réseaux d'entretien des véhicules. Cette double exigence de qualité et de maintenance est notre objectif prioritaire. Nous devrions être prêts en fin d'année.

Quels sont les modèles de voiture que vous avez rétrofités et qui sont en passe d'être homologués ?

Nous nous sommes pour le moment concentrés sur la Porsche 912 en version 4 cylindres. La version rétrofit devrait être homologuée entre juillet et septembre, pour une installation des premiers systèmes prévue en fin d'année. Nous pensons que la Porsche est un bon choix à ce stade. En effet, il n'existe encore aucun kit de rétrofit pour ce modèle qui est très demandé par les collectionneurs, en France comme à l'étranger. D'autres modèles devraient suivre dès l'année prochaine, grâce à l'expérience que nous aurons acquise, comme la Fiat 500, l'Austin Mini ou la Coccinelle.

En ce qui concerne les utilitaires, nous espérons avoir des modèles rétrofités dès cette année.

Le rétrofit, combien ça coûte ?

Nous évaluons aujourd'hui le coût de la R&D (recherche et développement) et de l'homologation entre 800 000 euros et 1,2 million d'euros pour un même modèle de véhicule.

Mais ce coût sera amené à diminuer avec les volumes. C'est pourquoi nous devons faire les bons choix dès le départ. Nous devons soigneusement sélectionner les modèles de véhicules qui sont susceptibles d'intéresser le plus grand nombre d'acheteurs, en particulier dans les voitures anciennes.

« LA DEMANDE EST EXPONENTIELLE. CHAQUE JOUR, DES ENTREPRISES VIENNENT NOUS VOIR. IL Y A NOTAMMENT UNE GROSSE DEMANDE POUR LES ANCIENNES. »





La Porsche 912, upliftée par Retrofuture en version électrique, devrait être homologuée cet été, pour une commercialisation en fin d'année.

Le système (kit de conversion homologué + installation) sera vendu en France dans un premier temps, puis pourra par la suite être commercialisé dans d'autres pays.

Le gouvernement a lancé récemment un plan de soutien de 20 millions d'euros à la filière rétrofit pour les véhicules particuliers. Comment accueillez-vous cette mesure ?

Favorablement, même si initialement, les véhicules particuliers ne figuraient pas dans nos priorités. Car cela implique de pouvoir produire et entretenir de forts volumes (10 000 à 20 000 véhicules par an), tout en garantissant un bon niveau de qualité. C'est compliqué, sachant que chaque installation nécessite environ 2,5 journées de main d'œuvre… Mais nous y réfléchissons.

Côté batteries et moteurs, quelle technologie utiliserez-vous sur les anciennes rétrofitées ?

Nous avons choisi d'utiliser avant tout des batteries françaises Néogy, avec des cellules qui seront bientôt fabriquées aussi en France par la société Verkor.
Nos batteries sont garanties 3 ans, pour une durée de vie estimée d'environ 6 000 recharges (soit 8 à 10 ans).
En cas de problèmes, on pourra changer uniquement certains éléments de la batterie et non l'ensemble.

« NOUS PENSONS QUE PORSCHE 912 EST UN BON CHOIX À CE STADE. EN EFFET, IL N'EXISTE ENCORE AUCUN KIT DE RÉTROFIT POUR CE MODÈLE QUI EST TRÈS DEMANDÉ PAR LES COLLECTIONNEURS, EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER. »

Pour les moteurs électriques, nous utilisons actuellement des moteurs européens et nous sommes en discussion pour avoir des modèles français. Avec l'électrique, les moteurs sont quasiment inusables.

Quelles sont les perspectives de développement pour Retrofuture ?

Notre priorité en 2023 sera de tenir le calendrier et de sortir les modèles prévus. Nous voulons également développer notre réseau d'installateurs. Rev Mobilities a ainsi intégré depuis novembre dernier Mobilians, une organisation qui regroupe notamment les réparateurs automobiles. Nous venons aussi de signer un accord avec Autobacs, un des premiers acteurs de réparation et de maintenance automobile au monde. Ils sont encore peu connus en France, mais très renommés à l'international. C'est une vraie force. Ils vont beaucoup nous apporter, en nous aidant notamment à contrôler la qualité du produit.

Nous avons aussi un partenariat avec Financo pour le financement de l'achat des véhicules rétrofités et nous avons ouvert récemment un showroom à Paris, le « Labo de REV », qui ne désemplit pas, ce qui est très bon signe !

Adresse du showroom de REV Mobilities / Retrofuture :
96, rue de Lourmel, 75015 Paris.


AXA
Passion
Vivre
ma passion
avec sérénité
CX-758-WF
Assurance
Véhicules de Collection
Avec AXA Passion, vivez votre passion en toute sérénité : expertise du véhicule valable 5 ans, rapatriement du véhicule au domicile (assistance passion), dommages sur circuit lors des Journées Club(1).
Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr
(1) Selon clauses et conditions du contrat
AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 – Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - S.A. au capital de 24 099 560,20 € - 451 392 724 RCS Nanterre - Siège social : 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 € - 572 079 150 RCS Versailles - Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. Entreprises régies par le Code des assurances. • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles sur le site axa.fr.
Ref. 969204 A 06 2022 - Crédits photos : Bruno Bergher on Unsplash, Y. Larayedh – Graine du désert



Dossier

The Ocean Race : top départ pour six mois de course intense

L'Ocean Race est une course autour du monde en équipage dans la tradition de la Whitbread, créée il y a cinquante ans. Le départ de l'édition 2023 a été donné le 15 janvier à Alicante, en Espagne. Après avoir franchi les trois caps mythiques, Horn, Bonne Espérance et Leeuwin, les dix équipages engagés devraient arriver fin juin 2023 à Gênes, en Italie, au terme de sept étapes.

Par Igor Biétry / Visuels : The Ocean Race

L'histoire de l'Ocean Race 2023

La célèbre chaine d'hôtellerie anglaise Whitbread avait donné son nom à la fameuse Round the World Race, organisée de 1973 à 1998 par la célèbre Royal Naval Sailing Association. La course changea de nom pour celui de son nouveau principal sponsor, devenant la Volvo Ocean Race de 2001 à 2018. Réservée aux monocoques, elle était initialement organisée tous les quatre ans, mais depuis 2008, c'est tous les trois ans que des équipages du monde entier se confrontent sur l'une des plus exigeantes et mythiques courses à la voile.

The Ocean Race s'est élancée mi-janvier d'Alicante (Espagne), fief de la nouvelle société organisatrice de l'épreuve.
Deux classes de monocoques sont représentées : les monotypes VO65 qui ont déjà participé aux deux dernières éditions de la course, et les IMOCA à foils qui courent notamment le Vendée Globe, mais aussi toutes les grandes courses au large, françaises, dont la Route du Rhum.

Tout au long de son histoire, l'Ocean Race a évolué suivant plusieurs formules, passant notamment de 6 à 9 étapes et s'ouvrant à différentes catégories. Les premières éditions se disputaient à bord de « Maxi » de 25,90 mètres de long et de V60, monocoques high tech de 18,28 mètres (60 pieds) spécialement conçus pour cette course extrême. Alors que les Maxi sont abandonnés, les surpuissants V70 voient leur entrée en lice en 2005, mais leur coût est tel qu'ils sont aussi laissés de côté en 2012 au profit des monotypes de 65 pieds. Dans le but de faire venir plus d'équipages, The Ocean Race s'ouvrira en 2023 aux IMOCA à foils, ceux-là mêmes qui contribuent à la gloire du Vendée Globe.

Depuis 2018, l'Ocean Race est organisée par The Ocean Race 1973 SLU, une entreprise espagnole dirigée par Richard Brisius, Johan Salén et Jan Litborn. Succédant à l'Atlant Ocean Racing, elle est créée en 1998 par Johan Salén et Richard Brisius qui partagent tous deux une longue histoire dans le monde de la voile professionnelle, ainsi que dans le management de projets. « L'histoire de cette course est inspirante pour nous et le futur est très prometteur, déclarait Richard Brisius. The Ocean Race met l'accent sur l'humain, et je suis honoré à l'idée de servir les plus grands athlètes professionnels de la planète ainsi que les partenaires de la course et les villes étapes. En nous tournant vers l'avenir, nous sommes déterminés à ce que la course se renforce en tant qu'événement sportif international et durable de premier rang. »

Le parcours

Le parcours est remarquable une fois encore. La première étape consiste en un sprint de 1 900 miles nautiques entre Alicante et le Cap-Vert. C'est la première fois que la course s'arrête sur l'archipel africain. Historiquement, les bateaux passaient non loin des îles lors de leur descente de l'Atlantique, en direction du sud. Pendant cette étape au Cap-Vert,



The Ocean Race, point d'orgue de la célèbre Semaine de l'Océan, met en avant les questions de développement durable au niveau local et international.

Lors de la deuxième étape, lancée le 25 janvier, les deux flottes franchissent la latitude de l'Équateur pour descendre plein sud, jusqu'au Cap en Afrique du Sud. C'est la douzième fois que la course fait escale à l'extrémité sud de l'Afrique, ce qui en fait la ville la plus visitée de l'histoire de la course. Il s'agit également de la première des trois escales où les bateaux sont sortis de l'eau pour leur permettre une maintenance plus importante.

La troisième étape marquera l'histoire de la course qui fête ses 50 ans, car ce sera la première fois que les équipages auront à parcourir une si longue distance sans escale, soit 12 750 miles nautiques (23 613 kilomètres) jusqu'à Itajaí, au Brésil. Il s'agira d'un marathon d'un mois pour les plus rapides.

Dans la plus pure tradition de l'Ocean Race, cette étape emmènera les IMOCA et les VO65 dans les quarantièmes rugissants et les cinquantièmes hurlants, au cœur des mers du Sud. Avec l'Antarctique sur tribord, la flotte devra franchir consécutivement, et pour la première fois, les longitudes des trois caps du Grand Sud – le cap de Bonne-Espérance, le cap Leeuwin et le cap Horn – sans s'arrêter.

Une escale prolongée est prévue à Itajaí après cette épopée australe. Ensuite, la course mettra le cap vers le nord, avec un nouveau passage du « pot-au-noir », direction Newport, Rhode Island, sur la côte Est des États-Unis. De là, la course retournera en Europe, avec une étape transatlantique vers Aarhus au Danemark, suivie d'un passage à Kiel en Allemagne, avant de s'arrêter à La Haye aux Pays-Bas.

La dernière étape, qui fera figure de grande finale, emmènera les équipages jusqu'à Gênes en Italie, pour une arrivée méditerranéenne.

Un événement en faveur de l'écologie

Afin de naviguer en donnant un peu plus de sens à ces courses transatlantiques, The Ocean Race s'est associé à 11th Hour Racing, fondateur d'un programme de développement durable pour permettre à cet événement d'être non seulement écoresponsable, mais d'aller plus loin encore.

Selon les organisateurs :
« Nous sommes dans une décennie de l'action, où il doit y avoir des changements importants dans notre

manière de traiter la planète, si nous voulons atteindre les objectifs critiques de 2030.

Chez The Ocean Race, nous pensons que nous avons la plateforme pour éduquer, inspirer et accélérer l'action en faveur de notre planète bleue, à ce moment critique de l'histoire. La planète est le seul actionnaire à qui nous rendons compte, s'enorgueillit Richard Brisius, le président de la course qui poursuit : Chez The Ocean Race, nous voulons faire tout ce que nous pouvons pour supporter et protéger l'océan.

Un élément important pour nous est l'utilisation de notre course – qui va dans les endroits les plus reculés de la planète – pour recueillir des données précieuses sur l'état de l'océan. Ce n'est pas quelque chose que nous pouvons faire nous-mêmes. Nous dépendons de nos incroyables équipes, qui intègrent notre programme scientifique et jouent un rôle clé dans l'amélioration de notre compréhension du monde marin et des dangers auxquels il est confronté. »

L'organisation a ainsi lancé un programme scientifique innovant au cours de l'édition 2017-18. Tandis que les sept bateaux naviguaient dans les endroits les plus inaccessibles de nos océans, ils mesuraient une variété de données océanographiques en rapport avec la météo, le changement climatique et les microplastiques. Alors qu'ils étaient en course, les marins ont déployé trente bouées scientifiques dérivantes, qui ont réceptionné des données précieuses. Sur 86 échantillons prélevés lors de la dernière course, 93 % contenaient des microplastiques. Des équipements de prélèvement embarqués ont également fourni aux scientifiques des mesures de dioxyde de carbone (CO_2), de températures en surface, de salinité et de chlorophylle.

« CHEZ THE OCEAN RACE, NOUS PENSONS QUE NOUS AVONS LA PLATEFORME POUR ÉDUQUER, INSPIRER ET ACCÉLÉRER L'ACTION EN FAVEUR DE NOTRE PLANÈTE BLEUE. »

Environ un tiers des émissions humaines de gaz à effet de serre a été absorbé par l'océan au fil du temps. Les évaluations annuelles des échanges de carbone entre l'océan et l'atmosphère sont un indicateur clé du « budget carbone mondial », qui correspond aux objectifs ainsi qu'aux prévisions de réduction du carbone au niveau mondial. Pour la prochaine course, l'ambition des organisateurs est d'étendre cette puissante collaboration entre la science et les équipages.

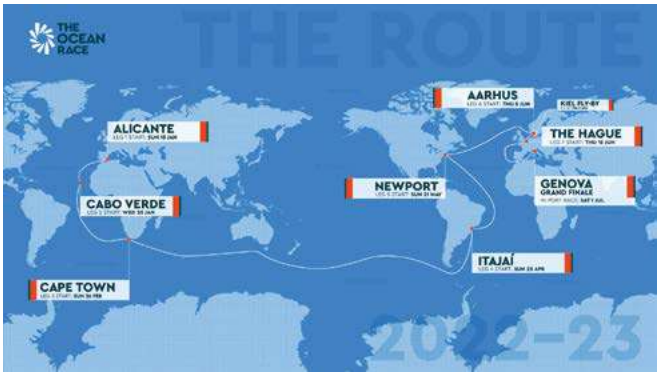
Ces mesures aident à fournir une compréhension des tendances sur le long terme, mais également des liens de cause à effet et des changements sur le climat. Les données sont également précieuses à court terme pour prévenir des événements météorologiques extrêmes.

Les participants à l'édition 2023

À l'heure où nous bouclons ces lignes, 10 équipages ont annoncé leur participation à la course mais quelques engagements supplémentaires étaient attendus, notamment du côté des IMOCA. Notons la présence dans cette catégorie d'un équipage tricolore, Biotherm, emmené par Paul Meilhat, et d'un équipage franco-allemand, Guyot environnement-Team Europe, composé de Bertrand Dutreux et Robert Stanjek.

On retrouvera également Kevin Escoffier aux couleurs franco-suisses Holcim-PRB. Les Américains seront présents avec Charlie Enright dans le 11th Hour Racing Team, tandis que Boris Herrmann naviguera aux couleurs allemandes pour le Team Malizia. En VOR 65, on attend une équipe autrichienne, une équipe portugaise, ainsi que des bateaux mexicains, lituaniens, hollandais et polonais.

9 étapes pour 6 mois de course



Étape 1 : Départ **d'Alicante (Espagne)** le 15 janvier 2023
Étape 2 : Départ **du Cap-Vert** le 25 janvier
Étape 3 : Départ **du Cap (Afrique du Sud)** le 26 ou 27 février
Étape 4 : Départ **d'Itajaí (Brésil)** le 23 avril
Étape 5 : Départ **de Newport (États-Unis)** le 21 mai
Étape 6 : Départ **d'Aarhus (Danemark)** le 8 juin
Étape 7 : Départ **de La Haye (Pays-Bas)** le 15 juin
Finale : à Gênes (Italie) le 1er juillet



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

Richard Mille, la passion sous toutes ses formes

L'horloger français Richard Mille a su imposer sa marque dans un monde dominé par les horlogers suisses. Son moteur : l'innovation et la performance. Mais cette passion horlogère n'est pas exclusive et l'homme, multipassionné, n'est pas à un paradoxe près : féru d'automobiles de collection, comme de voitures de courses ; sponsor de régates de voiliers modernes et propriétaire d'un voilier centenaire… Richard Mille nous confie ses passions et nous parle du lancement de la Richard Mille Cup.

Par Arnaud Nemet et Benjamin Pinier / Photos : R.Mille



Bonjour Richard Mille. Pour commencer, comment allez-vous ?

Tout va bien, merci. Les résultats des ventes de montres sont très bons, à tel point que nous avons une demande bien plus forte que ce que nous pouvons fabriquer.

Le problème est que nous avons désormais 42 boutiques dans le monde et pas toujours assez de modèles à exposer en vitrine, mais on ne va pas s'en plaindre !

Vous êtes assez peu présent dans les médias, est-ce un choix ?

Oui. Même si notre marque est désormais leader et présente dans le monde entier, je souhaite garder les pieds sur terre. Ce qui m'importe avant tout, c'est la passion qui fait que l'on crée en permanence. Pour le reste, c'est la marque qui compte et je n'ai aucun problème d'ego à ce sujet.

Vous êtes mondialement connu pour votre marque de montre éponyme, mais vous aviez déjà fait avant cela toute votre carrière dans le secteur horloger. D'où vous est venue cette passion ?

J'ai toujours eu une passion pour la mécanique, et il s'est avéré que cette passion, adaptée à l'horlogerie, m'intéressait beaucoup. Le fait de travailler sur des dimensions extrêmement réduites, avec des composants parfois à peine visibles à l'œil nu, était un défi assez intéressant. L'horlogerie est une synthèse de tout ce que j'aime dans l'automobile, l'aviation et la technique en général. J'ai toujours eu une approche plutôt contemporaine de la technique horlogère, alors que les marques se contentaient généralement de dupliquer les mécanismes du XIXe et début du XXe siècle. Même si c'est un peu moins le cas aujourd'hui. J'ai donc voulu faire des produits très contemporains, légers et ergonomiques avec des fonctions qui soient utiles. Conceptuellement, la montre Mille a toujours été une espèce d'osmose entre l'amour que j'ai pour les voitures de course, l'aéronautique et l'horlogerie. C'est ce qui en fait un produit tellement particulier et identifiable.

En 2001, vous lancez votre marque avec un positionnement haut de gamme et des modèles très innovants et sans concession. Quel a été le déclencheur de ce nouveau projet ? Aviez-vous la certitude que cette radicalité technologique serait la clé de votre succès ?



La montre ultraplate RM UP-01 Ferrari.





Je murissais ce projet depuis très longtemps et j'avais envie de m'exprimer sur le plan créatif.
Le problème est qu'à l'époque, c'était un peu compliqué d'arriver sur ce marché assez fermé, avec des marques présentes depuis des décennies, voire des siècles.

Nous arrivions de nulle part avec un produit très clivant, très novateur et avec une forte personnalité.
Je m'étais dit que ma variable d'ajustement serait la quantité de montres que l'on pourrait réaliser, j'avais donc été plutôt raisonnable en matière de développement et d'exploitation dans le business plan.

J'ai fait le contraire de ce que font généralement les entrepreneurs. Ils font un produit qui est le plus politiquement correct pour être accepté par le plus grand nombre, avec un business plan souvent très ambitieux. Moi, j'ai fait l'inverse. J'ai fait un produit très créatif et en rupture avec la culture existante, tout en restant extrêmement prudent, car je ne voulais pas avoir de mauvaises surprises.

Si ne vous deviez conserver qu'une seule montre, emblématique de votre passion pour ce monde-là, laquelle choisiriez-vous ?

Je retiendrais la RM UP-01 Ferrari. Elle est spectaculaire et ça n'a pas été simple de la développer. C'est tout de même un record du monde en terme d'épaisseur ! Le mécanisme mesure 1,18 mm, à peine l'épaisseur d'une carte de crédit, et l'épaisseur de la montre complète est d'environ 1,75 mm. C'était un vrai défi, mais avec mon ami et associé Dominique Guenat, on aime bien les moutons à cinq pattes...

La marque Richard Mille est très impliquée dans le sport automobile. S'agit-il d'une véritable passion ou d'une stratégie marketing ?

J'ai constaté que le rapport de l'horlogerie à l'automobile était très premier degré. C'est pourquoi j'ai imaginé des produits avec des fonctions inspirées de l'automobile : par exemple un sélecteur de fonctions fonctionnant comme un sélecteur de vitesse ; avec un capteur de couple, très proche de l'utilisation d'un compte-tours, indiquant la performance à laquelle je suis très attaché etc.

C'est vrai que lorsque l'on a démarré, la tendance dans l'horlogerie de luxe était plutôt de dire : quand une montre pèse lourd, elle a de la valeur. Moi je voulais prouver que bien au contraire, et à l'instar de l'automobile et de l'aéronautique, une montre pouvait être très légère et avoir de la valeur. Car réussir à réaliser de tels modèles est à chaque fois le fruit de prouesses techniques incroyables.

Vous êtes partenaire du Mans Classic depuis la 1re édition. Pourquoi ce choix, sachant qu'il ne s'agit pas d'innovations technologiques, mais de la célébration d'un temps que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître ?

Biographie de Richard Mille

Richard Mille voit le jour le 13 février 1951 à Draguignan, dans le Var. Après des études de marketing à l'IUT de Besançon, il intègre l'industrie horlogère en devenant responsable export chez Finhor jusqu'au rachat de l'entreprise par le groupe Matra en 1981. Il devient alors directeur commercial export de Matra Yema jusqu'au début des années 90 avant de rejoindre la prestigieuse maison de joaillerie Mauboussin comme Directeur Général, puis Président de la division horlogerie, et Directeur Général de la Joaillerie.

En 1998, il quitte ses fonctions pour devenir consultant en développement d'horlogerie et commence en parallèle le développement de sa marque éponyme. Il lance la marque Richard Mille, en collaboration avec son ami Dominique Guenat (Montres Valgine) et avec le soutien total de la Maison Audemars Piguet.

Le premier modèle, la RM 001 Tourbillon, est lancé en 2001 au salon mondial de l'horlogerie et de la bijouterie à Bâle en Suisse. Réalisé en titane et vendu 200 000 €, il séduit immédiatement les amateurs de montres de grand luxe.

Pour la conception de ses montres, vendues en série limitée, la marque utilise des matériaux issus de la recherche et développement appliquée à l'aéronautique de pointe et au monde de la Formule 1 comme les nanofibres de carbone ou l'aluminium lithium. S'ensuivront deux décennies d'une impressionnante croissance, portée par des collaborations avec de grands noms du sport, comme Rafael Nadal, Alain Prost, Didier Drogba, Julian Alaphilippe, Fernando Alonso ou Sébastien Loeb.

En 2022, au moment de prendre sa retraite et de laisser les rênes de sa société à ses enfants Alexandre et Amanda, ainsi qu'aux enfants de son ami Dominique Guenat (Cécile et Maxime), la marque Richard Mille ne compte pas moins de 42 boutiques dans le monde et vend plus de 5 000 montres chaque année.

C'est vrai que c'est complètement schizophrénique et plutôt paradoxal, mais comme je l'ai toujours dit, j'ai passé l'âge d'aller voir un psy... *[Rires]*

C'est drôle car je n'ai que rarement aimé les musées de voitures, où on a plutôt affaire à des natures mortes, souvent mal éclairées. La beauté des voitures c'est le côté dynamique. Ce que j'ai toujours apprécié dans les voitures dites « anciennes », c'est qu'elles sont nées de traits de crayons et de coups de gommes de génie des designers et ingénieurs, qui étaient parfois très aventureux et un peu fous.

De plus, les techniques sont à chaque fois très différentes, en matière de motorisation, de conception de châssis, d'aérodynamisme. Il n'y a quasiment aucun frein à la créativité.

Et on se retrouve avec des voitures des années 1950 à 1990 très différentes les unes des autres avec beaucoup d'innovation, des vraies personnalités et qui sont considérées comme de vraies œuvres d'art.

Et ça, ça me touche beaucoup car j'ai toujours aimé ce côté « créatif débridé » qui existait à une certaine époque dans le sport automobile, avec des prises de risques incroyables !

En 2020, vous créez la Richard Mille Racing Team, une écurie 100% féminine puis mixte, engagée dans le championnat du monde d'endurance. Souhaitiez-vous casser les codes de ce milieu très masculin ? Était-ce une volonté de rééquilibrer les choses ?

Oui, absolument. Mais le problème que l'on a eu est un problème de vivier. C'est-à-dire que dans les catégories réservées aux jeunes, peu étaient faites pour les filles. Donc nous nous sommes retrouvés avec des équipages qui n'étaient pas forcément homogènes. Ensuite, certaines ont voulu partir en IndyCar notamment et nous nous sommes retrouvés avec un manque de pilotes féminines de bon niveau, car la filière est encore en train d'être créée. À l'heure actuelle, il y a des pilotes très prometteuses, mais encore trop jeunes pour conduire en endurance. Ce qui fait que nos efforts se sont entièrement tournés vers Lilou Wadoux, une jeune pilote extrêmement prometteuse et première femme pilote officielle chez Ferrari *(dans le programme Competizioni GT, Ndlr).*

Donc finalement, nous avons un peu changé notre fusil d'épaule, car le combat s'est en quelque sorte arrêté faute de combattantes.

Toujours sur le plan automobile, quels sont vos prochains projets ?

En association avec l'Automobile Club de l'Ouest *(organisateur historique de nombreuses épreuves automobiles majeures comme Les 24H du Mans ou Le Mans Classic, Ndlr)*, nous allons doubler la surface du musée automobile des 24 Heures du Mans. Ce nouvel espace d'exposition devrait ouvrir ses portes en juillet 2024. Le but est de lui donner une dimension mondiale, avec une présentation des voitures assez spectaculaire, plus dynamique.

Je suis également président de la commission endurance à la FIA. Nous avons mis en place récemment une nouvelle catégorie du championnat du monde d'endurance, l'Hypercar

(qui réunit des prototypes spéciaux et voitures basées sur des modèles de route, Ndlr), dans laquelle on aura cette année au Mans un plateau d'exception : Ferrari, Porsche, Peugeot, Toyota ou Cadillac. L'an prochain, s'ajouteront BMW, Alpine… et pour la première fois Lamborghini. On a créé un règlement qui permet aux marques d'exprimer leurs différences, notamment au niveau du style ou du design, pour éviter l'uniformité qu'on trouve en Formule 1. On observe un véritable engouement de la part des grands constructeurs. On s'achemine vers une nouvelle ère de l'endurance qui sera majeure.

Comme on vient de le voir, vous êtes très présent dans le monde de la course automobile, mais pas dans celui des 2-roues. Jugez-vous que l'innovation technologique est moins présente en 2-roues qu'en 4-roues ?

Non, c'est plutôt parce qu'en définitive, on ne peut pas tout couvrir. Je pense que 90 % de nos clients masculins adorent la voiture, c'est donc un vecteur que l'on a toujours privilégié. Mais rien ne dit qu'un jour on n'ira pas dans la moto !

Déjà partenaire depuis 2010 des Voiles de Saint Barth, vous avez relancé l'an dernier la Fife Regatta, une régate qui voit s'affronter de superbes yachts, sur les lieux où ils ont été construits par William Fife il y a plus d'un siècle.

En effet, nous avons organisé l'an dernier la Fife Regatta en Écosse. La course était assez spectaculaire. Et il faisait un vrai temps écossais ! *(Rires)*. L'événement n'avait plus eu lieu depuis 2013, en raison notamment du convoyage des bateaux vers l'Écosse qui est assez compliqué. Eric Tabarly y a d'ailleurs laissé la vie, en 1998…

Vous organiserez en juin prochain la première édition de la Richard Mille Cup, lors de laquelle s'affronteront de splendides voiliers Fife presque centenaires, en plusieurs étapes. Pourquoi avoir décidé d'organiser ce rendez-vous ?

Comme la Fife Regatta n'a lieu que tous les cinq ans, nous avons décidé, avec William Collier, d'organiser une nouvelle course, entre la France et l'Angleterre. Nous avions la volonté de faire courir régulièrement tous ces vieux bateaux restaurés et d'organiser à nouveau une course comme on en trouvait au début du XX^{e} siècle. Ces vieux gréements taillés pour la course sont magnifiques. Cela m'a beaucoup intéressé sur le plan esthétique, car quand on les voit naviguer, c'est une merveille. On retrouvera sur cette course beaucoup des vieux gréements engagés dans la Fife Regata, dont mon bateau, *le Moonbeam IV (4e et plus grand de la série des Moonbeam, ketch Fife construit en 1914, long de 19 m, vainqueur de la King's Cup en 1920 et 1923, il a appartenu dans les années 1950 à la famille de Monaco, Ndlr), le Mariquita (yacht classique de 19 m construit en 1911, Ndlr).* Nous avons actuellement une quinzaine d'équipages internationaux inscrits, nous tablons sur une vingtaine d'embarcations au total.

On espère notamment la participation du *Tuiga*, d'Albert de Monaco et Pierre de Casiraghi *(voilier de 30 m construit en 1909, navire amiral du Yacht Club de Monaco, NDLR).* Les premières épreuves se dérouleront sur trois semaines dans la Manche, d'abord sur la côte sud de l'Angleterre à partir de Falmouth, Dartmouth, Cowes puis en France, au Havre. C'est un peu une course anti-Brexit *(Rires)*.

Quel est l'esprit de cette course ?

On voulait retrouver l'esprit des courses d'antan. Valoriser uniquement le côté glamour des vieux gréements





ne m'intéressait pas. Nous cherchions à retrouver des conditions de navigation pures et dures, sans compromis, qu'on ne retrouve pas en Méditerranée par exemple.

A bord des bateaux, tout se fait à la force du poignet, donc on n'utilise aucun instrument électronique. Pour que la course soit la plus équilibrée possible, nous avons institué un système à l'anglaise, dans lequel les bateaux partiront avec un handicap de temps en fonction de la catégorie et de la longueur de la coque.

Vous sponsorisez le projet SP80, un prototype sur foil tracté par une aile de kitesurf, dont l'objectif est de battre le record du monde de vitesse sur mer en atteignant les 80 nœuds (148 km/h). Où en est ce projet ? En quoi se distingue-t-il de Syroco, un autre prototype concurrent ? (*voir* Cap'Passion *n*°2)

Nous sponsorisons en effet ce projet, imaginé et développé par une école d'ingénieurs de Lausanne. L'ambition est forte. Nous sommes toujours en plein développement, avec des tests en soufflerie etc. Les tests sur mer n'auront probablement pas lieu avant 2024.

Syroco et le projet SP80 partagent un même objectif, faire tomber le record de vitesse sur l'eau, mais avec une technologie, une vision et des matériaux utilisés très différents. Et c'est tant mieux ! De l'uniformité naît l'ennui, c'est bien connu… C'est une concurrence stimulante. On a toujours aimé s'amuser avec ce que l'on fait, et les défis nous stimulent. Et nos clients apprécient beaucoup cet état d'esprit ! L'horlogerie est souvent très austère.

On a prouvé qu'on pouvait surprendre avec des choses inattendues, ou des approches qui peuvent au premier abord sembler déroutantes ou surprenantes. Mais tout cela est traité avec beaucoup de sérieux.

Vos montres se distinguent notamment par des innovations technologiques. Vous équipez de nombreux champions sportifs et vous vous êtes frottés à des univers aussi différents que la Formule 1 ou l'aéronautique. Vous aimez vous confronter à de nouveaux univers ?

Tout à fait. C'est une source d'inspiration inépuisable ! Nous avons par exemple développé deux modèles de montres avec Airbus Corporate Jets, filiale d'Airbus spécialisée dans les avions privés. Il a fallu concilier deux univers très différents, celui de l'aéronautique et celui de l'horlogerie, avec une belle osmose entre nos ingénieurs et le patron du style d'Airbus. Pour ces montres, nous avons utilisé des matériaux employés couramment dans l'aviation, comme le lithium, le titane-aluminium, le carbone…

Le cahier des charges n'est pas du tout le même pour une montre Airbus, une montre de plongée, ou une montre conçue pour Rafael Nadal… A chaque fois, il faut relever de nouveaux défis techniques. La RM27-04, portée par le champion majorquin, est ainsi capable de résister à des accélérations de 13 000 G ! Un record de résistance…

Avec Nadal, c'est une longue histoire !

Oui, avec lui, c'est presque devenu une histoire familiale ! Notre relation, qui a débuté en 2010, se prolongera certainement après qu'il aura pris sa retraite… Les montres Richard Mille, ce sont des histoires d'échange, de passion, d'amitiés, avec une envie de création et des défis multiples et variés. C'est ce qui fait que la marque Richard Mille est aussi vivante. Je suis un passionné que chaque projet fait vibrer. Et les clients le perçoivent très bien !

Événements

Agenda* des événements Plaisance

de janvier à mars 2023

SALON NAUTIQUE INTERNATIONAL DE DÜSSELDORF

Du 21 au 29 janvier 2023
à Düsseldorf

Le Salon nautique international ou Boot Düsseldorf ouvre la saison du 21 au 29 janvier 2023 au parc des expositions de Düsseldorf, en Allemagne. Il s'agit du plus grand salon au monde dédié à la plaisance et aux sports nautiques. Un rendez-vous incontournable qui propose à tous les passionnés de sports nautiques une vision à 360° : bateaux à moteur, voiliers, superyachts, plongée, surf et autres sports tendances (paddle, wakeboard ou skimboard), canoë-kayak, pêche et tourisme. Avec près de 2 000 exposants, dont une centaine de stands français, les précédentes éditions du Boot festival ont rassemblé près de 250 000 visiteurs venus du monde entier.



LES NAUTICALES

Du 18 au 26 mars 2023
à La Ciotat

Rendez-vous du 18 au 26 mars 2023 sur le port de La Ciotat pour découvrir les dernières nouveautés nautiques. Plusieurs centaines de bateaux seront présentés aux Nauticales à terre et à flot, dans la perspective des Jeux olympiques 2024 durant lesquels Marseille accueillera l'ensemble des épreuves nautiques. Les visiteurs pourront découvrir les nouvelles tendances du marché, avec notamment les embarcations sur foils. L'opportunité de découvrir et d'essayer en mer les nouveautés présentées et d'échanger avec des personnalités de renom. Avec près de 30 000 visiteurs et près de 200 exposants attendus pendant la durée du salon, un événement incontournable pour tous les amoureux de la mer ! AXA Passion sera présent au Salon pour accompagner ses clients et prospects concernant l'assurance de leur bateau.



SALON INTERNATIONAL DU MULTICOQUE

Du 12 au 16 avril 2023
à La Grande Motte

Le Salon International du Multicoque ou International Multihull Show se tiendra du 12 au 16 avril 2023 à la Grande Motte. L'événement rassemble l'ensemble des acteurs du nautisme et passionnés de plaisance autour de l'exposition d'une soixantaine de multicoques, catamarans et trimarans. Retrouvez les dernières innovations made in France et de nombreux exposants à terre et à flot. L'International Multihull Show est organisé sous l'égide de la Fédération des Industries Nautiques.



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



Dossier

Vanlife, la soif d'évasion

Simples voyageurs, nomades ou aventuriers au long cours, tous rêvent de la vanlife et de sa promesse de liberté. Coup de projecteur sur un phénomène de société et les règles à respecter pour combiner vie rêvée et réalité.

Par Arnaud Nemet / Visuels : Pexels - Unsplash Magali Casado/Vanlifest

La vanlife, un état d'esprit

La vanlife, c'est le fait d'habiter ou de vivre dans un véhicule aménagé, fourgon, bus ou combi. Dans l'imaginaire collectif, le van évoque l'image du Combi VW des années 70, de la liberté, des hippies. Le mouvement réunit une génération avide de prendre la route en nomade en solo, entre amis ou en famille. La vanlife connaît un regain d'intérêt depuis la pandémie. Entre 2020 et 2021, le marché du van dans notre pays a ainsi progressé de près de 50 %, dont la moitié sont des primo-accédants (étude UniVDL). Cette envie de liberté est aussi une façon de découvrir le monde autrement. Avec un confort limité et une capacité de stockage et de rangement réduite, on apprend à vivre avec l'essentiel et à prendre le temps : on expérimente « la slow life ».

Mais la vanlife, c'est avant tout un état d'esprit ainsi qu'une communauté soudée. Sur les groupes Facebook, les passionnés partagent des conseils et astuces sur des domaines spécifiques :

aménagement de van, bons plans.... Les vidéos postées sur le sujet sur YouTube connaissent un succès croissant, tandis que les hashtags #vanlife, #vanlifers ou #campervan fédèrent plusieurs millions de publications sur Instagram.

En France, de nombreux rassemblements, comme le Vanlifest, réunissent ainsi chaque année plusieurs centaines de participants. Le site We Love Camping en recense une partie. Au programme, conférences, cours de pêche en mer ou de yoga... C'est aussi l'occasion pour les vanlifers d'échanger sur la personnalisation de leur véhicule ou de faire la fête.

Road trips ou vie nomade

L'atout majeur de la vie en vanlife : voyager à moindre coût ! Même si le carburant constitue une partie non négligeable du budget... Certains vanlifers partent pour un road trip de quelques jours ou quelques semaines. D'autres, comme les travailleurs saisonniers, alternent six mois de vacances et six mois de travail. Certains ont recours aux contrats intérimaires entre deux voyages.

La vanlife séduit aussi certains digital nomads, développeurs web, graphistes, rédacteurs, photographes, web designers, journalistes, reporters... Certains arrivent à monétiser le contenu de leur voyage en postant régulièrement des vidéos ou en publiant des récits de leur road trip. Les photographes et vidéastes trouvent quant à eux le moyen de réaliser des images de paysages exceptionnelles, dans des lieux difficilement accessibles par d'autres moyens.

Se lancer dans la vanlife

La vie en van, en pratique, ce n'est pas toujours facile... L'essentiel de l'espace est occupé par les rangements et le couchage, et parfois par un coin cuisine. Voici ce qu'il faut savoir avant de vous lancer dans la vanlife :

- La douche : contrairement aux camping-cars, la douche se prend la plupart du temps en extérieur. Il existe différentes solutions comme les douches solaires à pression. Si vous souhaitez plus de confort, vous

LA VANLIFE, C'EST AVANT TOUT UN ÉTAT D'ESPRIT AINSI QU'UNE COMMUNAUTÉ SOUDÉE, DANS LAQUELLE ON ÉCHANGE LES BONS PLANS.







pouvez aussi ajouter un chauffe-eau ou une station électrique portable. Accessoires indispensables : gant de toilette et bassines, lingettes pour bébé. Autre solution : la douche publique, la douche de campings ou au bord d'une rivière ;

- Les toilettes : certains optent pour des toilettes sèches mais les vraies toilettes sont rares en vanlife. En ville, vous pourrez facilement utiliser celles qui sont publiques. Station essence, grande surface, café ou restaurant : il y en a partout. Dans la nature, une pelle et du papier toilette feront l'affaire. Attention, certains propriétaires d'emplacements privés font la guerre aux vanlifers ;

- L'électricité : les panneaux solaires s'avèrent très utiles. Autre aménagement possible : opter pour une batterie secondaire accompagnée d'un convertisseur. Pour les petits appareils, une prise 12 V suffira ;

- Les eaux usées et les poubelles : il existe de nombreuses zones pour jeter les déchets et vider son réservoir d'eaux usées, destinées aux camping-cars et aux caravanes. Les villes proposent en général des parkings avec des bornes spéciales, dans lesquels ces infrastructures sont accessibles.

Customiser son van : le rêve de tout vanlifer

Les vans aménagés sont plus que jamais tendance et beaucoup de vanlifers n'envisagent pas de prendre la route autrement… Mais avant de se lancer dans la customisation de son propre véhicule, bus, utilitaire, vieux combi, 4x4, il est recommandé de passer par la location. Cela permet de comprendre quels aménagements seront nécessaires en fonction des usages envisagés.

Une fois qu'on a bien cerné ses besoins, on peut soit opter pour des aménagements amovibles, plus économiques et simples



à installer, soit réaliser ou faire réaliser des aménagements sur mesure. Les équipements indispensables sont les suivants : coin cuisine, lit, banquette et un minimum de rangements. Un ventilateur peut aussi s'avérer très utile en hiver pour évacuer les odeurs de cuisine ou en été pour amener de la fraîcheur à l'intérieur. Il faudra bien sûr penser à l'installation électrique, aux panneaux solaires et réaliser si possible une bonne isolation.

L'ajout de vitres augmente la luminosité dans l'habitacle. À l'extérieur, on peut ajouter une galerie de toit, un toit relevable ou un porte-vélos. Côté budget, comptez en moyenne 5 000 à 9 000 euros pour l'aménagement d'un van.

Attention, une homologation VASP (Véhicule Automoteur Spécialisé de PTAC) est nécessaire auprès de différents organismes comme la DREAL. Le véhicule doit ainsi répondre à plusieurs normes de sécurité pour pouvoir passer le contrôle technique.

Où peut-on dormir en van ?

Les règlementations diffèrent d'un pays à un autre et il convient de se renseigner avant de partir. En raison de la superficie des territoires et par conséquent d'un choix très large d'emplacements, les États-Unis, l'Australie ou la Nouvelle-Zélande sont des destinations idéales pour la vanlife. En France, rien n'interdit de dormir dans son véhicule qu'il s'agisse d'un van aménagé, d'un camion aménagé, d'un camping-car ou d'un fourgon. En théorie, il est donc possible de dormir n'importe où. En pratique, un peu plus compliqué… C'est le cas notamment de quelques endroits proches des monuments historiques, des plages et des bords de mer ou des stationnements proches d'un point d'eau potable.

Dans la rue ou sur un parking en ville

Il est conseillé de ne pas dépasser 24 heures sur une même place de parking, de se faire discret, de ne pas sortir de matériel de camping et de ne pas ouvrir le toit levable (votre stationnement pourrait alors être considéré comme du camping sauvage). Il est recommandé d'installer des rideaux occultants afin de passer la nuit à l'abri des regards indiscrets.

Attention également à vous assurer qu'aucune règlementation (panneaux, arrêtés préfectoraux…) n'indique que vous ne pouvez pas stationner. Aux États-Unis, il est souvent possible de dormir sur les parkings de supermarchés, (en particulier Walmart). En Amérique du Sud, les



AVEC UN CONFORT LIMITÉ ET UNE CAPACITÉ DE STOCKAGE ET DE RANGEMENT RÉDUITE, ON APPREND À VIVRE AVEC L'ESSENTIEL ET À PRENDRE LE TEMPS : ON EXPÉRIMENTE « LA SLOW LIFE ».

stations essence avec des places de stationnement où les chauffeurs de poids lourds peuvent passer la nuit constituent une bonne alternative.

Au camping ou sur les aires de camping-car

Stationner dans un camping est la solution la plus simple, même si elle n'est pas la plus économique. Elle présente plusieurs avantages : accès à une douche et aux sanitaires ; possibilité de jeter vos eaux usées. Principal problème : la proximité. À éviter si vous recherchez le calme et la tranquillité… Autre possibilité : les aires de camping-car.

Chez l'habitant ou à la ferme

Certains particuliers louent leur terrain pour la nuit. Vous aurez alors la possibilité de dormir dans un lieu sécurisé. Économique et conviviale, la pratique du gamping est plébiscitée par les voyageurs -campeurs (voir notre dossier sur le gamping dans Cap'Passion n°3). Elle est aussi souvent l'occasion de faire de belles rencontres. Plusieurs plateformes, comme HomeCamper, Roadsurfer spots ou Campspace.com mettent en relation propriétaires de vans et hôtes. Grâce à HomeCamper ou France Passion, on peut également passer la nuit dans une ferme ou chez un vigneron. Attention : pensez à réserver quelques heures ou quelques jours à l'avance.

En pleine nature

Le stationnement en pleine nature peut être toléré avec autorisation au préalable du propriétaire (s'il s'agit d'un lieu privé) ou de la mairie, pour une nuit, sans étalage de matériel de camping. Certains spots sont répertoriés sur l'appli Park4night, mais certains vanlifers effectuent également leurs repérages grâce à Google Maps (en mode satellite). Pour ce type de stationnement, vous devrez dans ce cas vous référer aux interdictions en termes de camping sauvage en France. Il est ainsi interdit de camper la nuit :
- Près d'un cours d'eau en montagne ;
- Dans les bois, forêts ou espaces à conserver (parcs nationaux et régionaux) ;
- En bord de mer ;
- Sur les routes ou chemins privés ;
- À moins de 500 mètres d'un monument historique ou classé ;
- À moins de 200 mètres d'un point d'accès à l'eau propre à la consommation ;
- Dans les lieux pointés par des arrêtés municipaux ou préfectoraux.

À noter que trouver des spots le long du littoral est pratiquement impossible en raison de nombreux arrêtés qui concernent la Bretagne, la côte atlantique, ou la côte méditerranéenne.

Dossier

La vanlife : liberté, égalité, sérénité !



Beaucoup l'ignorent : la promiscuité 24h/24 peut gâcher un voyage au long cours. Cohabiter en van exige une zen attitude de chaque instant… En famille, en couple ou en solo, pour éviter les sueurs froides, suivez nos conseils !

Par Stéphane Cohen / Visuels : Pexels

EN FAMILLE

Le temps est maussade mais la vue sur le Mont-Saint-Michel imprenable ! La famille Duclos déjeune.
Espace restreint, rangements limités : il a fallu pousser les murs dans ce fourgon aménagé et dresser une table de fortune : poulet froid macédoine pour Marc, Virginie et leurs deux enfants. Mais soudain, c'est le drame : le petit Mattéo vient de faire tomber son verre de soda. Il y en a partout, sur le tapis et la banquette ! Et ça colle ! Il va falloir tout nettoyer, mais impossible de demander aux enfants d'aller dehors : la pluie redouble… Loin de céder à la sinistrose, notre famille Duclos est pleine de ressources ! Car elle connaît son bréviaire de la vanlife en famille :

La colère, tu éviteras

L'agacement est l'ennemi du camping-cariste. Tout le monde fait des erreurs. La promiscuité en van passe par la tolérance et l'amour. On est un peu serrés mais on est une famille !

La vaisselle en plastique recyclable, tu privilégieras

Bonne nouvelle : le verre de Mattéo ne s'est pas brisé. Pas besoin de passer la balayette et personne ne se coupera !

Jeux et divertissements, tu emmèneras

En attendant que la pluie cesse, les classiques des jeux de société ramèneront vite le sourire. Pareil pour un petit film d'animation que les enfants adorent partager avec leurs parents.

Les enfants, tu écouteras

Un van n'est pas une maison : « File dans ta chambre ! » est une expression inexistante. Alors de temps en temps, mesure efficace contre la fatigue ou l'ennui, les Duclos laissent à leurs enfants la direction des opérations : « On va où ?… Où vous voulez ! »

Rouler toute la journée, tu éviteras

La vanlife prend tout son sens lorsque l'on trouve un endroit qui plaît à tous. Mais inutile de mettre des jours à le chercher : ce serait une source de stress.



EN COUPLE

Parfois, les Duclos partent en amoureux et laissent leurs enfants chez leur mamie. Enfin, ils peuvent profiter d'un peu de temps !
Mais attention : intimité et promiscuité ne font pas toujours bon ménage. Impossible de partir bouder ou faire un break et de nombreuses situations peuvent être sources de tensions, pour de multiples raisons (intempéries, voyage trop long, fatigue, irritabilité…). Heureusement, quelques principes de la vanlife viennent à leur secours :

Penser à bien lister ses envies avant de partir

Qu'il s'agisse d'objets que vous souhaitez emmener, d'endroits à visiter, de lieux qui vous attirent (Marc est plutôt mer, Virginie plutôt montagne…), de moments rien qu'à vous (oui, surtout en van !), tout se négocie. Il faut en parler avant de partir.

Créer un univers complémentaire

La vanlife est tellement différente de la vie à la maison ! Elle peut devenir source de créativité et de jeux complices : Marc a le volant ? Et si Virginie choisissait la destination du jour ?…

Donner un sens au van trip

L'aventure, c'est bien, mais Virginie a besoin d'une base qui la rassure. Le couple établit donc une liste de 2 ou 3 incontournables (ville, château, lac…) sur lesquels il se met d'accord avant le grand départ.

Accepter les différences… et les différends

Les franches explications, les disputes parfois, peuvent être un bon moyen de repartir du bon pied. Ne les évitez pas, vous ne ferez que les retarder.

SEUL(E)

Excitante, parfois même indispensable pour nombre d'entre nous, l'aventure en solitaire est une formidable expérience de vie mais elle nécessite, plus qu'à deux, d'avoir ses radars internes en veille constante ! Bien entendu, le danger n'est pas partout, mais la vigilance est votre meilleure compagne.

Ne pas s'isoler

Rien ne vous interdit de vous perdre en pleine campagne ou de trouver l'amour sur votre chemin, même pour un soir ! Mais dans certains cas, tâchez d'informer votre entourage de vos lieux de transit.

Ne pas avoir peur

« La peur n'empêche pas le danger »… mais elle y contribue ! Établissez vos limites dans la mesure du raisonnable, préférez les trajets de jour, les aires de stationnement et souriez à la vie !

Savoir freiner vos ardeurs

Le contraire de la peur peut être l'insouciance. Envisagez soigneusement les conséquences de vos choix à venir (destination, rencontres, budget…). Votre instinct est votre meilleur allié.

Événements

Agenda* des événements Camping-car

de janvier à mars 2023

VANLIFEST

Du 28 au 30 avril 2023 à Capbreton

À l'approche de l'été, près de 250 amateurs et passionnés de vans et fourgons aménagés se retrouvent au festival des fourgons des Landes Vanlifest, à Capbreton. Le festival Vanlifest réunit des personnes qui ont aménagé elles-mêmes leur fourgon et celles et ceux qui souhaitent se lancer dans l'aventure. L'occasion d'échanger lors de conférences, d'ateliers autour des thèmes de l'aménagement et de la vie en van ou de rencontres avec des vanlifers. De quoi puiser l'inspiration pour optimiser l'intérieur de votre van ou avant de vous lancer sur la route. Attention, places limitées !

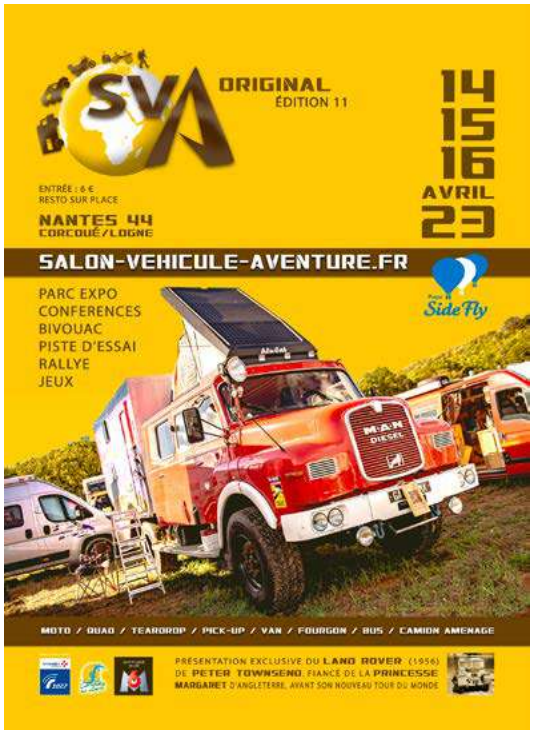


SALON DES VÉHICULES AMÉNAGÉS

Du 14 au 16 avril 2023 à Nantes

Le Salon des véhicules aménagés qui aura lieu du 14 au 16 avril à Corcoué-sur-Lorgne, au sud de Nantes, rassemble tous ceux qui rêvent de partir à l'aventure ou de faire le tour du monde. Cet événement en plein air a pour but de promouvoir les véhicules d'expédition ou aménagés et préparés pour les longs voyages, de type tour du monde : 4x4, vans, fourgons, bus ou camions aménagés, motos... Le salon attire environ 200 exposants du domaine de la distribution et l'aménagement de véhicules de voyage, d'aventure, d'expédition et accessoiristes.

« L'Art de voyager » se veut un Woodstock du voyage : 50 voyageurs partagent avec le public leur aventure et présentent leurs véhicules imaginés et parfois auto-construits. Les voyageurs se retrouvent autour de conférences, projections de films, témoignages, débats, échanges d'expériences, dédicaces, auto-éditions et présentation de nouveaux départs. Vous pourrez également participer au plus grand bivouac de France sur un salon, lors duquel 500 véhicules se retrouvent pour échanger les meilleures recettes. Sans oublier un coin moto, le Moto Quad Aventure 2023.



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

AXA Passion

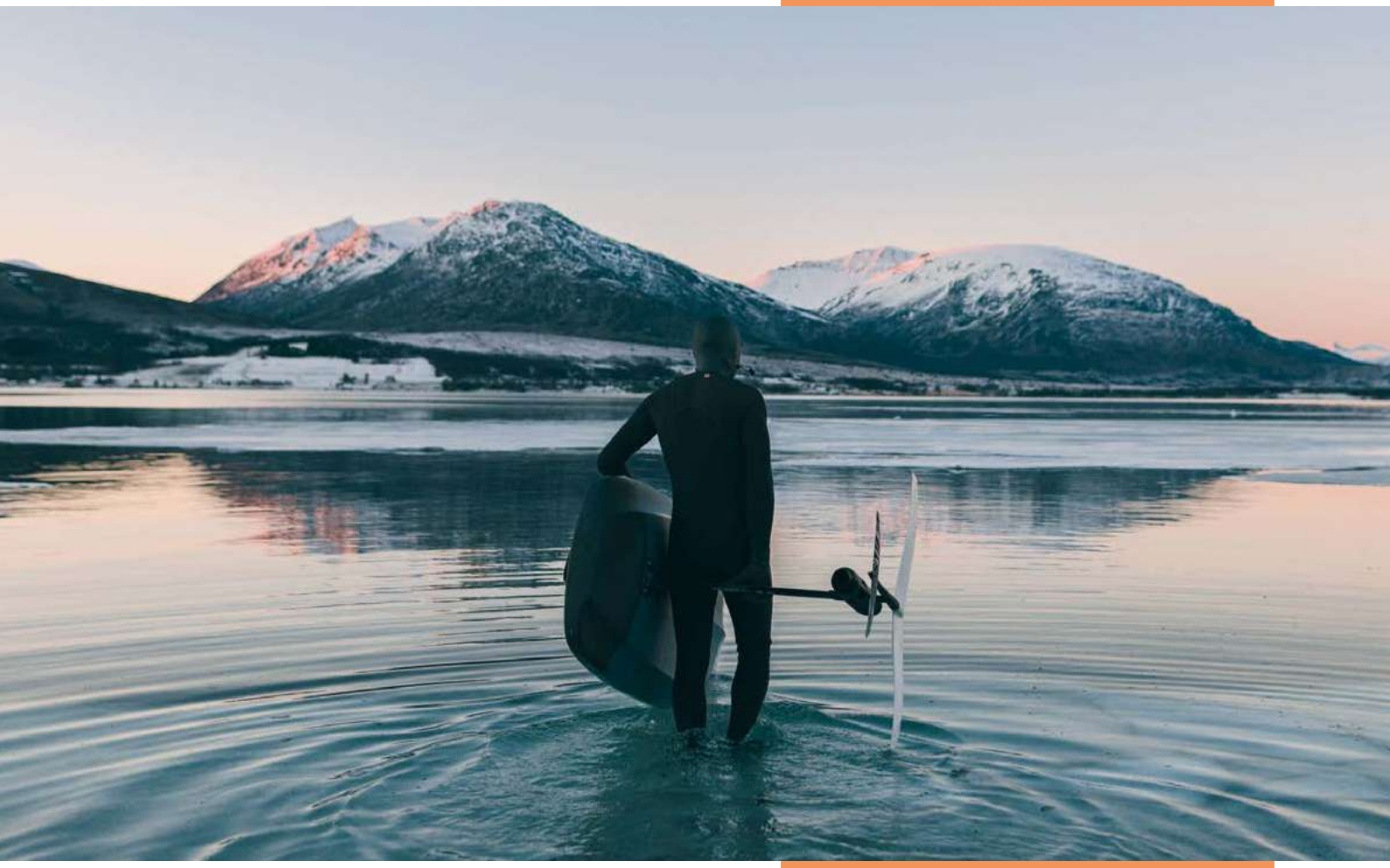
Voyagez en toute tranquillité



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 - Val Thoermer / Adobe Stock.



VOUS ET VOTRE PASSION

Aurélien Delahaye

Aurélien Delahaye, client AXA Passion via l'agence S. Debourge & B. Ollier à Saint-Cyprien, nous parle de sa passion pour la glisse au travers de son projet Thor.

Nos assurés partagent leurs projets passion. C'est le cas **d'Aurélien Delahaye**, spécialiste de l'e-foil. Son équipe de passionnés de glisse a réalisé en novembre dernier un rêve un peu fou : être les premiers surfeurs à évoluer en e-foil sous les aurores boréales… Mais pour cela, encore fallait-il résister au froid polaire norvégien, s'orienter sur l'eau dans la nuit et affronter le courant marin des fjords… Sans compter les heures de route sur des pistes verglacées et les tempêtes de neige sur l'autoroute pour parvenir à destination…

Texte : Arnaud Nemet
Rider : Aurélien Delahaye **@olympea_riviera_e_foil**
Photos : Flavian Couvreur **@flavian_couvreur**

Bonjour Aurélien. Quel a été votre parcours ? Quelle est votre implication dans le milieu de l'e-foil ?

J'ai grandi entre l'Auvergne et Nice, je fais du surf et du snowboard depuis mon enfance et désormais aussi de l'e-foil. J'ai un réseau de location sur la côte d'Azur, Olympea Riviera. Avec d'autres acteurs de la discipline, j'ai monté une structure dans le but d'encadrer cette discipline récente, l'E-foil Academy. Nous échangeons depuis un an avec la Division des affaires maritimes et la DDTM (Direction départementale des territoires et de la mer), pour améliorer la sécurité : gilets, combis, équipements de sécurité côtiers, délimitation de zones de pratique en sécurité... On travaille aussi sur la création d'un diplôme d'enseignement de l'e-foil, avec le ministère des Sports. La création d'une fédération permettra par ailleurs d'organiser des compétitions.

L'e-foil est une discipline récente, encore peu connue. Depuis combien de temps s'est-elle démocratisée ?

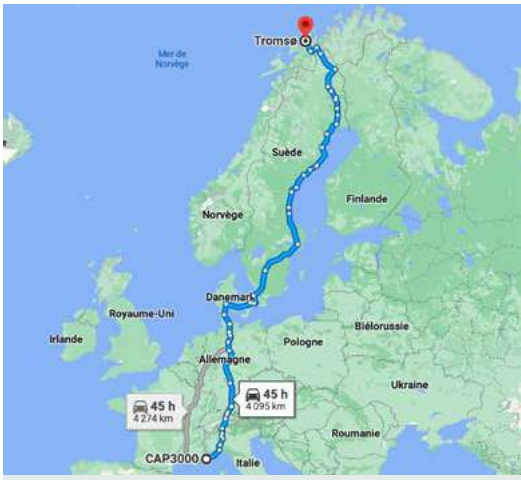
Depuis un an environ. Le surf sur foil existe depuis plus longtemps, mais il fallait être tracté par un bateau. Puis sont arrivés de nouveaux matériaux et l'électrique a tout changé, avec des batteries performantes et des télécommandes Bluetooth... Cela faisait bien trente ans qu'il n'y avait pas eu une telle révolution dans le monde des sports nautiques !

Pouvez-vous nous présenter le projet Thor ? Comment a germé l'idée de cette aventure ?

Après avoir visionné le documentaire « Under the Artic Sky » (sorti en 2020) dans lequel Chris Burkard part en Islande avec un groupe de surfeurs rider sous les aurores boréales. J'ai réalisé que cela n'avait jamais été fait en e-foil. Je me suis dit qu'il fallait foncer ! En quelques mois, j'ai monté le projet Thor avec cinq passionnés et j'ai trouvé des sponsors.

Pourquoi avoir choisi Tromsø, à l'extrême nord de la Norvège, comme destination ?

C'était le meilleur endroit pour surfer sous les aurores boréales. Je me suis beaucoup renseigné sur la Norvège pour trouver la meilleure période car il fait nuit une bonne partie de l'année, là-bas... À cette époque, fin novembre, le jour ne dure qu'une heure à une heure et demie.



Le projet Thor

Le projet Thor, c'est un roadtrip de **10 000 kilomètres** parcourus en van jusqu'à Tromsø, située sur le cercle polaire arctique, au nord de la Norvège, et une moisson d'images à couper le souffle.

Équipe
- 3 passionnés de surf et d'e-foil : Aurélien Delahaye, Marion Neveu et Ruben Chiajese.
- 3 photographes vidéastes.

Itinéraire : Départ de Nice le 18 novembre 2022, arrivée et séjour à Tromsø (au nord de la Norvège) du 21 au 27 novembre 2022.

Pays parcourus : France, Italie, Suisse, Allemagne, Danemark, Suède et Norvège.







« SURFER EN E-FOIL SOUS LES AURORES BORÉALES, CELA NE S'ÉTAIT JAMAIS FAIT ! »

Vous êtes restés à Tromsø une semaine en plein hiver, en novembre dernier. Comment s'est passée l'aventure sur place ?

C'était dépaysant, magique ! Nous avions loué une maison à 500 mètres de l'eau pour pouvoir faire des mises à l'eau facilement, grâce à un ponton. Il fallait être loin de la ville, pour échapper à la pollution lumineuse et faire de belles images.

Avez-vous rencontré des surprises ou des situations imprévues ?

Nous avions tout préparé, mais nous n'avions pas anticipé la puissance des marées ! Dans les fjords, le courant est très fort, c'est très différent des conditions que nous connaissons en Méditerranée. Pendant trois jours, nous avons eu aussi pas mal de vent, souvent dans le dos, avec la houle de travers... Dès qu'on tombait, on perdait la planche et il fallait aller la chercher à la nage assez loin, à cause du courant : car en foil, nous n'avons pas de leash pour garder un lien avec la planche... Il y avait aussi beaucoup d'algues à la surface de l'eau. De temps à autre, le moteur se bloquait net et nous tombions à l'eau. Il fallait à chaque fois recommencer... Ce n'est qu'à partir du quatrième jour que le vent est tombé et que nous avons pu filmer avec le drone.

Malgré les difficultés, vous avez néanmoins réussi votre défi : vous faire filmer en e-foil sous les aurores boréales !

Oui, je venais de m'assoupir quand l'équipe m'a prévenu que les aurores boréales « dansaient » dans le ciel... J'ai sauté du lit et couru à l'eau. Nous avions des lampes frontales sur la tête et sur la planche. Mais il faisait nuit noire et comme je n'avais aucun repère, je dérivais très vite loin du bord... C'était compliqué car je ne voyais pas du tout s'il y avait des vagues ou non. Je devais me repérer à la seule lumière d'un phare. Finalement, une des lampes frontales est tombée à l'eau, peu profonde, ce qui m'a servi de point de repère. J'étais tellement concentré pour tenir mon cap, que je n'ai même pas eu le temps de contempler les aurores boréales !

Vous étiez sans doute bien préparé au froid. Malgré tout, les températures n'ont pas posé trop de problèmes ?

Tromsø est située sur le cercle polaire arctique, mais l'eau ne gèle pas grâce au Gulf Stream. Malgré une eau à 3°C, nous étions bien protégés par nos combinaisons épaisses en néoprène. Mais le plus difficile une fois mouillés, c'était le vent, dès qu'on sortait de l'eau, en particulier pour les mains et le visage... Il ne fallait pas traîner dehors !

Et sur la route, les conditions étaient-elles difficiles ?

Nous étions six à prendre la route avec un van et un utilitaire. On a eu quelques soucis. On a dû affronter une tempête de neige sur l'autoroute en Allemagne, au Danemark et en Suède. En Suède, à la limite de la Norvège, nous avons roulé sur des pistes glacées pendant 22 heures sans croiser une seule voiture... Et en Suède, la vitesse maximale autorisée est de 60 à 80 km/h ! Nous avons dormi sur la route jusqu'à ce qu'il fasse trop froid. Dans le no man's land, entre la mer Baltique et la Norvège, le thermomètre est descendu jusqu'à -24° C ! Il valait mieux ne pas tomber en panne. Notre van a eu un peu de mal mais le moteur a tenu le choc, heureusement. Au total, nous avons parcouru près de 10 000 kilomètres...

Cette aventure contribuera sans doute à faire connaître l'e-foil auprès d'un plus large public ?

C'est notre objectif, en effet. On va lancer un blog vidéo sur les coulisses de l'aventure, sur Youtube. Nous travaillons aussi sur un documentaire que nous avons pour ambition de présenter au festival de Cannes, dans la catégorie courts-métrages. Une expo photo est prévue également à Saint-Laurent-du-Var.

Le foil est tendance : le kitefoil et la planche à voile sur foil feront partie des nouvelles épreuves nautiques aux JO de Paris 2024. Verra-t-on aussi bientôt l'e-foil aux Jeux olympiques ?

J'aimerais bien. En tout cas au niveau sportif, nous avons ce qu'il faut en France : nous sommes prêts ! (Rires)

Le soutien d'AXA Passion a-t-il été important pour vous ?

Tout à fait. Je fais confiance à AXA qui assure mes agences de location d'e-foil depuis des années, via Jet Plus et l'agence S. Debourge & B. Ollier, de Saint-Cyprien. Notre agent Sébastien Debourge est d'ailleurs venu nous rejoindre à Tromsø pour nous soutenir dans l'aventure.





Connaissez-vous l'e-foil ?

Déclinaison du sup foil et du surf foil, l'e-foil s'est imposé récemment comme activité sportive sur l'eau. L'engin utilisé se compose d'une planche et d'une aile avec moteur électrique située sous la planche. L'ensemble est contrôlé par Bluetooth à l'aide d'une simple manette connectée qui active le moteur.
La télécommande permet aussi d'agir sur la direction. Avec la vitesse, la planche décolle.

Ensuite, c'est un jeu subtil d'équilibre. La particularité avec l'e-foil, c'est qu'il faut gérer l'axe de la hauteur, ce qui n'est pas le cas dans les autres sports de glisse. Le but est de décoller, afin de réduire le frottement sur l'eau : « Lorsqu'on côtoie les oiseaux sur l'eau, sans un bruit, on a vraiment l'impression de voler ! », témoigne ainsi Aurélien Delahaye... Les planches évoluent à 40 km/h maximum et ont une autonomie d'1h15 à 1h30. Lorsqu'on est débutant, il est recommandé de commencer sur un plan d'eau plane, comme un lac.

CETTE RUBRIQUE « VOUS ET VOTRE PASSION » EST LA VÔTRE ! VOUS AUSSI, PARTAGEZ VOTRE PASSION AVEC LES LECTEURS DE *CAP'PASSION.*

Envoyez-nous un bref compte rendu (quelques lignes) de votre projet, de votre aventure ou de votre engagemen passion, accompagné de quelques photos. Nous sélectionnerons les meilleurs projets et les relaieront dans les pages du magazine. A vous de jouer !

Contactez *Cap'Passion,* le magazine de vos passions, par courrier : 3 bd des Bouvets, 92000 Nanterre ou par e-mail : communication.rs@axa.fr

Passion

À la rencontre de

Valérie Luciani
Agent AXA Passion



Qu'est-ce qui vous a plongé dans l'univers du deux-roues ?

Depuis toute petite, je suis passionnée par les sports mécaniques, en particulier la F1. J'ai assisté aux duels mythiques entre Michael Schumacher et Ayrton Senna. Puis il y a six ans, j'ai découvert le MotoGP grâce à mon compagnon. On s'est rendus sur deux courses de MotoGP avant le confinement, puis on a eu la chance d'être invités à deux reprises par Club 14 au Castellet pendant le Bol d'Or. J'ai aussi visité plusieurs salons de la moto.

Et grâce aux rallyes Club 14, j'ai découvert que ce club fédérait de nombreux passionnés… même si au début, beaucoup n'avaient pas le permis ! J'ai pu ainsi rencontrer Philippe Monneret. J'admire le travail de sensibilisation qu'il a effectué ces dernières années autour du respect de la sécurité et des limites à imposer en moto de course pour éviter les accidents graves.

Lorsque j'étais jeune, je me suis fait une frayeur avec un scooter et j'en ai gardé une certaine appréhension pour la conduite. Depuis, je préfère m'asseoir à l'arrière de la selle, en deux-roues ! Et puis j'aime trop la vitesse et je pense que j'aurais vite tendance à mettre un peu trop les gaz… Avec mon compagnon, on a beaucoup sillonné les routes de Corse. J'ai aussi acheté un quad pour mes enfants et on leur emprunte de temps en temps, sur les chemins de terre.

Et en ce qui concerne la plaisance ?

J'ai d'abord fait du catamaran et de l'Optimist. Puis plus tard, je suis passée au semi-rigide, type Zodiac. Cela permet de varier les activités nautiques, de faire de la pêche, mais aussi de la bouée tractée avec nos enfants ou du ski nautique. Pour la navigation, on a l'embarras du choix ici, sur l'île de Beauté ! Mes destinations préférées sont les îles Lavezzi, au sud de Bonifacio, et la plage de Tizzano. Il y a aussi de très beaux coins vers Cargèse ou Calvi, comme la mythique plage de sable de Saleccia.

OÙ RETROUVER VALÉRIE LUCIANI ?

Agence AXA
Centre d'activité du Stabiacciu
Route de Bonifacio
20137 Porto-Vecchio

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

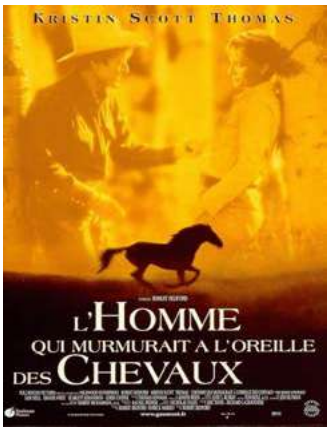
AXA, on peut dire que je suis tombée dedans depuis toute jeune ! Après mon brevet, j'ai travaillé une première fois chez AXA pendant sept mois en gestion de compagnie, à Ajaccio, le temps de la prise de fonction d'un nouvel agent. Puis après mon BTS Assistante de direction en 1992, j'ai été sélectionnée à l'âge de 21 ans par la direction d'AXA. Une chance ! Ils m'ont proposé trois postes sur le continent et un à temps partiel en Corse. Par facilité, j'ai choisi la Corse. Je suis devenue fondée de pouvoir au sein de l'agence AXA Paul Paoletti à Ajaccio, où je suis restée vingt ans. Puis une agence s'est libérée à Porto Vecchio en 2016, où je savais qu'un fort développement était possible et j'ai sauté sur l'occasion.

En quoi l'assurance de produit passion est-elle différente ?

Quand on parle d'une passion commune avec les clients, on s'aperçoit que c'est beaucoup plus facile de communiquer avec eux, ils nous font plus facilement confiance. On parle du même sujet et du même monde, ce qui aide à faire tomber les barrières. Par exemple, j'avais beaucoup échangé autour de l'application Liberty Rider avec un client qui me l'avait fait connaître alors qu'elle était encore confidentielle. Du coup, lorsque AXA Passion et Club 14 ont travaillé avec Liberty Rider, j'ai pu très vite familiariser mes clients avec cette appli très utile.

SI J'ÉTAIS...

UN FILM :



« L'homme qui murmurait à l'oreille des chevaux », *produit et réalisé par Robert Redford*

Ce film m'a beaucoup marqué. Le drame que vivent les personnages est très réaliste. Grâce au scénario et à l'excellent niveau de jeu des acteurs principaux, l'émotion est très forte. Le film montre qu'il faut savoir réapprendre à vivre, quels que soient les drames que l'on doit affronter. Dans la difficulté et malgré la douleur, il faut savoir prendre du recul et analyser la situation pour mieux repartir. C'est important de savoir faire preuve de patience, d'arriver à écouter les autres et ne pas hésiter à prendre conseil lorsqu'on affronte une situation difficile.

UNE MOTO :



La GS Adventure ou la XR (BMW)

J'ai une préférence pour ces deux modèles réputés pour leur sécurité et leur agilité, très appréciables sur nos routes corses, souvent sinueuses et étroites. J'aime aussi leur côté polyvalent, leur adaptabilité quelle que soit la surface de la route, terre ou asphalte. Il y a de très belles routes en Corse. J'ai déjà un peu exploré l'Italie à moto mais j'aimerais y retourner et découvrir d'autres routes d'Europe, sur plusieurs jours. C'est pourquoi j'apprécie l'Adventure ou la XR qui permettent de transporter davantage d'affaires que les sportives.

UN BATEAU :



Le Zodiac

Le semi-rigide permet de « beacher » (débarquer directement sur le sable) sur de magnifiques plages isolées qui ne sont accessibles qu'à pied ou en bateau, comme Porto Novo ou Carataggio, près de Porto Vecchio. Nous venons tout juste d'acquérir un semi-rigide de 7 mètres, idéal pour les activités en famille. Nous avons eu la chance de pouvoir profiter d'une arrière-saison magnifique cette année !

UN ÉVÉNEMENT :



Un Grand Prix de moto

J'apprécie tout particulièrement le circuit MotorLand Aragon (Espagne), une des épreuves du championnat du monde. J'ai pu assister à plusieurs courses sur ce circuit qui se distingue par sa piste particulière, avec de grandes lignes blanches, des dévers, des grandes courbes... En MotoGP, l'esprit de compétition est très fort mais il y a aussi un grand respect mutuel entre concurrents et entre équipes. J'adore aussi l'ambiance des paddocks. Cette année, nous avons pu approcher l'écurie Suzuki lors du Bol d'Or. Après avoir mené pendant 22 heures, ce fut le drame car le pilote a perdu la course à cause d'une panne mécanique. C'était impressionnant de voir toute l'équipe s'affairer au paddock pour tenter de trouver une solution... Il y a deux ans, on pouvait accéder

au paddock plus facilement. J'ai alors constaté que le temps de repos des pilotes après la course est minime : dès la sortie de piste, sans perdre une minute, ils montent directement dans le camion du kiné...

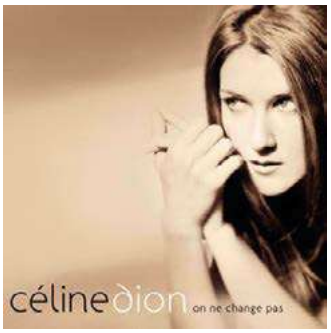
UN SPORT :



Les sports mécaniques.

Ils véhiculent des valeurs importantes pour moi : le travail d'équipe, mais aussi la compétitivité, la vitesse, le dépassement de soi. Après chaque course ou chaque incident, l'analyse de la situation a posteriori est également très importante, afin de voir comment améliorer et faire évoluer les choses. Ces valeurs me correspondent assez bien, je pense. J'ai d'ailleurs longtemps été meneuse en basket et j'appréciais ce rôle stratégique de capitaine, de manager.

UNE CHANSON :



« On ne change pas »
de Céline Dion

J'aime beaucoup le titre de cette chanson, ainsi que le message fort qu'elle transmet : « On ne change pas »... Quel que soit notre parcours, les valeurs qu'on nous a transmises restent ancrées en nous. D'où l'importance primordiale de l'éducation, à mes yeux.

MON ANECDOTE PASSION

J'ai eu le plaisir de prendre part à la **journée organisée par AXA passion et AXA Atout Cœur le 23 avril dernier entre Cargèse et Ajaccio.** Atout Cœur est une association qui aide les enfants en situation de handicap ou issus de milieux défavorisés. Avec d'autres agents AXA, nous avons pris en charge des jeunes de 10 à 15 ans, que nous avons fait monter à bord de voitures de collection et sur des motos. Nous avons ainsi pu échanger et partager avec eux notre passion des 2-roues. C'était une belle journée, riche en émotions. Les enfants sont repartis avec des étoiles plein les yeux, laissant derrière eux tous leurs préjugés sur les deux-roues.
Je souhaiterais organiser de tels événements autour de Porto Vecchio avec des associations pour aider les jeunes en difficulté, autour d'un rallye moto ou autour de la plaisance. Mais mon projet a été retardé par le récent déménagement de mon agence de Porto Vecchio qui m'a bien occupé ces derniers mois...





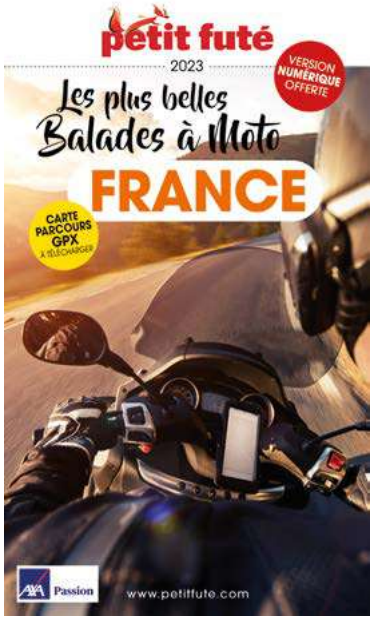


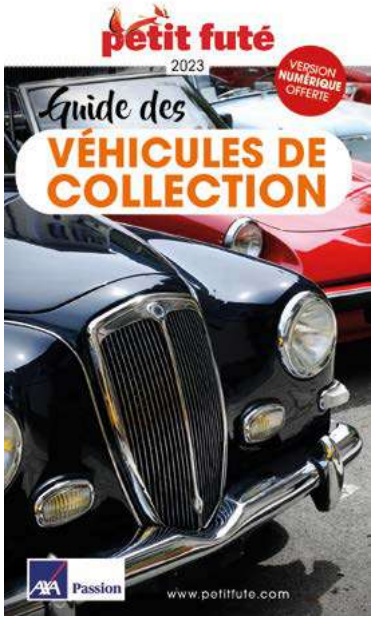

AXA
Passion
Roulez confiant
Assurance scooter jusqu'à 25 % de réduction(1)
OFFRE CITOYENNE
Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr
(1) Jusqu'à 25 % de réduction appliquée sur le tarif d'assurance scooter pour tout conducteur principal détenant déjà un contrat d'assurance auto, moto ou scooter chez AXA.
AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • AXA France IARD est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 13004246 (orias.fr) • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 €. 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 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. 969207 04 2022 - Document non contractuel - © Yamaha Motor Europe N.V.

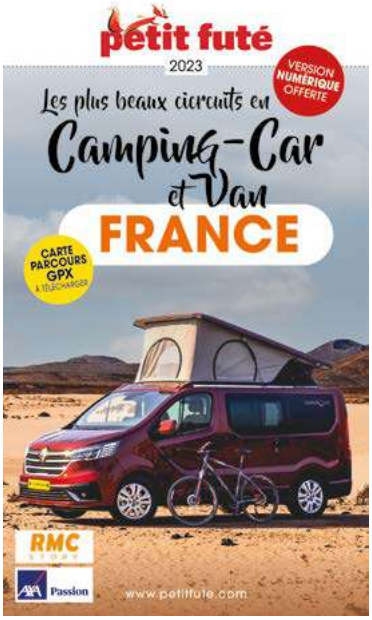
L'actu
AXA Passion

Retour en images sur nos dernières actualités

Et 1, et 2 et 3 guides avec AXA Passion !







Depuis maintenant plus de 15 ans, AXA Passion et le Petit Futé sont partenaires et vous permettent, au travers de balades recensées dans des guides « spéciaux », de vivre pleinement vos passions.

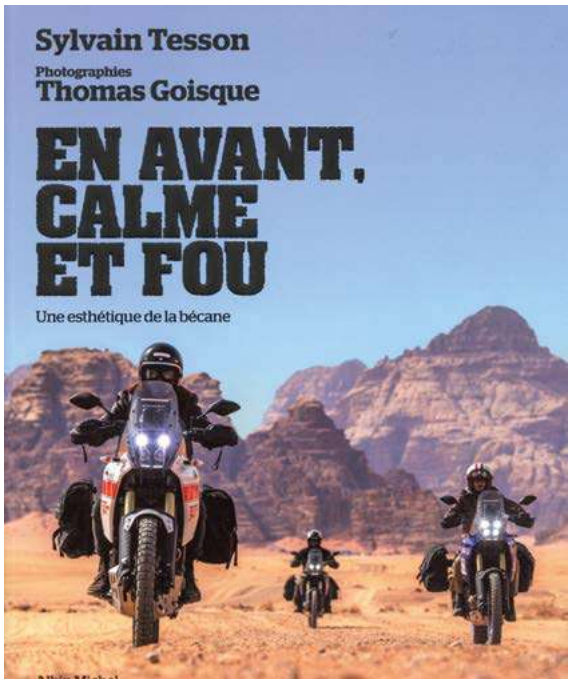
L'aventure a débuté en 2006 lorsque notre partenaire Club 14 proposait avec le Petit Futé le premier guide moto recensant les cents plus belles balades à faire dans l'Hexagone avec son deux-roues.

A l'époque et cela peut paraître curieux, aucun guide touristique dédié aux deux-roues n'existait, ce qui avait poussé Club 14 à soutenir le projet sans hésitation. Depuis cette date, le succès ne s'est jamais démenti et le guide des *Plus belles balades à moto* est un des best-sellers du Petit Futé. Le succès est tel qu'après la France Métropolitaine, les motards ont également pu profiter de guides proposant les plus belles balades en Corse, en Europe, au Portugal, en Italie...

Comme la passion est plurielle mais que la balade est son dénominateur commun, le chemin était donc tout tracé pour élargir le domaine de ces « guides spéciaux ». Ainsi en 2020, AXA Passion et le Petit Futé élargissent leur partenariat avec le guide des plus beaux circuits en camping-car et en van.

Mais AXA Passion fédère les deux-roues, bateaux de plaisance, camping-cars et véhicules de collection. Aussi, pourquoi s'arrêter en si bon chemin quand la France est belle et qu'elle mérite également d'être visitée en... véhicules de collection.

L'année 2023 sera donc la passe de trois avec la publication du guide consacré aux plus belles balades à faire en France avec votre voiture de collection. Une occasion de plus de vivre pleinement ses émotions grâce à ce futur guide qui sera publié au printemps.



En avant Calme et Fou avec Sylvain Tesson.

Quoi de mieux qu'un recueil de photographies, toutes plus belles les unes que les autres, pour vous faire vivre les 20 ans d'aventure à moto de l'écrivain aventurier Sylvain Tesson.

Grâce à la réédition du best-seller « En avant Calme et fou - Une esthétique de la bécane », Albin Michel vous propose une immersion dans les plus beaux voyages du conteur en deux-roues. Complétées par les textes de l'auteur, les magnifiques photographies de Thomas Goisque, vous transporteront vers les plus beaux horizons de notre planète. L'ouvrage intègre bien évidemment la dernière aventure de Sylvain Tesson à moto, « Dans les pas de Lawrence d'Arabie », réalisée en partenariat avec AXA Passion. À l'occasion de cette réédition, **AXA Passion vous propose de gagner 3 exemplaires de l'ouvrage.**
Pour ce faire rien de plus simple, il vous suffit de vous inscrire au tirage au sort en remplissant le bon de participation sur le site passion.axa.fr.

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

AXA Passion célèbre l'histoire du sport automobile



Tous les passionnés de belles mécaniques vous le diront, 2023 sera une année particulière. L'année où le mythe automobile s'inscrira encore un peu plus dans la légende. Les 24 Heures du Mans ont 100 ans et quand on regarde le nombre d'événements sportifs qui tutoient le siècle, on se dit que c'est vraiment quelque chose ! 2023 sera donc l'année de la célébration et cela débutera les 10 et 11 juin prochain avec la course du centenaire.

Une nouvelle édition de l'épreuve d'endurance qui verra s'affronter toutes les plus grandes marques de l'automobile. Ces célébrations du centenaire se prolongeront avec une nouvelle édition exceptionnelle du Mans Classic du 29 juin au 2 juillet 2023.

Habituellement organisé tous les deux ans, l'événement a bousculé son agenda pour être au rendez-vous du centenaire. Et quoi de mieux que la réunion des 60 plus belles voitures ayant gagné ou participé à l'épreuve pour célébrer ce centenaire ? Impossible pour AXA Passion de passer à côté de ce moment d'histoire et de passion.

Nous serons donc un des partenaires principaux de la manifestation et à ce titre, nous partagerons la passion des voitures de collection avec nos clients auxquels nous proposerons une parade sur le circuit du Mans pendant la manifestation.

Plus d'information dans le prochain numéro de *Cap'Passion*.


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. 2001674 04 2022 - Crédits photos: Photo par Jordan Siemens / GettyImages